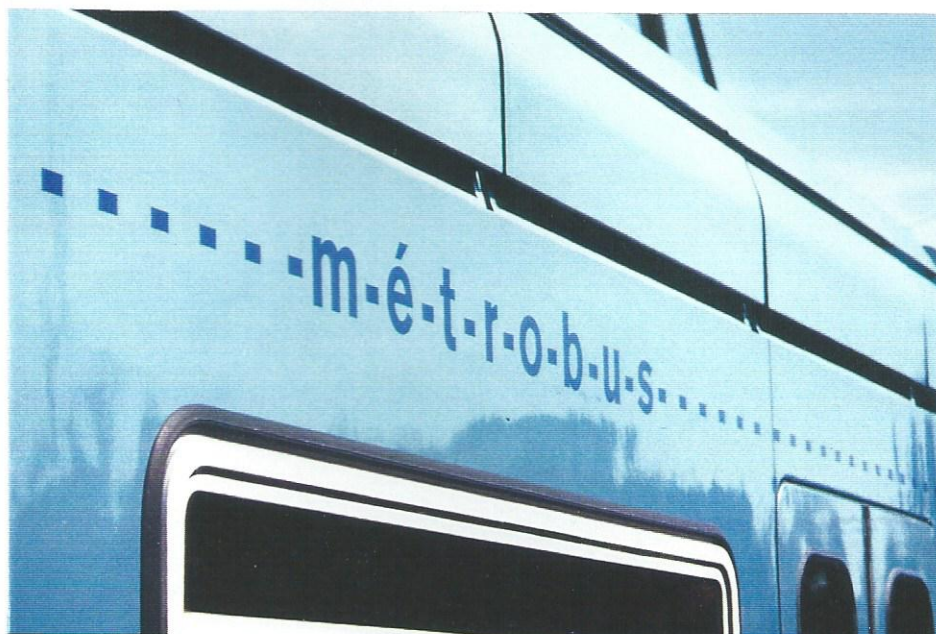


RESEAUX URBAINS DE FRANCE



La publication bimestrielle des adhérents de *FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS*



A LA UNE

Le Métrobus de Rouen
Acte 2

60 JOURS A...

L'actualité des 250 réseaux
urbains français

ZOOM

Les réseaux de Montpellier et
St-Chamond à la loupe

EURO

Ce qu'il y a de nouveau chez
nos voisins belges,
luxembourgeois et suisses

MATÉRIEL

L'AGORA de Renault
Etats de Parcs

FORUM

Courrier, passions, petites
annonces,... Ces pages sont
les vôtres



N° 17

NOV / DEC 97

NOUVELLE FORMULE !

RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE

Responsable de la rédaction
Elaboration du magazine :
Arnaud WADOUX

Les articles publiés peuvent être reproduits sans autorisation à la seule condition que la source soit mentionnée.

Le contenu des articles signés n'engage que la responsabilité de leur auteur.

Les conditions d'envoi et de publication d'informations et d'articles dans ce magazine sont régies par la "Charte de Publication"

RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE

est une publication bimestrielle de

**FRANCE PASSION DES
TRANSPORTS URBAINS**

Siège (ne plus écrire à cette adresse) :
7A, rue de Rethondes
95100 ARGENTEUIL

Tél. : 01 34 83 98 12

Fax : en cours

e-mail : awadoux@club-internet.fr

CCP 3863966D - La Source

Cette association Loi 1901, déclarée en Sous-préfecture d'Argenteuil le 06/01/95 sous le n° 2532 (J.O. du 01/02/95), rassemble des bénévoles passionnés par l'univers des transports urbains et désirant mettre en commun leurs informations et documentation par le biais, notamment, du présent magazine.

Président :

Jack PIERRON (démissionnaire)

Vice-Président / Trésorier :

Jean-Michel BOUTILLET

Secrétaire :

Patrick KIRSTETTER

Adhésion, voir en dernière page.

Pour nous écrire, voir en pages Forum

SOMMAIRE

RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE NUMÉRO 12

France Passion des
Transports Urbains
c/o Jean-Michel BOUTILLET
4/15, square Pierre et Marie Curie
78120 RAMBOUILLET
Tél. 01 34 83 98 12

EDITO

Une nouvelle ère...

Jean-Michel BOUTILLET.....p. 3

A LA UNE

Le Métrobus de Rouen. Acte 2.

Arnaud WADOUX (documentation de Bruno CANIVET).....p. 4

60 JOURS A...

L'actualité des 250 réseaux urbains français

Compilée par Patrick KIRSTETTER.....p. 10

ZOOM

Une ville, un réseau : Montpellier

Robert ROSTAGNI.....p. 34

Saint-Chamond : des TVG au VAL

Olivier DELESTRADE.....p. 40

EURO

Dernières nouvelles de Belgique, du Luxembourg et de Suisse.....p. 42

COULEUR !

Portfolio couleurp. 43

MATÉRIEL

Tour de France des surbaissés.....p. 45

Etat de Parc de Lorient.....p. 51

Renault Agora Articulé.....p. 55

FORUM

FPTU et vous.....p. 56

Charte de publication.....p. 58

ADHESION

Cotisation 98.....p. 61

Un Dossier Technique RVI Agora Articulé est joint à ce numéro.

Une nouvelle ère...

Chers amis, adhérents et lecteurs,

Nous sommes malgré nous obligés de revenir sur les événements qui ont secoués notre association ces dernières semaines, ne serait-ce que parce que certains d'entre vous n'ont pas pu être joints par courrier.

Suite à nos demandes publiques d'explications, suite à un certain nombre de dysfonctionnements relevés depuis de nombreux mois, la réponse de Jack PIERRON s'est faite aussi brutale qu'inattendue : la démission pure, simple et... sans délai. Nous dénonçons le manque de transparence et de dialogue au sein de FPTU, la réponse de notre ancien Président est on ne peut plus claire : de dialogue, point ! Nous n'avons donc aucune réponse aux questions que nous lui posions. C'est bien dommage.

Nous avons reçu de votre part un courrier plus abondant que nous ne l'espérions, notamment de la part d'adhérents restés très discrets depuis leur adhésion. Cela prouve que la vie de l'association vous intéresse et nous en sommes ravis. Dans ce courrier, quelques lettres peu amènes, ce qui ne nous choque pas, chacun ayant le droit de faire valoir ses opinions, c'est une des exigences que nous formulions. Beaucoup d'autres lettres, plus modérées ou enthousiastes, nous sont également parvenues, pleines de suggestions ou de mises en garde contre les dérives telles qu'elles ont pu avoir lieu par le passé.

Aussi, nous répondrons à ceux qui ont eu la gentillesse de nous apporter leur soutien que nous ferons en sorte de ne pas les décevoir. A ceux qui restent

sceptiques ou amers, nous disons : laissez-nous quelques mois pour vous convaincre.

Vous aurez tous d'ailleurs l'occasion de vous exprimer très bientôt, lors de l'Assemblée Générale que nous commençons à organiser pour début décembre et qui nous permettra d'élire le nouveau Bureau et de définir le futur de l'Association. Nous aimerions que vous soyez là nombreux. Ceux qui ne pourront pas venir pourront s'exprimer par courrier, un vote par correspondance sera organisé.

Avant cette Assemblée, l'équipe de transition que j'anime doit aussi penser à l'avenir proche. En effet, pour continuer à exister sans interruption, FPTU a besoin, comme en chaque fin d'année, de vos cotisations pour l'année prochaine. Vous trouverez le formulaire d'adhésion ou de réadhésion à la fin du magazine. Merci de nous le renvoyer avant le 05 janvier. Comme vous le constaterez, nous n'avons pas augmenté cette cotisation pour 98, comme nous nous y étions engagés.

98 sera une année de renouveau pour FPTU, en tout cas, nous le souhaitons vivement. Nous avons de nombreuses idées en tête et de nombreux projets sur le papier. Nous restons toutefois conscients qu'ils ne verront pas tous le jour.

Quoi qu'il en soit, tous ces projets vous seront soumis avant que les décisions soit prises, c'est là notre premier engagement.

La multiplication des possibilités d'échange entre adhérents est le 2ème engagement et passera par la mise en place de correspondants régionaux, relais locaux de l'association et du

magazine.

La publication d'une revue de qualité, emblème de notre association à l'extérieur, est le 3ème engagement.

A ce propos, vous avez entre les mains un magazine entièrement remodelé, même s'il garde au fond un contenu similaire à celui que vous aviez l'habitude de parcourir. Il se veut plus professionnel dans sa conception et sa mise en page, plus agréable à lire et surtout plus ouvert vers ses lecteurs puisqu'une rubrique entière est désormais créée pour que vous puissiez vous y exprimer. Cette nouvelle formule continuera bien entendu à évoluer.

Nous espérons pouvoir, dans des délais brefs et une fois que les obligations légales seront satisfaites, la distribuer à l'extérieur de l'Association, ce qui nous permettrait de toucher un public plus large.

Voilà en quelques mots où nous en sommes et qu'elles sont les prochaines échéances. Nous espérons que votre motivation n'a pas été entamée par les récents événements, pénibles mais nécessaires, car comme vous le savez, l'Association n'existe que par vous et pour vous.

En avant, donc, vers une ère nouvelle !

Bien amicalement.

J.-M. BOUTILLET

Vice-Président et co-fondateur de

**FRANCE PASSION DES
TRANSPORTS URBAINS**

Légende des photos de couverture :

Haut : Logo m-é-t-r-o-b-u-s tel qu'il apparaît sur les rames du tramway rouennais
Document : Bruno CANIVET
Bas : Le nouveau MAN NL222, n°504 quittant l'arrêt "Gare" sur le réseau SMTU de Montpellier
Document : Robert ROSTAGNI

La photo-montage de couverture a été créé par Frédéric COUPECHOUX.

Sont représentés sur ce montage : le R312 n° 228 de Transpole, la rame GEC-Alsthom / Vevey n° 913 de la

STAS (doc. O. DELESTRADE), le VETRA VA3B2 n° 820 de l'OTL, le MP89 de la RATP et un VAN HOOL AG300 de la CTS.

Ont également collaboré à ce numéro, par l'envoi d'informations, de documents ou de photographies :

Bruno CANIVET, Olivier CARRE, Daniel CROSNIER, Christophe DECAUX, Olivier DELESTRADE, Jean-Pierre DUPONCHELLE, Frédéric GIANA, Jean-Marie GUETAT, Maximilien LANDAS, Yves LE CHANU, Hans PENNORS, Patrick ROSTOUCHER

A LA UNE

L'ÉVÈNEMENT

Une nouvelle rubrique en ouverture de votre magazine !

C'est en effet "A la Une" que vous trouverez désormais soit un article complet relatant un événement important de l'actualité des transports publics de notre pays ("L'évènement"), soit un dossier sur un sujet général ("Dossier").

N'hésitez pas à nous suggérer tel ou tel sujet, nous n'hésiterons pas, de notre côté, à faire appel à votre documentation et votre savoir pour compléter un article.

Le "métro" de Rouen ouvre le bal. Bonne lecture !

m-é-t-r-o-b-u-s de Rouen, Acte 2

Arnaud WADOUX, à l'aide de la documentation de Bruno CANIVET



Le 1er septembre, les TCAR, exploitant du réseau urbain de l'agglomération rouennaise ont inauguré le prolongement de la branche Sotteville du "Métrobus" vers le pôle Universitaire du Madrillet à Saint-Etienne-du-Rouvray. C'est également à cette date qu'a été ouverte au public la station "Palais de Justice", en plein cœur de la ville, sur la partie souterraine de la ligne.

L'occasion de jeter un coup d'œil sur le réseau de la capitale haut-normande, moribond il y a 5 ans à peine, ressuscité par la grâce du tramway...

9 NOUVELLES STATIONS !

C'est donc ce 1er septembre 97 que le réseau rouennais a vécu l'épilogue de la construction du premier axe de son m-é-t-r-o-b-u-s.

A tout seigneur, tout honneur, évoquons tout d'abord l'ouverture au public de la tant attendue station "Palais de Justice".

Située en plein cœur de la capitale normande, elle offre enfin une desserte fine du centre historique de Rouen, permettant en cela de détourner une partie du trafic qui menaçait d'asphyxier définitivement la rue Jeanne d'Arc et ses artères adjacentes en raison, notamment, des incessants travaux qui règnent en maître depuis 4 années.

Les travaux de construction de cette

nouvelle station ont donné lieu à de nombreuses fouilles archéologiques qui ont inspiré l'architecte-décorateur de la station.

En outre, celui-ci a prévu deux gadgets visuels permettant d'attendre de manière ludique l'arrivée des rames : un chronomètre égrène les secondes écoulées depuis l'inauguration et une bande lumineuse (une "onde bleue" selon l'artiste), s'intensifie au fur et à mesure que la rame pénètre en station.

Plus au sud, c'est le prolongement de 4200 mètres de Hôtel-de-Ville de Sotteville à Technopôle qui attire l'attention. Ce nom définitif a été choisi au dernier moment, ce qui explique qu'une partie de la documentation éditée avant l'inauguration de même que les

girouettes des rames évoquent la station Université).

8 nouvelles stations (voir plan page 7) desservent les quartiers résidentiels de Sotteville et Saint-Etienne-du-Rouvray, un gros centre hospitalier, le pôle scolaire et universitaire Rouen Sud (bien excentré jusqu'alors) et la forêt du Rouvray, très appréciée des Rouennais en mal d'espaces verts.

Comme sur la branche "Georges Braque", on trouve des plateformes engazonnées, des sites propres centraux et quelques trouvailles techniques pour tendre, par endroit, les fils caténaires sans planter de poteaux.

UNRÉSEAU RÉORGANISÉ

Bien entendu, suite à cette double mise en service, les lignes d'autobus des secteurs concernés ont été remodelées et les moyens dégagés ont permis de créer de nouvelles dessertes indépendantes de ces prolongements. Examinons ces modifications, secteur par secteur.

Centre-Ville :

L'espace devant le Palais de Justice est désormais réservé aux bus, ainsi que la portion de la rue du Maréchal Leclerc au niveau de l'intersection avec la rue du Grand-Pont.

Ceci permet de détourner le trafic automobile aspiré par la grande transversale Jeanne d'Arc / Leclerc (qui relie la Gare à la Seine) maintenant coupée.

Dans le même temps, afin de soulager la rue Jeanne d'Arc du trafic bus, pléthorique puisque maintenant desservie par la station "Palais de Justice", 3 lignes sont déviées par la rue de la République qui ne voyait plus aucun bus depuis des années !

C'est la desserte du quartier de l'Hôtel de Ville qui se voit ainsi renforcée grâce au passage des lignes 3 (La Pléiade / Einstein), 7 (Petit Pont ou Rue d'Orléans / Georges Braque) et 13 (Table de Pierre / Mairie de Franqueville).

Un couloir bus à contresens est d'ailleurs créé rue de la République permettant de fluidifier la circulation. Parallèlement à ces mesures d'accompagnement, c'est tout un nouveau plan de circulation qui a été mis en place au centre-ville.

Mont-Saint-Aignan :

Grâce au redéploiement des moyens auparavant accaparé par le secteur de Saint-Etienne-du-Rouvray, une toute nouvelle ligne 4 (Hôtel de Ville de Rouen / ESC) a pu être créée.

Cette ligne à haute fréquence (un passage toutes les 6 minutes) est à vocation universitaire et sert de renfort



*Rame 828 (la dernière de la série).
Noter la girouette indiquant "Université"
Doc. B. CANIVET - 16/09/97*

à ligne 3 entre Rouen et la zone universitaire et tertiaire de Mont-Saint-Aignan.

La création de cette ligne répond à une forte demande de la population estudiantine, dont les installations ont souvent, à Rouen, été construites dans des zones jusqu'alors mal desservies. Pour autant, les TCAR ne pouvaient engager une ligne permanente pour une population essentiellement captive en heures de pointe. La ligne 4 ne circulera donc qu'aux heures d'entrée et de sortie, hors période de vacances universitaires (Noël et Pâques).

Grand-Quevilly :

La ligne 7 (voir plus haut) modifie son itinéraire dans cette ville en reprenant l'itinéraire de la ligne 42 également modifiée.

Ainsi, cette ligne 7 ne dessert plus le vieux village mais irrigue maintenant le nouveau centre urbain en passant par le Lycée Val de Seine. La fréquence passe de 12 à 10 minutes ceci permettant d'offrir une meilleure desserte interne de la commune.

La desserte du bourg, abandonnée par la ligne 7 est reprise par la ligne 27 (Centre routier / Mairie de Petit-Couronne). La liaison directe avec Rouen est donc supprimée mais la correspondance créée à J. F. Kennedy avec le m-é-t-r-o-b-u-s et l'augmentation des fréquences (47 rotations par jour au lieu de 28) offre une alternative efficace.

La ligne taxi T54 relie désormais Grand Quevilly au Bac de Dieppedalle. La desserte de la résidence des côteaux est abandonnée mais ce nouveau tracé permet une correspondance avec la liaison par bac entre les deux rives de la Seine.

On peut donc maintenant aisément rejoindre le sud-ouest de l'agglomération sans avoir à passer par le centre de Rouen grâce aux lignes 9 et T50 qui desservent l'autre rive.

La ligne 25, vers Rouen, qui desservait le port est supprimée.

Enfin, une nouvelle ligne scolaire S78, permet de desservir les deux collèges depuis tous les quartiers de la ville.

Saint-Etienne-du-Rouvray :

L'arrivée sur la commune du "métrô" entraîne la suppression de la ligne 17.

Quant à la ligne 12 (Place de la Madeleine / Capitaine Fonck), elle dessert toujours le quartier du Château Blanc, mais est prolongée de quelques centaines de mètres vers Grand-Quevilly, offrant aux piétons et aux nombreux scolaires une traversée plus sûre de l'avenue des Canadiens, axe principal d'accès à l'agglomération rouennaise depuis l'autoroute A 13.

Son ancien tracé au centre de Saint-Etienne-du-Rouvray est repris par la ligne 42.

Cette ligne 42, autrefois navette interne du Grand Quevilly, devient une grande transversale inter-banlieue et permet de relier efficacement les deux branches du m-é-t-r-o-b-u-s aux stations J. F. Kennedy (branche Georges Braque) et Ernest Renan (branche Technopôle) tout en poursuivant sa route vers le Collège Picasso, au centre-ville.

La nouvelle ligne scolaire S79 permet aux jeunes collégiens et lycéens de rejoindre rapidement le Lycée des Bruyères à Sotteville.

La ligne 33 enfin, qui file de Rouen vers Oissel, voit sa fréquence nettement améliorée (15 à 20 mn).

Darnétal et rive droite de la Seine :

A l'écart des secteurs concernés par le prolongement du m-é-t-r-o-b-u-s, Darnétal et les vallées du Robec et de l'Aubette bénéficient également de la disponibilité de nouveaux moyens.

Ainsi, l'ancienne ligne 18 est scindée en deux tronçons distincts : la partie Darnétal / Fontaine-sous-Préaux garde l'indice 18, quant au tronçon Darnétal / Epinay, il prend l'indice 38.

Ces deux lignes, de même que la ligne 28 (Darnétal - Saint Jacques) bénéficient de fréquences renforcées... mais par taxi, toute la journée sur la ligne 38, aux heures creuses sur les lignes 18 et 28.

Rappelons que la ligne 28 est également opérée, à certaines heures, par les autocars de CNA et Joffet. Les lignes scolaires S80, S81 et S82 sont créées pour relier ce secteur aux établissements scolaires de Rouen ou Darnétal.

Cette réorganisation locale a pour effet de supprimer le prolongement ponctuel de la ligne 40 de Flaubert à Darnétal.

Enfin, la ligne 37 (Gare Routière / Belbeuf) a été supprimée suite au non-renouvellement du conventionnement avec la CNA qui exploitait cette ligne

prolongée vers Evreux, faute d'une fréquentation suffisante. La ligne taxi T52 assure toujours la desserte de cette petite commune située en lisière de l'agglomération rouennaise.

D'autres modifications mineures ont également été opérées sur le réseau à l'occasion de cette rentrée. Nous vous invitons, si vous souhaitez en savoir plus, à vous procurer le n°10 du journal "Au Rythme de la Ville" ainsi que le nouveau plan de réseau édités par les TCAR.

Au-delà de ces refontes, on parle d'un prochain renouvellement du parc d'autobus. A suivre...

LE **r é s e a u** m-é-t-r-o-b-u-s **tcAR** AUJOURD'HUI

Quelques chiffres et infos :

- **33 communes**, représentant environ 400.000 habitants, sont desservies grâce à 1570 stations et arrêts.
- **1 ligne de "métro"**, composée d'un tronc commun et deux branches est exploitée par **28 rames** circulant sur **15,4 km de voies** et se succédant toutes les 3 minutes en heure de pointe sur ce tronc commun. **26 stations** sont desservies dont 5 (Beauvoisine, Gare-Rue Verte, Palais de Justice, Théâtre des Arts et Joffre-Mutualité) sont souterraines, d'où la dénomination "Métro" préférée à "Tramway".
- **36 lignes d'autobus**, articulées autour du "métro" et mobilisant environ 200 véhicules, composent le réseau principal.

3 de ses lignes forment un "réseau central", c'est-à-dire qu'elles offrent le même niveau de fréquence et la même amplitude horaire (05h00 à 23h00) que le "métro" :

- 1 : Faculté de Droit / Veyssière
- 2 : ND de Bondeville / La Girafe
- 19 : Théâtre des Arts / Bizet

Certaines lignes, dont celles qui ont

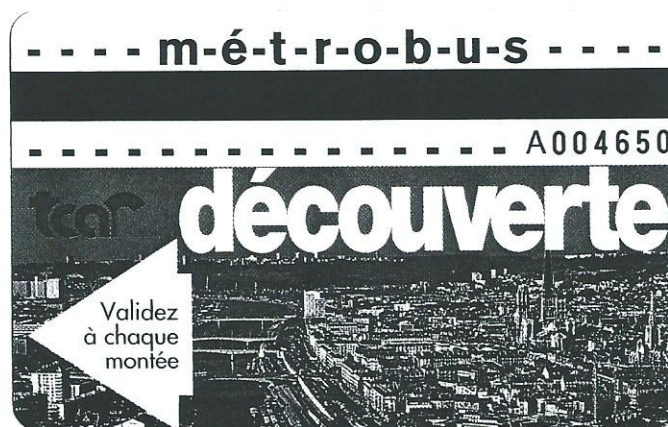
pour terminus la Gare Routière de Rouen sont exploitées par des transporteurs privées et continuent généralement leur trajet sur les lignes départementales.

Se substituant au réseau principal, une ligne baptisée "Bus de Minuit" relie 2 fois par soirée (sauf le dimanche) le quartier Saint-Sever à Mont-Saint-Aignan via Rouen.

- **5 lignes de taxi collectif** desservent les quartiers isolés.
- **24 liaisons scolaires** parachèvent la desserte de l'agglomération.
- **Une documentation complète**

(plan, guide bus, fiches horaires, journal périodique "Au Rythme de la Ville", guide et dépliants tarifaires), **2 agences commerciales** (Théâtre des Arts et Gare SNCF), un service **Allo Métrobus** (02.35.52.52.52) et **140 commerçants dépositaires** permettent d'appréhender au mieux le réseau.

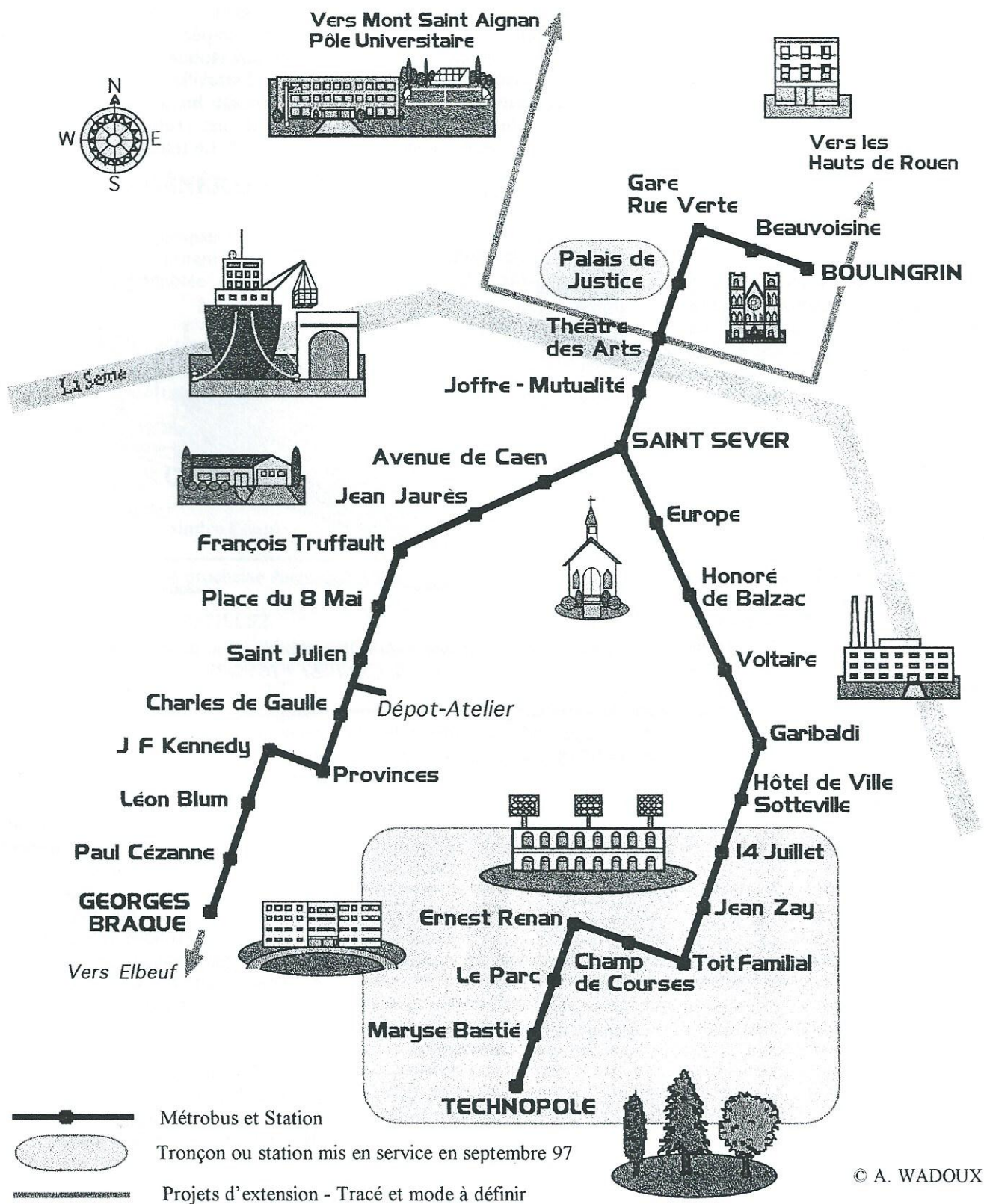
- **La billetterie magnétique**, à tarification horaire et validation obligatoire, offre une large gamme de cartes : 1 ou 10 voyages, "Découverte" 1 à 3 jours, "Sésame" 7 ou 31 jours voire 10 voyages sur 7 jours, "Junior" et "Campus", "Senior", "Groupe" ...



Carte Découverte : une, deux ou trois journées de libre circulation
Doc. A. WADOUX

réseau
m-é-t-r-o-b-u-s
Au rythme de la ville

RÉSEAU ET PROJETS D'EXTENSION SEPTEMBRE 97



UN PETIT RETOUR EN ARRIÈRE SUR LA LIGNE m-é-t-r-o-b-u-s

Fin des années 80 : l'agglomération rouennaise ne respire plus. Sa situation géographique, sur une boucle de la Seine entourée de hautes collines, empêche toute rocade routière ou autoroutière à court terme et pour un budget raisonnable. Dans le même temps, des autoroutes ou voies de type autoroutier s'annoncent aux portes de Rouen.

C'est donc naturellement que les grandes avenues transversales sont devenues de véritables autoroutes urbaines et que les rues du centre-ville, parfaitement inadaptées à ce trafic de transit saturent.

De plus, les rouennais ont acquis une culture "bagnole" qui les a toujours écarté des transports urbains. Le réseau TCAR est sans doute à cette époque un des plus sinistrés de France.

Un trafic en chute permanente, portant le nombre de voyages par an et par habitant nettement en deçà de la barre symbolique de 100 (moyenne française, contre, en Suisse... 250 !). Le réseau est certes inadapté, le matériel est vieillissant et la tarification, à 3 zones, est particulièrement dissuasive (il faut déboursier, par exemple, jusqu'à 18,00 F pour un trajet entre Rouen et Oissel...). Mais c'est surtout la saturation totale de la voirie qui porte préjudice aux autobus. Il faut parfois plus de 30 minutes pour traverser le centre-ville...

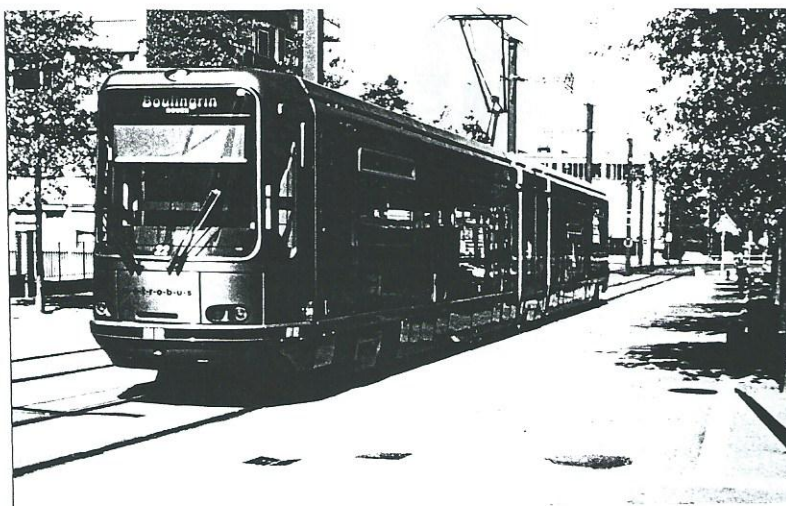
Aussi, les communes de l'Agglomération Rouennaise, réunies alors au sein d'un SIVOM, tirent le signal d'alarme et en appellent à un réseau en site propre.

Assez vite, la solution tramway s'impose et le tracé prioritaire d'une première ligne nord / sud à deux branches s'impose. Reste le problème de la traversée du centre historique. Beaucoup regrettent encore aujourd'hui le tracé souterrain de la partie nord de la ligne (de Beauvoisine à Joffre-Mutualité excepté la traversée de la Seine) très onéreux et qui ne se justifiait pas vraiment, compte tenu du gabarit et du tracé rectiligne des rues "empruntées".

Plusieurs raisons expliquent ce choix. D'abord, la pression des commerçants de la rue Jeanne d'Arc, craignant comme toujours de perdre la clientèle motorisée.

Ensuite, la peur du conflit tram / automobile dans une ville très motorisée. Il n'était pas question à l'époque de chasser les voitures hors de Rouen. Le tramway ne se fera pas contre l'automobile... Une belle occasion manquée, une carence que l'on colmate peu à peu aujourd'hui en cassant les grandes transversales par le

desservant le centre-ville. Prévue à l'angle de l'actuelle rue Jean Lecanuet, elle est finalement jugée peu centrale. Il faudra donc la déplacer de 200 mètres vers le sud. Ceci reporte de deux ans son ouverture et les crédits ainsi engloutis empêchent, comme prévu, l'ouverture totale de la ligne. Le tronçon Sotteville / Saint-Etienne-du-Rouvray est lui aussi retardé. Et puisqu'il est retardé, autant le rediscuter ! Le tracé est donc remis à plat.



Rame 801 à Saint-Etienne-du-Rouvray entre les stations Renan et Parc
Doc. B. CANIVET - 16/09/97

biais de carrefours piétons.

Enfin, une raison subjective, le "prestige" : un métro est synonyme de métropole, un tramway, le symbole d'une ville moyenne.

Mais, le public n'est pas dupe : aussi le métro sera un "Métrobus" ! Surtout ne pas évoquer le tramway pour ne pas réveiller les vieilles rancunes contre un matériel désuet et brinquebalant, que les rouennais avaient été parmi les premiers à chasser de leurs rues !

Le matériel choisi est pourtant sans équivoque : c'est le tramway grenoblois de GEC-Alsthom...

Va donc pour le Métrobus, que l'on écrira désormais m-é-t-r-o-b-u-s. Tout est décidé, les travaux commencent. Pourtant dans l'euphorie générale, on réclame le déplacement de la station

Inaugurée le 17 décembre 1994, la première tranche fait oublier ces différentes péripéties. Les rames, bleu métallisé sont élégantes, les stations souterraines, bien qu'un peu froides, sont conçues de manière fonctionnelle, les sites propres vers le sud ont amenés un urbanisme nouveau et l'on en oublierait presque les rails et les caténaires ! Le réseau bus réorganisé et la tarification refondue (zone unique, billetterie magnétique) redonnent un nouveau souffle aux transports rouennais. Les prévisions de trafic explosent !

Alors, un seul regret peut-être. Qu'au centre-ville, le Gros Horloge ou la magnifique cathédrale ne se reflète pas dans le bleu profond des rames...

LE **r é s e a u**
m - é - t - r - o - b - u - s **teat**

A L'HORIZON 2000 ET... AU-DELÀ

Un deuxième axe.

Comme dans toutes les autres villes ayant renoué avec le tramway, la première ligne n'est qu'une première étape. A Rouen, une ligne d'orientation est / ouest, reliant la zone universitaire et tertiaire de Mont-Saint-Aignan et les Hauts de Rouen en passant par le centre-ville sont dans les esprits depuis la réflexion sur un réseau de transport en site propre.

Pourtant, la géographie de l'agglomération rouennaise pose un problème : le centre-ville, bâti dans une cuvette alluviale en bord de Seine, est cerné par des côteaux abrupts.

La solution de facilité qui consistait à contourner le problème en se contentant de prolonger le ligne actuellement en service en boucle (depuis Boulingrin vers le port en passant par Théâtre des Arts) et y connecter des lignes de bus en site propre semble abandonnée.

La décision de principe a donc été prise concernant une ligne en U, longeant les quais de la Seine et en correspondance avec la première ligne aux deux stations déjà citées.

Ce projet permettrait la requalification des quais, qui ressemblent plus aujourd'hui à une autoroute qu'à une promenade plantée.

Il entérine également le rapprochement du quartier des Hauts de Rouen, classé zone sensible et dont l'enclavement n'arrange pas l'intégration dans la ville.

Le district de Rouen étudie actuellement les trois modes qui s'offrent à lui.

Le Télébus :

Ce mode novateur semblait jusqu'alors le projet le plus à même de répondre aux besoins spécifiques de la desserte envisagée. Sorte de téléphérique urbain mâtiné de métro suspendu, il offrait l'avantage de régler le problème des fortes déclivités.

De plus, l'avant-projet étant basé il y a deux ans sur une liaison ponctuée de 11 points d'arrêt, ce mode était apparu comme le plus économique (environ 500 millions de F). Mais la ligne aujourd'hui envisagée est deux fois plus longue et, par là-même,

l'addition grimpe à 1,8 milliards de F.

Enfin, l'insertion dans le site rend certains élus perplexes et la nouveauté technologique est toujours un pari risqué...

Le tramway classique :

en quelques années, la matériel classique a fait de gros progrès en terme de modularité, de performance techniques et de prix.

Dans une ville déjà équipée, cette solution permet en outre une redistribution éventuelle du matériel sur différents axes et surtout une connexion sur les réseaux ferrés (les quais bas de Rouen sont en liaison avec le réseau SNCF, liaison utilisée aujourd'hui pour le fret à destination du port : une opportunité...).

Certes, les coûts ont baissé, mais le prix du matériel reste toutefois encore élevé : la construction de cette ligne et son exploitation avec des rames de type Citadis ou Combino reviendrait à 2 milliards de F.

Quant à la capacité à gravir les fortes pentes, elle laisse certains experts sceptiques malgré les affirmations des constructeurs : le roulement fer, quelles que soient les avancées technologiques actuelles, reste inadapté pour les fortes pentes lorsque le matériel est léger (et il l'est de plus en plus) mais aussi en cas d'humidité. Rouen n'est pas sur la Côte d'Azur...

Le TVR :

pour un coût identique, semble-t-il, au matériel classique, le tramway sur pneu de type TVR offre une présomption d'adhérence meilleure que son concurrent. Il semblerait donc plus adapté que le tram sur rail. Mais, là encore, comme pour le Télébus, on se heurte à une technologie non encore éprouvée...

Aussi, devant un tel éventail le choix est cornélien. De plus en plus, les élus du district, partagés entre prise de risque technologique et dépenses inconsidérées murmurent qu'une quatrième option existe : le site propre bus intégral. Mais le gabarit d'une telle installation est plus important qu'une ligne de tram ou que les

emprises quasi inexistantes du Télébus. Alors se poseraient des problèmes de voirie qui interdiraient sans doute l'intégralité de la mise en site propre...

Vers un tram-train ?

Outre la connexion possible, évoquée plus haut, avec le réseau SNCF, un projet de tram-train existe également au sud de l'agglomération. Il consisterait à prolonger l'actuelle branche "Georges Braque" du tram jusqu'à la voie ferrée Oissel - Elbeuf.

Les habitants de cette dernière agglomération, prolongement sud de la métropole rouennaise et pôle industriel et résidentiel important (55.000 habitants), bénéficieraient alors d'une liaison fine avec leur grande voisine.

Aujourd'hui, des liaisons par train et bus express existent mais elles ne donnent accès aux différents pôle d'intérêt de Rouen qu'au prix de ruptures de charge à la Gare SNCF ou à la Gare Routière.

Quoiqu'il en soit, il ne s'agit pour l'heure que d'un projet mal défini et envisageable qu'à plus longue échéance. Des études sont toutefois en cours. A suivre, donc.

60 JOURS A...

L'ACTUALITÉ DES 250 RÉSEAUX URBAINS FRANÇAIS

Une actualité chargée, rentrée oblige. L'occasion pour nous de parler de réseaux, petits ou moyens, qui ne font pas souvent la une de l'actualité. Avec leur moyens généralement faibles, ils offrent parfois une qualité de service à faire pâlir les "grands" et contribuent, plus encore que dans les grandes métropoles, à la vie locale. Nous avons en tout cas cherché à faire un tour d'horizon aussi large que possible des nouveautés de cette rentrée. Certaines informations manqueront peut-être, ne nous en veuillez pas, il existe près de 250 réseaux en France !

Annoncés puis différés, les logos de réseaux font finalement leur apparition dans ce numéro. Nous devons la présence de la majorité d'entre eux à Yves LE CHANU, qui a mis une partie de sa "logithèque" à notre disposition. Qu'il en soit vivement remercié de même que tous ceux qui nous ont envoyé leurs informations !

Rubrique placée sous la responsabilité de Patrick KIRSTETTER et finalisée par Arnaud WADOUX

C'est comme ça...

De la politique en général et des Transports Urbains en particulier... suite !

Nous nous faisons l'écho, dans notre dernier numéro, de la déception de beaucoup de voir le peu d'entrain qu'à le nouveau gouvernement à favoriser les transports publics. Une déclaration récente de Dominique VOYNET enfonce le clou, qui affirme en substance n'avoir aucun moyen financier pour appuyer les projets de tramways actuellement à l'étude et aucun moyen de pression pour combattre le sacro-saint lobby automobile. Dont acte.

L'éternel débat quant à la taxation du carburant diesel se heurte plus que jamais à ce triste lobby, quant à l'homologation du gaz naturel comme carburant propre, souhaité par de nombreux réseaux qui songent à s'équiper massivement... on verra plus tard.

Enfin, la lutte contre la pollution apparaît toujours comme une farce. Les pics de pollution, niveau 2, enregistrés cet été n'ont donné lieu à aucune restriction de la circulation (tout juste une timide incitation à laisser la voiture au garage). Mais parallèlement, le Ministre des Transports n'a pas hésité à imposer une tarification à 1/2 tarif pendant 2 jours à la RATP et à la SNCF en Ile

de France. Mesure complètement inefficace, qui a posé de nombreux problèmes de mise en œuvre : la RATP ne dispose pas de titre à 50% à l'unité et la SNCF, conformément à la Loi sur l'air n'était préparée qu'à une gratuité totale des transports.

Il a donc fallu dans l'urgence mettre en place les dispositifs nécessaires si bien que ni agents, ni clients n'étaient véritablement au courant des mesures "proposées"...

Quand enfin (si l'on peut dire...) un pic de pollution de niveau 3 s'est présenté, le 1er octobre dernier, le principe de circulation alternée a été mis en place et la gratuité totale des transports publics instaurée. Le chaos tant redouté n'as pas eu lieu, bien au contraire. La mesure a été plutôt bien accueillie et Paris offrait, une fois n'est pas coutume, visage plus humain.

La preuve est donc faite que des milliers de franciliens peuvent se passer de leur joujou vrombissant.

Les élus et responsables locaux, qui peuvent donc en tirer les leçons, avaient tout de même pris la peine de demander aux forces de l'ordre de modérer la répression. Aussi, bien que statistiquement, le nombre de plaques paires et impaires s'équilibre, on n'a constaté qu'une diminution de 25% du trafic...

La ville sans voiture...

Ce doux rêve n'en est peut-être plus tout à fait un... En septembre, La Rochelle puis Saint-Germain en Laye ont interdit le temps d'une journée ou d'un week-end l'accès de leur centre-ville aux voitures. Les services de bus ont été renforcés. Bilan : à part les habitués grognons, les populations concernées ont accueilli ces initiatives avec enthousiasme.

Tours suit le mouvement : durant la première semaine d'octobre, la rue Nationale, où l'automobile est reine, était réservée aux bus et aux piétons. Prélude à la piétonisation du principal axe automobile de la ville. Les commerçants dressent bien sûr un bilan catastrophiste de l'opération. Etonnant, non ? D'autant qu'en temps normal, il est interdit de stationner...

Les surbaissés ont la cote !

Peu de réseau, en cette rentrée, pour oublier d'évoquer les bus à plancher bas. Ce nouveau matériel va faire une entrée massive sur les réseaux français et ce, quelle que soit leur taille. 1 bus par-ci, une ligne entière par-là. 98 sera l'année du surbaissé !

Nous tâcherons de vous fournir dans un prochain numéro l'état complet mis à jour du parc en circulation et des projets d'équipement.



ALSACE

COLMAR



✓ Nouveau !

La commune d'Andolsheim est désormais intégrée au Syndicat des Transports (STUCE).

Elle est desservie en antenne par la ligne 1 (Europe / Horbourg-Wihr), à partir de l'arrêt "Romains". De plus, le réseau TRACE prévoit de mettre en ligne des autobus fonctionnant au gaz naturel en mars 98.

Le nouveau Van Hool a été mis en ligne le 27 mai 97 et a été décoré par Graphibus. Il remplace le midibus carrossé par Trouillet (9961 TX 68) sur cette ligne qui dessert notamment l'important pôle muséologique (Électricité, Chemins de Fer, Automobile,...)

est le même que pour les parcs relais automobiles : pour 14F, le dépôt est illimité et donne droit à un aller-retour en direction du centre-ville.

✓ Intégration

Pour faciliter leur intégration au réseau urbain, les lignes interurbaines exploitées par la CTS (l'ancien réseau des cars bleus) ont maintenant pour indice de ligne un numéro à trois chiffres : 202 (ex P/V), 203 (ex N), 204 (ex S), 205 (ex L), 206 (ex Wa), 207 (ex W), 208 (ex B/O), 209 (ex K), 210 (ex O) et 211 (ex M).

✓ Emplettes

Les TRAM ont acquis 11 Agora-3P reçus au début de l'été et numérotés 520 à 530 venus rejoindre 7 Mercedes O405N numérotés 501 à 507 (le 507 est l'unique exemplaire que détenait la RATP, déjà numéroté 50 sur le réseau parisien !) et 4 Mercedes O405GN numérotés 601 à 604. Par ailleurs, un PR180-2 numéroté 727 a été racheté au bureau d'études de RVI en mars dernier.

✓ Nouveautés

La ligne 24 (Gutenberg / Neuhof-Stéphanie) effectue désormais son terminus sud, dans le quartier Neuhof, en boucle. 2 nouveaux arrêts sont ainsi créés le long de l'allée Goldschmidt. Quant à la ligne 40 (Elsau / Neuhof-Ganzau), elle est rendue plus simple avec la disparition des terminus intermédiaires et le nouveau terminus Nord au rond-point de l'Elsau permet une correspondance aisée pour le centre-ville avec la ligne 2.

✓ Aéroport

Une navette directe "Baggersee (Tram A) / Aéroport Strasbourg International" est mise en service à compter du 26 octobre 97, date d'application des horaires d'hiver des compagnies aériennes desservant l'aéroport d'Entzheim.

MULHOUSE



✓ RER

Bien qu'ayant en projet un projet de tram-train, le réseau TRAM n'escompte pas sa mise en service avant le siècle prochain. Mais la gare de Mulhouse est désormais reliée au nouveau RER de Bâle (Suisse) dont les 2 premières lignes ont été mises en service en juin dernier. La ligne "Bleue", qui dessert Mulhouse et Saint-Louis, devrait à terme bénéficier d'une fréquence horaire, voire à la demi-heure. Notons que cette ligne est exploitée exclusivement par du matériel des chemins de fer suisses. Dès les années 2000, le RER bâlois doit relier entre eux les districts frontaliers suisse, français et allemand.

STRASBOURG



✓ Tram B

Feu vert de la commission d'enquête pour la construction de la deuxième ligne de tram. Il s'agit d'une ligne à plusieurs branches, d'orientation Nord-Est / Ouest, en correspondance en centre-ville avec la ligne A, station Homme de Fer.

✓ Véloparc

L'attachement de la capitale alsacienne pour le vélo s'affirme avec la mise à disposition du "Véloparc-Tram" au terminus "Baggersee" de la ligne A. Le site est couvert et surveillé. Le principe

✓ Musées

La ligne 17, dite des Musées, affrétée au transporteur Chopin est desservie par un nouveau matériel.



AQUITAINE

BAYONNE

STAB

BORDEAUX



✓ Les bus en bref

Le réseau de l'Agglomération Bayonne-Anglet-Biarritz possède encore quelques PR100MI et R, des GX107 (330 à 341, 359 à 360, 367 à 370), des GX77H (163 à 168), des Van Hool A500 (401 à 418) et quelques Renault Master et Trafic.

✓ Sioux

La CGFTE inaugure en cette rentrée un nouveau guide d'utilisation du réseau. A l'instar du réseau de Toulon, les indiens y ont la vedette pour un nouveau slogan : "Le bus, c'est pas sorcier". Alors, les transports urbains, nouvel eldorado ?

✓ Matériel

Les lignes 1, 4, 6, 12, 14, 16, 20/21, 31 et LB sont d'ors et déjà entièrement équipées de bus à plancher bas. Les lignes 5, 15, 17 et M devraient en bénéficier à leur tour durant cet hiver 97/98.

C'est la redistribution du matériel dans la perspective de la mise en service du tram qui commandera les nouveaux équipements.



BOURGOGNE

MÂCON

MÂCON BUS

✓ Nouveau !

La ligne 2 (MJC Bioux / Hypermarché) est prolongée aux heures de pointe dans la zone industrielle des Platières.

La ligne 4 (Gare / Murgeret) est étendue de l'Hôpital St Laurent (Rive gauche de la Saône) à la Gare au sud et de Murgeret à Sennecé-lès-Mâcon au nord.

Enfin, une nouvelle ligne 6 (Place de la Barre / Buis) remplace une

desserte scolaire intermittente.

Au-delà de ces prolongements de lignes, un service de taxis est mis en place pour les scolaires du quartier de la Route de Bioux.



BRETAGNE

AURAY

AURAY BUS

✓ Bienvenue à Auray Bus !

La ville d'Auray se dote pour la première fois d'un réseau urbain digne de ce nom.

Composé de lignes interurbaines intégrées au nouveau PTU, ce petit nouveau offre également 3 nouvelles lignes purement urbaines.

Nous reviendrons sur tout cela dans notre prochain numéro.

sait s'il est la conséquence d'une défaillance mécanique ou humaine.

✓ Parc

Un état de parc, officieux, a été établi par Christophe DECAUX lors d'une visite de ce réseau breton en octobre.

Retrouvez-le dans la rubrique "Matériel".

accrocheur.



LORIENT

CTRL

✓ Un réseau transformé

Nous n'avons reçu que tardivement les informations concernant le nouveau réseau CTRL. Nous y reviendrons également dans notre prochain numéro.

Pour vous mettre en haleine, sachez toutefois qu'il s'articule autour d'une nouvelle ligne forte, 2A/2B qui traverse l'agglomération d'est en ouest.

QUIMPER

QUB

✓ Nouveau !

Les lignes 1, 2 et 4 du réseau ont été remodelées, principalement par "échanges" de branches entre les différentes lignes.

Voici les nouveaux terminus de ces lignes :

Ligne 1 :

Kermoyan / Keradennec

Ligne 2 :

Kerjestin / Petit Guelen

Ligne 4 :

Sully / Ty Bos

Ce service est effectué à l'aide de standards, et parfois d'articulés.

✓ Tarification

L'année 1997, est également marquée par le lancement du titre 1 jour pour 20 Frs, de l'abonnement hebdo Jeunes et Étudiants (35 au lieu de 45 Frs), et d'une carte "Loisirs-Jeunes" permet aux scolaires de voyager hors des heures couvertes par leur carte scolaire. La tarification de Rennes est particulièrement intéressante !

Carnet de 10 tickets : 45.50 Frs

Abonnement Mensuel : 179 Frs,

Abonnement Jeunes : 104 Frs

Abonnement Étudiants : 129 Frs.

✓ Crash...

Sitôt livré, sitôt cassé... Le 12 juillet dernier, on a frôlé la catastrophe Cours de Chazelles. En effet, le GX417 (n°320) affecté à la ligne R (Caudan / Kerroch) a, pour une raison encore indéterminée, été pris d'emballement. Le bus, lancé à 60 km/h sur le cours de Chazelles a grillé les feux rouges et le conducteur n'a pu freiner l'engin qu'en le serrant contre un bus de la ligne B à l'arrêt. Ce dernier a eu le flanc arraché et le bus fou n'a finalement stoppé sa course que 50 mètres plus loin. On ne déplore, par chance, que quelques blessés légers, dans un accident dont on ne

De plus, une nouvelle ligne 8 fait son apparition sur le réseau : Prat ar Rouz / Tourbie (Centre-Ville)

RENNES

Star

✓ Tous à l'eau !

Depuis plusieurs années, la STAR dessert, à l'Ouest de Rennes, les étangs d'Apigné où les Rennais aiment à se promener ou pratiquer leurs activités nautiques préférées.

La tarification correspond à celle du réseau.

Cette année un effort particulier a été réalisé en terme de communication avec un visuel plus

✓ Du nouveau sur les lignes

3 lignes express ont été créées :

- 40 : Villejean - ZAC de Coesme

- 41 : Gares - ZAC de Coesme

- 42 : Gares - Beaugard

Ces lignes d'heures de pointe, destinées principalement aux étudiants, permettent de relier rapidement les 2 campus (Villejean et Beaulieu) entre eux, à la Gare SNCF et au centre-ville.

La ligne 10 (Villejean / Beaulieu) dessert, au sein du campus de Beaulieu, 2 nouveaux arrêts.

Sur le réseau suburbain, de nombreux quartiers nouveaux sont désormais desservis à Thorigné (ligne 50), Noyal-Châtillon (ligne 61), Vern (ligne 62), Pacé (ligne 65) et Bruz (ligne 59).

Sur de très nombreuses lignes, les fréquences ont également été améliorées, sur les lignes régulières comme sur les dessertes spéciales (football, spectacles ou zones industrielles).

Enfin une nouvelle ligne de nuit, la 16N (République / Clos Courtel) est mise en place, ce qui porte à 5 les dessertes nocturnes de la capitale bretonne.

Toutes ces nouveautés peuvent se retrouver sur une documentation new look : nouveau plan édité par Études et Cartographie, nouveaux Guide Bus et Guide Horaires séparés.



Autobus A500 n°250 décoré pour la ligne 16 des TUB
Document : Yves LE CHANU

ST BRIEUC



✓ Bains de mer

La plage de Plérin était desservie jusqu'à l'été 1996 par la Compagnie Armoricaïne de Transports (CAT du groupe VERNEY) pour le compte du Département.

Désormais, pendant l'année scolaire ce quartier des Rosaires est desservi par TAXiTUB, tandis que l'été c'est la ligne 16 des TUB avec 9 allers-retours, 7 jours/7, qui dessert la plage.

Cette ligne est exploitée de 8h50 à 19h à l'aide de l'A500 n° 250 (équipé de la sonorisation) avec une découpe spécifique (poissons, coquillages, ...).

Le bus, part du Champ de Mars, passe par le centre de Plérin et rejoint la côte en 20 mn.

retour pour 10 Frs (le Ticket Unité est vendu 6 Frs) qui permet de participer à un tirage au sort (10 kits de plages par semaine).

✓ Nouveau

La commune de Plérin est desservie depuis janvier 1997.

Cette extension ouvre le réseau des Transports Urbains Briochins sur la seule plage du Pays Briochin qui puisse rivaliser avec celles des stations balnéaires de Pléneuf Val André ou Binic, St Quay, ... (voir ci-dessous)

Le bilan étant positif sur la desserte de cette commune, les TUB affinent leurs lignes.

Une nouvelle ligne 7, à vocation scolaire, est intégrée au réseau de Léquier (Plérin Centre) à Ville Hervy (correspondance avec la ligne 6). La ligne 9 (St Brieuc Centre /

Plérin / Pordic) exploitée en pool avec la CAT, part désormais de la gare routière de Saint-Brieuc, afin d'harmoniser la desserte.

Enfin, le réseau est complété par les classiques ligne TAXiTUB, à horaires fixes mais à la demande.

Un nouveau plan, édité par LINEALE, et l'abandon des appellations A et B pour les dessertes partielles ou en antenne rendent plus claire la "lecture" du réseau briochin.

VANNES



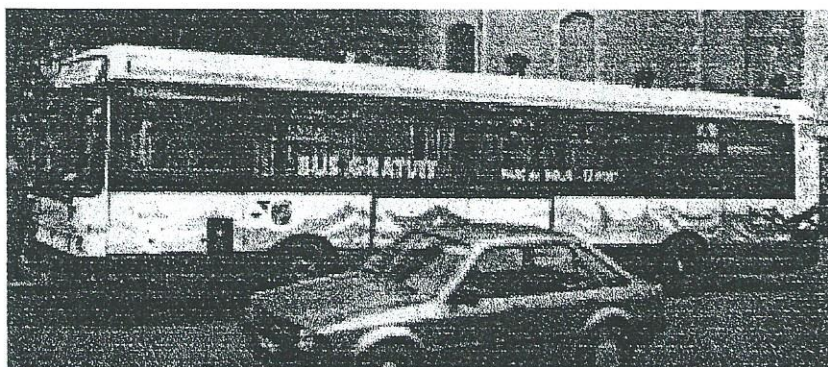
✓ Nouveautés de rentrée

La ligne 1 (Ménimur / Cliscouët) est prolongée jusqu'à la rue Jacques Cassard.

Les lignes 4 (Meucon / Bellevue) et 5 (Desbordes / Limur) sont



En plus des titres classiques, il est possible d'acquiescer un ticket aller-



R312 des TPV effectuant le service de navettes gratuites

modifiées pour desservir le nouvel IUP et le quartier de Tohannic. La ligne 4 dessert désormais la gare SNCF.

Un Point Infobus nouvellement reconstruit accueillera les voyageurs sur la place de la République.

Enfin, dès le début 98, 9 bus à plancher bas circuleront sur les

lignes TPV.

✓ Loisirs

Du 30 juin au 23 août 97, des navettes gratuites ont été mises à la disposition des estivants comme des Vannetais pour rallier directement le Parc du Golfe depuis le centre-ville (Port).

Ce service, mis en place depuis 1993 remporte un franc succès, sa fréquentation ayant plus que triplé depuis 4 années pour atteindre cette année environ le chiffre de 530 passagers / jour !

Pour faire face à cette demande, ces navettes ont été cadencées au quart d'heure. (Photo page 13)



CENTRE - VAL DE LOIRE

BOURGES



✓ Nouvel exploitant

La CGFTE, nouvel exploitant du réseau CTB, imprime comme pour les autres réseaux qu'elle exploite, sa raison sociale.

C'est donc pour la dernière fois que vous voyez le logo "CTB" tel que vous le connaissiez depuis quelques années qui devient aujourd'hui "CGFTE-CTB".

La seule vraie nouveauté du réseau est le prolongement de la ligne 10 à Duclos à certaines heures.

groupe Transdev ont fait place à une figurine vivante.



Au centre, en bleu, la Loire. Au-dessus (en jaune/orangé) et en-dessous (en rouge), le nord et le sud de l'agglomération orléanaise représentées par les couleurs historiques d'Orléans. La marque SEMTAO apparaissant désormais en caractères plus classiques, rouges. Ce nouveau logo commence à apparaître sur les véhicules du réseau qui, dans l'attente, s'habillent de blanc à l'instar des PR180-2 n°241 et 245, comme nous l'a signalé Alain ROGER dès le mois d'août.

Nous reviendrons sur ce changement d'identité visuelle dans un prochain numéro.

✓ Programme de rentrée

Le réseau SEMTAO, outre ses nouvelles couleurs, propose quelques nouveautés.

La ligne PN, liaison interne à Saint-Jean-de-la-Ruelle, disparaît au profit du prolongement ponctuel de la ligne J de la Mairie à l'arrêt Cirerie.

Pour la desserte du nouveau lycée de Candolle, la ligne AC (Place Saint Charles / Candolle) est créée. Elle sera exploitée par les Rapides du Val de Loire (RVL) au moyen d'un S53R. La ligne EX passe elle aussi désormais par Candolle. Egalement exploitée par RVL cette ligne se voit affecter un nouveau PR100.2. Enfin, la ligne FB offre une augmentation substantielle des fréquences de passage.

✓ Tram

Le choix du SIVOM d'Orléans s'est donc porté sur le CITADIS de GEC-Alsthom pour équiper sa première ligne de tram. Après 28 rames pour Montpellier et 32 pour Dublin (Irlande), le constructeur franco-britannique enregistre donc une commande de 22 rames qui devront être livrées au réseau orléanais à compter de Janvier 1999 (si aucun rebondissement ne vient contrecarrer le bon déroulement des travaux).

Ces rames, de type TGA 301 auront un gabarit de 2,32 m. Ci-dessous, présentée aux élus.

CHARTRES



✓ Nouveau !

Quelques nouveautés de rentrée sur le réseau Filibus.

La ligne 2 effectue maintenant une boucle sur l'ensemble de la commune de Champhol.

La ligne 5 relie désormais le Centre Commercial de Lucé à Mainvilliers - Aristide Briand, après prolongement des deux extrémités de l'ancienne ligne.

Enfin, la ligne "Astuce", rocade ouest créée l'an dernier, prend l'indice de ligne 10.

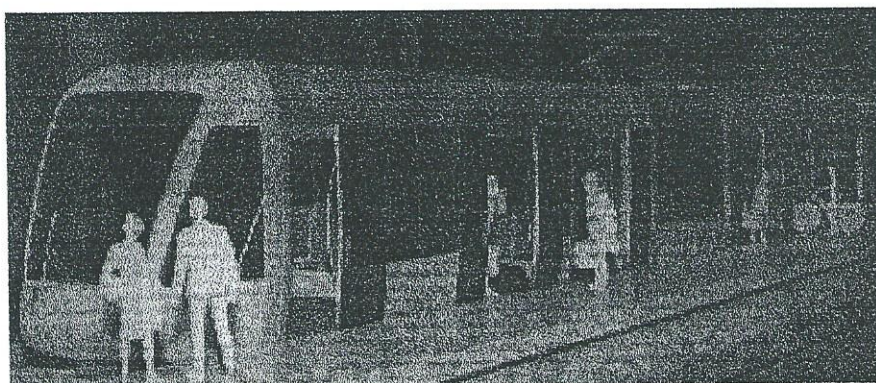
ORLÉANS



✓ Identité

La SEMTAO avait annoncé un changement d'identité visuelle dans le cadre de l'arrivée prochaine du tram. Le nouveau logo, reproduit en plus grand ci-contre, a été dévoilé le 13 septembre dernier, jour du 20ème anniversaire de la compagnie.

Les petits bonshommes, signature type des réseaux exploités par le



TOURS



✓ Tranchée

Comme prévu, c'est à l'ouverture du service d'hiver, le 3 septembre, que le nouveau site propre de l'Avenue de la Tranchée est entré en service.

Première réalisation de ce genre dans la capitale ligérienne, ce site propre est installé au centre de l'avenue et comporte 2 arrêts (Choiseul et Mi-côte) en îlot.

La sécurité des nombreux écoliers (l'avenue dessert deux collèges) est maintenant mieux garantie et Fil Bleu escompte des gains de temps de 2 à 5 minutes sur les lignes empruntant cet axe, porte d'entrée du plateau nord de l'agglomération tourangelle.

✓ A l'ouest...

...rien de nouveau, sur le réseau. La restructuration partielle de l'an dernier, annoncée comme une première étape n'était donc pas partielle mais définitive. Les lignes tangentiels annoncées à l'époque

n'ont pas été mises en place. On remarque toutefois que l'essai est confirmé pour la ligne 32 (circulaire desservant le sud de la ville de Joué-lès-Tours dont 2 lycées et une halte SNCF) qui devient donc permanente. Elle n'apparaît toutefois pas sur le nouveau plan du réseau.

Ce dernier prend enfin en compte les modifications intervenues sur les lignes 10, 11, 20 et 21 quelques jours seulement après la mise en place du "nouveau réseau" en septembre 96, mais oublie toujours (outre la ligne 32) les lignes 12, E1 et 80.

Enfin, un nouveau guide horaires a été conçu. Plus attrayant et plus clair, il surprend pourtant par sa présentation en 2 parties : schémas des lignes en première partie, horaires en deuxième partie. Un va-et-vient s'impose lorsque l'on ne connaît pas parfaitement les dessertes.

✓ Vers un RER ?

La direction régionale de la SNCF

s'est dotée d'une cellule d'étude sur la faisabilité d'une interconnexion des 8 lignes de l'étoile ferroviaire de Tours.

Cette cellule est en outre chargée d'étudier la densification des dessertes et l'implantation éventuelle de points d'arrêts dans les zones les plus denses de l'agglomération tourangelle.

La connexion avec une desserte tramway est bien sûr envisagée, mais celui-ci venant d'être repoussé aux calendes grecques...

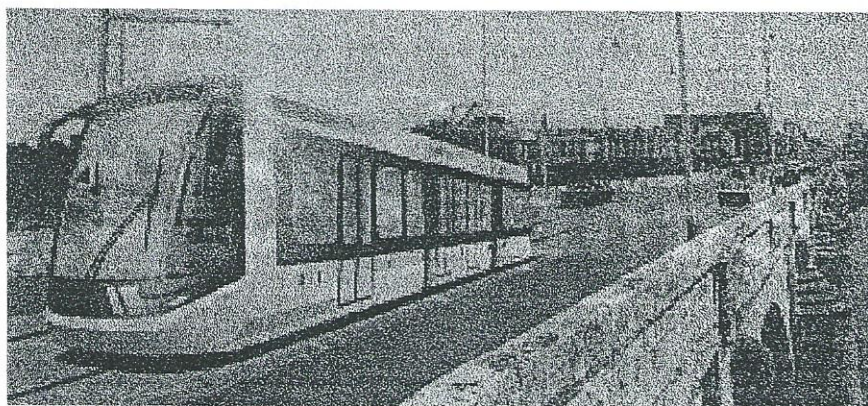
Si les infrastructures ferrées sont très présentes dans l'agglomération et que les 8 lignes sont toujours ouvertes au service voyageurs, l'implantation des gares, la faiblesse des fréquences sur certaines lignes et le fait que quelques unes seulement sont aujourd'hui électrifiées empêchent pour l'heure la mise en place d'un réseau de type RER.

Mais on constate depuis quelques années une embellie certaine du trafic "banlieue" dans les gares situées au sein de la zone de desserte Fil Bleu.

L'idée mérite donc d'être prise très au sérieux, d'autant plus qu'une tarification multimodale (la carte "Cœur de France) existe déjà.

✓ Clin d'œil !

Impossible de résister au plaisir de publier une photo-montage (ci-contre) parue dans la Nouvelle République et réalisée par la ville de Caen et offerte à l'adjoint au Maire de Tours chargé des transports : un TVR sur le pont Wilson ! Provocation ?



CHAMPAGNE-ARDENNE

CHARLEVILLE-MÉZIÈRES



✓ Bienvenue !

La commune de Ville-sur-Lumes rejoint le SIVAC. Elle est désormais desservie par les lignes 10A et 10B

✓ Nouveau !

La ligne 10A (Hôtel de Ville / Lavandières) compte un nouveau point d'arrêt : Comte de Nassau.

La place de Nevers, centre du réseau, est réorganisée : les lignes

allant vers le nord se prennent sur le haut de la place, les bus allant vers le sud, sur... le bas !

Des fréquences nouvelles sont de plus offertes sur la plupart des lignes.

Enfin, les jeunes bénéficient d'une nouvelle carte magnétique 30 voyages vendue 75,00F, ce qui ramène le coût de leur trajet à 2,50F seulement !

✓ Avenir

Le SITAV s'est vu doté de

nouveaux moyens, dont l'augmentation du Versement Transport qui permet de contenir l'augmentation des tarifs.

L'ambition pour les 4 années à venir est une modernisation sans précédent du réseau (dessertes, matériels, travaux de voirie, etc.).

Un contrat de modernisation devrait être signé prochainement avec l'état, qui permettrait une accélération de cette modernisation. Les autobus du réseau TAC ont été équipés de radio-téléphones.

REIMS



✓ Osé !

Surprise sur la couverture du plan et du guide des TUR pour cette rentrée 97/98.

Passée l'impression que le réseau est sponsorisé par Pepsi-Cola, on comprend qu'il s'agit d'un détournement de pub ! La célèbre boule bleu-blanc-rouge de la marque de soda figure en bonne place, soulignée par le slogan "Think different, think TUR", parodiant le "Think different, think Pepsi", cri de guerre du challenger de Coca-Cola...

Humoristiquement osé !

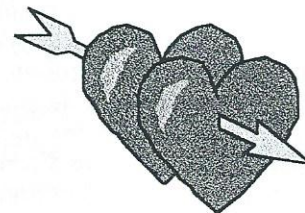
faut aller chercher les nouveautés TUR du service Hiver 97/98.

Suivant l'exemple de la ville-mère et sa "Citadine", cette ville est maintenant doté d'un circuit urbain interne, l'"Aquatintienne" (on aurait pu trouver plus simple...).

Cette desserte à haute fréquence (15/20 mn), en correspondance avec les lignes B vers Reims centre et S vers les pôles scolaire et commercial du Val de Murigny, permet de rationaliser l'exploitation dans ce secteur tout en offrant un niveau égal de service.

proposer aux jeunes mariés de louer l'autobus qui les conduira à la noce.

Pour 1000 F l'autobus standard ou 1200 F l'autobus articulé (au cas où les beaux-parents auraient invité toute la famille !), le véhicule accompagnera le cortège pendant 6 heures, tout pimpant avec ses rubans et ses cœurs fushias ! La traîne de fumée noire est offerte !



TROYES



✓ Bus d'honneur

Après Mulhouse et Poitiers, c'est au tour du réseau TCAT de

✓ Tiqueux

C'est dans cette ville résidentielle de la banlieue ouest de Reims qu'il



ILE-DE-FRANCE

PARIS & Ile de France



FAITS & CHIFFRES

Le CNT, Conseil National des Transports, a rendu courant septembre son rapport annuel au Ministre des Transports. Pour ce qui nous intéresse, 1996 aura été un mauvais cru : le trafic global a baissé de 4,9% sur le réseau ferré et de 0,4% sur le réseau bus. En 25 ans, la part de marché du métro est passé de 75 à 50% et la trafic de la RATP a cru, tous modes confondus de 27,3%

Quelques chiffres clés

✓ RER :

- 2 lignes
- 115,1 km (tronçons RATP)
- 350,6 millions de voyages
- 270 éléments, composés de 533 motrices et 407 remorques

✓ Métro :

- 15 lignes
- 201,5 km
- 1091,6 millions de voyages

- 576 trains composés de 2059 motrices et 1305 remorques

NB : Orlyval n'est pas repris dans ces chiffres

✓ Autobus :

- 239 lignes
- 2537 km
- 836 millions de voyages*
- 3986 véhicules

NB : Nombre de voyages bus + tram, hors affrétés, communaux et Noctambus

✓ Tramway :

- 2 lignes
- 21 km
- 35 éléments (70 motrices et 35 remorques intermédiaires)

A noter : pour la 2ème année consécutive, le Service Statistiques de la RATP s'efforce à additionner motrice ET remorque pour arriver à la conclusion que la RATP dispose de 105 éléments. Si seulement c'était vrai... !

✓ Effectifs :

- 38317 agents

D'autre part, le PDG de la RATP, Jean-Paul BAILLY a annoncé fin

septembre une progression de trafic de 2,1% et des recettes en hausse de 5,3% sur les 8 premiers mois de l'année. La progression a été plus forte pour les bus (+ 3%) que pour le métro (+1,7%) ou le RER (+1%). Pour les deux lignes de tram et le TVR, la hausse est de 2,7%



TRAMWAY

✓ Ligne T1

Le 22 septembre vers 19h30, au départ de la station "La Courneuve - 6 routes", 3 adolescents se livraient à leur jeu favori, aussi idiot que dangereux : s'accrocher aux parois du tram lorsque celui-ci démarre.

Cette fois-ci, l'un des 3 a lâché prise et a percuté de plein fouet un poteau caténaire : il décèdera à son arrivée à l'hôpital. La RATP a bien entendu été mise hors de cause et personne n'a contesté les faits si ce n'est quelques poignées de jeunes désœuvrés "haineux" qui, habitués des agressions de personnel, ont voulu "venger leur camarade".

Pendant plusieurs jours,

l'exploitation de la ligne a été interrompue plusieurs heures durant, de petits groupes attaquant les rames à coup de projectiles et même de cocktails molotov.

A la reprise du service, les trams étaient escortés par des véhicules de police qui leur ouvraient la route... La tension est bien sûr très forte au sein du personnel.

Voir aussi, dans cette rubrique "60 jours à..." les incidents de Rouen.

✓ Ligne T2

Le 21 août dernier, le début du service a été retardé près de 50 mn suite à l'immobilisation d'une motrice, freins bloqués, à la station Musée de Sèvres.

Le 03 octobre à 19h20, c'est un déraillement heureusement sans gravité qui a eu lieu au terminus "Issy-Val-de-Seine" au passage de la motrice 205 sur l'appareil de tiroir.

Altaïr, lui, fonctionne ! A l'inverse de ce que nous vous indiquions dans notre n°16, page 31, la ligne T2 est bien équipé du SAEIV. A ce propos, la manière dont les informations grand public sont relayées en station (écrans vidéo incrusté dans l'abri) ne font pas l'unanimité. D'aucuns se plaignent en effet que les écrans, mal protégés, soient complètement illisibles lorsque le soleil brille... Les mêmes critiques sont formulées envers les distributeurs automatiques de billets.



AUTOBUS

✓ EXPLOITATION

☛ Altaïr, suite

Après maints rebondissements, le SAEIV a finalement été installé cet été sur la ligne 62. Le PCL de la ligne a pour l'occasion quitté la Porte de Saint-Cloud pour le dépôt Croix-Nivert. 3 lignes sont donc désormais équipées : T2, 47 et 62.

Pour ne pas renouveler l'expérience rocambolesque du 62, la ligne 95, prochaine sur la liste, devrait patienter encore quelques mois, afin

que tout soit prêt pour l'installation.

Le reste du programme est quant à lui gelé, dans l'attente du feu vert du CIES comme nous l'indiquions dans le dernier numéro.

La radiolocalisation "Aigle", elle, fait l'unanimité et un programme d'équipement de 2000 bus d'ici l'an 2000 a été arrêté.

☛ Faits divers

Dans la matinée du 18 août, les liaisons radio entre les bus et les PCL du secteur ouest ont été coupées. La raison ? Une armoire technique inondée suite au lavage haute pression des cages d'ascenseurs de la station RER Auber...

☛ Pte des Lilas

Inauguration le 4 août dernier du nouveau terminal-bus aménagé côté banlieue, rue Charles Cros.

5 lignes y ont désormais leur origine (105, 115, 129, 170 et 249). Le 96 reste lui sur les anciennes pistes côté Paris, autour du square, et sera bientôt rejoint par le 48 prolongé et un des nouveaux arcs du PC (voir ci-dessous).

☛ On tourne !

Le PC (ligne circulaire de Petite Ceinture desservant toutes les portes de la capitale par les "boulevards des maréchaux") fera peau neuve dans quelques mois. Nous nous étions déjà fait l'écho de sa scission en 3 arcs indépendants, censés faciliter l'exploitation de cette ligne surchargée. Leur tracé définitif et leur exploitation viennent d'être définis :

- Pte Maillot - Pte des Lilas
22 voitures d'Aubervilliers
- Pte de la Villette - Pte d'Italie
21 voitures d'Aubervilliers
- Pte d'Ivry - Pte de Champéret
32 voitures d'Ivry

C'est le dernier des 3 qui sera mis en service le premier, fin 98. Les deux autres le seront courant 99.

☛ Retour

Les lignes 20 et 63 ont retrouvé le 8 août dernier leur terminus et PCL de la rue de Bercy, le long de la Gare de Lyon, site qu'elles avaient

déserté pour cause de travaux Météor. Le terminus du 57, qui devrait être bientôt reporté à la porte de Bagnolet en janvier 98, reste exilé rue Michel Chasles.

☛ Conflit

La RATP déplore les difficultés rencontrées pour retrouver son "territoire" sur les emprises SNCF (délais d'installation, perte du muret de séparation entre pistes et chaussée, ...).

Il faut toutefois savoir que la Gare de Lyon connaîtra une vaste restructuration interne et de ses abords en 1998.

La dernière réorganisation de cette Gare date de l'arrivée du TGV Sud-Est (1981) et les installations actuelles ne sont plus satisfaisantes pour l'accueil de la clientèle.

C'est l'arrivée de Météor, l'an prochain, qui a conduit la SNCF à programmer ces travaux pour 98. Il est donc probable que tout rentrera dans l'ordre dans les mois qui viennent.

Nous surveillerons attentivement l'évolution de l'intermodalité dans les autres gares parisiennes et notamment à Saint-Lazare, autre source de "conflit".

La RATP s'y plaint de devoir reléguer ses terminus un peu partout dans le quartier alors que les deux cours de la gare pourraient être intelligemment utilisés.

La SNCF, accusée de verrouiller son territoire sous prétexte de préservation des bâtiments (alors que d'immenses panneaux publicitaires barrent la perspective) n'a jamais su expliquer que ces cours devaient rester des no man's lands pendant quelques années, le temps que les travaux de prolongement de Météor et Eole soient définitivement abandonnés ou, dans l'hypothèse optimiste, qu'ils soient terminés.

Là aussi, patience, tout rentrera dans l'ordre !

☛ Travaux

Les bus de la RATP ne chôment pas l'été.

Ils ont effet été chargés des remplacements suite aux travaux de la ligne C du RER (26 autobus articulés, 70000 voyageurs) et de la ligne 6 du métro (38 autobus

standard, 86000 voyageurs).
Voir détail de ces travaux plus loin.

Val de Seine

Le réseau bus de l'Ouest Parisien a été quelque peu réaménagé début septembre, suite à l'ouverture de la ligne T2.

Les principales restructurations concernent le prolongement du 93 à Suresnes, du 126 au Parc de Saint-Cloud (nouveau nom du terminus Pont de Saint-Cloud, en harmonie avec le nom de la station de tram), du 189 à la Porte de Saint-Cloud et du 323 à Issy-Val-de-Seine.

Le prolongement du 39 à Issy-Val-de-Seine est intervenu fin octobre.

Couloir

Un couloir avec bordure va bientôt être mis en service sur le PC extérieur de part et d'autre de la Porte de Gentilly, boulevards Jourdan et Kellermann.

Il est présenté comme le prototype des futurs sites "protégés".

Nous verrons s'il prouve son efficacité...

TVM TVR

Le TVM (Trans Val de Marne) va accueillir sur 1500 m, entre les stations "René - Panhard" et "Bas-Marin", le site expérimental TVR. La voie centrale a été installée cet été, les poteaux caténaires l'ont été en septembre et la caténaire en octobre.

Un poste de redressement électrique a été installé au dépôt de Thiais.



Pose de la voie centrale sur le site d'expérimentation TVR - 20/08/97

Le début des essais est prévu pour la fin de cette année et plusieurs types de matériel doivent être mis

en ligne.

Nous y reviendrons ultérieurement

JMJ

Le réseau bus n'avait pas été renforcé pour les Journées Mondiales de la Jeunesse.

Il a dû toutefois faire face, à certains moments, à de très fortes charges sur quelques secteurs comme les gares ou les principaux lieux de culte.

Malgré une affluence générale record, aucun incident n'a été déploré, ce qui est à mettre au profit des organisateurs et des participants, dont la discipline et le civisme ont fait l'admiration de tous les parisiens.

Noctambus

Le réseau de nuit nouveau est enfin arrivé, enfanté dans la douleur.

Fusion des 10 anciennes lignes ouvertes au public et des navettes TP (transport du personnel), il a provoqué des inquiétudes auprès des agents RATP : la sécurité pour la desserte de certains secteurs "sensibles", et la non-desserte de certaines zones, obligeant certains agents à recourir à la voiture pour rentrer chez eux.

Quoiqu'il en soit, le Noctambus nouvelle formule est entré en service dans la nuit du 1er au 2 septembre et semble, d'après les premières constatations remporter un franc succès.

Les 18 lignes (dont 8 entièrement nouvelles) offrent une fréquence horaire en semaine et à la demi-heure (sur les tronçons de Paris intra-muros) le week-end.

La quasi-totalité des lignes est, comme par le passé en correspondance au Châtelet, certaines, afin de faciliter l'exploitation et ne pas encombrer la place du Châtelet, partant toutefois des portes de Paris avec correspondance

immédiate.

Un billet spécial (30F) est vendu à bord des autobus, permettant une correspondance, les abonnements (cartes Intégrale, Orange, Paris-Visite, Mobilis) restant valables sur ce service.

Plan des nouvelles dessertes 

✓ MATÉRIELS ET DÉPÔTS

Agora

Les 44 premiers AGORA V2 sont en ligne depuis début juillet sur les lignes 96 et 122 du dépôt des Lilas.

Les 53 suivants ont été livrés au dépôt de Montrouge pour mise en service sur les lignes 28 (dès le 8 septembre) et 38 (à partir du 6 octobre).

Le dépôt de Saint-Denis a également commencé à recevoir les siens, destinés aux lignes 153/253 (22 véhicules le 20 septembre), 254/354 (23 voitures le 15 octobre), 256 (26 voitures), 268/269 (31 véhicules) et 255. Ces nouveaux surbaissés équiperont également la ligne 88 dès sa mise en service et la ligne 80 en mai 98.

La ligne 389 du dépôt de Fontenay, équipée de GX317 possède maintenant 2 Agora V2 (2213 et 2214) ainsi que 2 Agora V0 : le 2111 muté de Saint-Maur et le 2112, qui servaient jusqu'à présent de véhicule d'instruction au dépôt des Lilas.

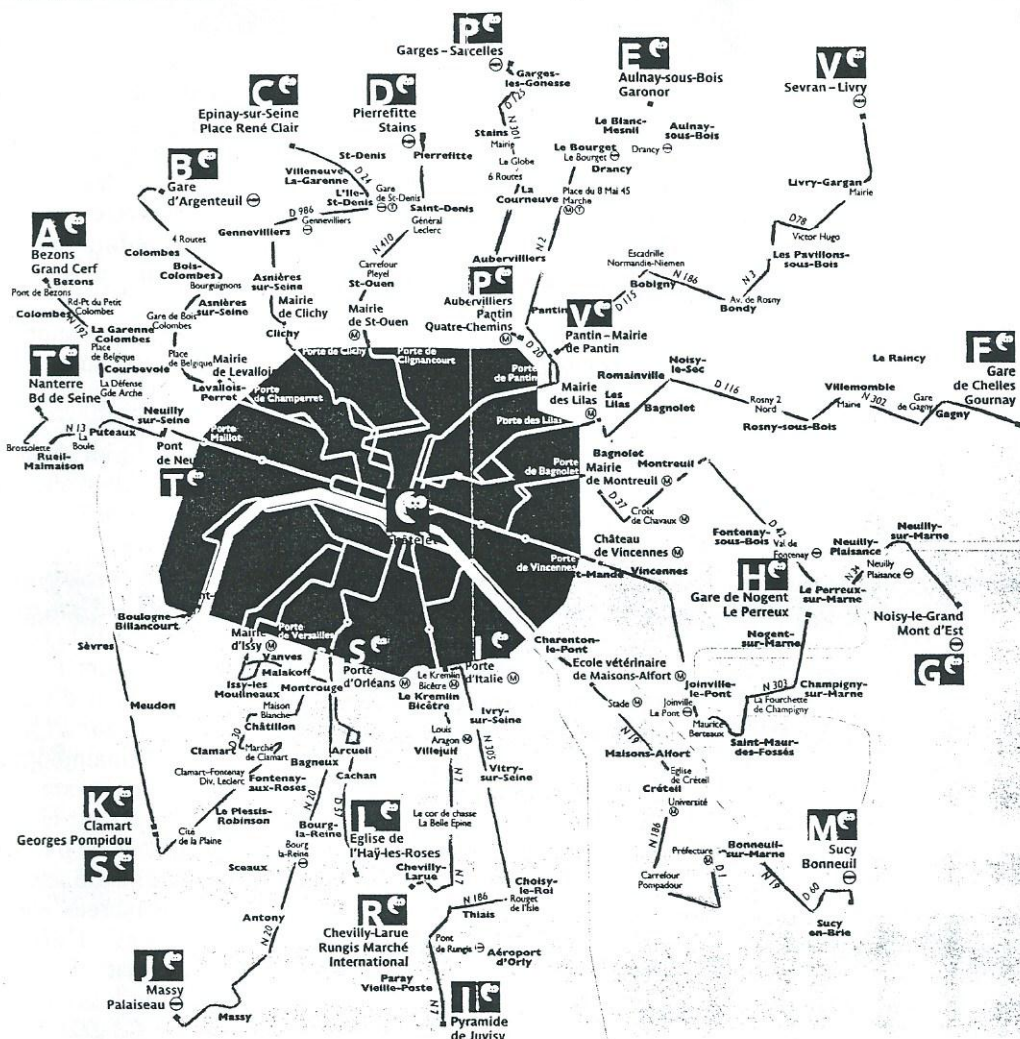
Ces arrivées nous obligent à modifier le tableau de répartition des Agora paru dans le n° 14, page 45. Voir ci-après.

Agora V2

Un des pensionnaires du dépôt de Saint-Denis a été prêté à celui de Flandre pour essais sur la ligne 352 (RoissyBus).

Des Agora articulés étaient envisagés pour cette ligne mais le centre-bus Flandre s'y opposerait. D'autre part, le pont des 8 véhicules RATP du pool RATP/CIF (n° 2103 à 2110) a été transformé dans le but d'atteindre une vitesse maximale supérieure.





R312

Les R312 font leur apparition au dépôt du Point du Jour, destiné aux lignes 72 et 171.

La ligne 72 (Parc de Saint-Cloud / Hôtel de Ville) recevra 21 véhicules 2 portes n° 6498 à 6505, 6511 à 6518 et 6543 à 6547.

La ligne 135/235 d'Asnières recevra 26 voitures n° 6135 à 6139, 6152 à 6158, 6160 à 6169 et 6549 à 6552.

Le centre-bus Point du Jour n'avait jamais reçu de standards "modernes". Seul le dépôt de la Maltournée reste aujourd'hui exclusivement doté de matériel d'ancienne génération.

Avec l'ouverture du dépôt de Vitry, on assiste à une valse des R312. Les R312 de première génération, avec charge de carburant à gauche restent à Montrouge (équipés pour cette curiosité) pour mise en service sur le 199. En échange, Malakoff récupère la flotte du 199 (charge de carburant à droite) pour les mettre en ligne sur le 188 (n° 5859 à

Coquille	Ligne	Nombre	Dépôt
2111 et 2112	389	2	Fontenay
2113 à 2115	Spéciaux	3	St-Denis (2) et St-Maur (1)
2116 à 2140	96	25	Les Lilas
2141 à 2159	122	19	Les Lilas
2160 à 2180	28	21	Montrouge
2181 à 2212	38	32	Montrouge
2213 et 2214	389	2	Fontenay
2237 à 2259	254/354	22	Saint-Denis
2215 à 2236	153/253	23	Saint-Denis

Répartition des Agora dans les dépôts RATP

5864) avec un complément de 7 véhicules provenant de Nanterre (n°5238 à 5244), soit 13 véhicules.

MG19

Le n° 214 de Charlebourg est parti à Point du Jour pour remplacer le n°201, réformé, sur la ligne communale 569

Réformes

138 véhicules ont été récemment réformés.

• 1 MG19 : n°201

36 SC10UO :

n° 9013 à 9016, 9018 à 9022, 9024 à 9034, 9039 à 9045, 9047 à 9052, et 9054 à 9056

100 SC10R :

9379, 9398 à 9417, 9419, 9420, 9431 à 9454, 9465, 9484 à 9494, 9497, 9498, 9509 à 9519, 9521, 9523 à 9526, 9558, 9559, 9562, 9565, 9567, 9586, 9590, 9592 à 9597, 9603 à 9608 et 9659 à 9662.

Le 9132 a été transformé en

véhicule humanitaire "Atlas" et le 9799 transformé en Cyclobus)
 • **1 PR180** : n° 4630.

SC10U

Seul 2 irréductibles circulent encore sur le réseau : le SC10UMCR n° 8290 sur la ligne 317 (Saint-Maur) et le SC10UO n° 9283 (Belliard) vu le 3 septembre sur la ligne 48. Rappelons que les derniers SC10UO avaient été repeints en 88 en livrée restylée. Ils viennent d'être retirés du service de la ligne 76 (voir RUDF n°8, page 19)

Articulés

Nous nous demandions dans notre numéro 15 pourquoi le premier articulé Agora (arrivé depuis à Belliard) porterait le n° 4401 au lieu de 4001.

La réponse est finalement assez simple : la peur de voir la numérotation atteindre la série 4100, attribuée au PR100-2 qui ne sont pas encore bons pour la réforme. Pour autant, le nombre de véhicules attendu ne justifiait pas l'ouverture d'une nouvelle série (7000 ou 8000).

Sur les 61 véhicules attendus pour l'heure (n° 4401 à 4461), 20 seront équipés d'une palette rétractable et mis en service sur la ligne 91 du dépôt d'Ivry (Montparnasse TGV / Bastille) qui en a bien besoin !

Bus labo

Un R312 transformé en laboratoire a circulé en mai/juin sur la ligne 68 pour mesurer, en condition réelle d'exploitation, les niveaux d'émission polluante.

Nous n'avons pas encore le résultat de ces tests.

PR180

La formulation de type petite annonce ("recherche acquéreur désespérément") paru dans notre dernier numéro et concernant les PR180 repeints en blanc RVI était bien sûr humoristique. Ce lot de 44 véhicules est déjà "repris" par RVI contre remise sur la commande de 61 Agora articulés.

17 exemplaires étaient repeints au 1er octobre dernier : n° 4810 à 4825 (Centre-Bus Belliard) et n° 4754 (Centre-Bus d'Ivry).

Du vent !

Nous vous indiquions (RUDF n°14, page 45) que la climatisation ne serait pas retenue, au profit d'un système plus "rustique" de ventilation forcée.

Dans cette optique, 2 R312 de Lagny ont reçu chacun un prototype de ventilateur sur toiture : un modèle longitudinal sur le 5672 et 2 "marmites" sur le 5668.

Ces véhicules sont en service sur la ligne 86.

Vert jade

Nouvelle livrée, suite...

Le 13 août dernier, 1952 véhicules sur les 3931 en service arboraient les nouvelles couleurs de la RATP. Vu le nombre de livraisons attendues, la proportion de bus vert jade devrait croître assez vite. Quant à la livrée... voir ci-dessous !

Livré économique ?

Nous avons appris récemment que pour des raisons économiques (les vis sont bien serrées !) le service du matériel envisagerait une modification sur la livrée des véhicules neufs.

Est-ce le résultat de ce projet ? Toujours est-il que l'on a pu voir dans les allées de l'Atelier Central Championnet un Agora neuf (n°2255) avec une nouvelle découpe.

Si les derniers matériels livrés avaient une esthétique plutôt

réussie, en partie grâce à la réduction de la bande grise du bas de caisse, la nouvelle découpe reprend cette fameuse bande grise typique des R312 et supprime la bande vert jade sous les baies ce qui réduit au minimum cette couleur aussi agréable qu'identitaire.

La petite économie réalisée sur le vert jade aurait très bien pu l'être sur le gris ainsi que sur le remplacement du logo de l'entreprise par un simple autocollant. Alors, nouvelle livrée ou simple expérience ?...

Girouette

Le GX317-2P n°1093 récemment arrivé sur la ligne 20 (Gare de Lyon / Gare Saint Lazare) avait reçu un autocollant d'indice de ligne provisoire (voir RUDF n°16).

Il est maintenant équipé d'une girouette mixte : électrique à toile couleur pour le numéro de ligne et électronique pour la destination.

Cette mixité engendre, semble-t-il, de nombreux dysfonctionnements rendant l'affichage souvent inopérant...

Ça gaze ?

Un autobus alimenté au gaz pourrait très prochainement circuler sur la ligne 30 (Gare de l'Est / Trocadéro).

C'est ce qui se murmure du côté de la Direction du Matériel...



Un R312 transformé en laboratoire - Doc. RATP

Ancêtres

Les huit TN4 des Lilas (6 H et 2 F) sont de plus en plus sollicités.

La RATP vient donc d'acquérir un neuvième compère à un importateur de parfums français installé à Vienne (Autriche), propriétaire de 3 de ces véhicules depuis les années 70.

Après 450 heures d'une intense toilette et d'un salubre lifting, tant à Championnet qu'aux Lilas, ce TN4H, baptisé n°3544, est prêt à renforcer la flotte du service de location (STL).

Ne boudant pas leur plaisir, ces 9 grand-pères annoncent l'arrivée d'un dixième compagnon de jeu, le TN4F n°3035, actuellement en cure de rajeunissement.

Ce modèle de 1932 a été récupéré chez un fabricant de fleurets et épées.

La "bergerie" des Lilas, ne s'attendant pas à une telle avalanche ne pourra plus suffire ! A quand une vraie Maison de Retraite pour ces aimables vieillards ?

910 des ces autobus (les TN4H) ont circulé entre 1936 et le 21 janvier 1971 (ligne 21) : 410 à plate-forme ouverte, 407 à plate-forme vestibulée et 153 à entrée axiale. Équipés d'un moteur Renault à 4 cylindres développant 58 chevaux, ils étaient long de 9,75m en moyenne, pesaient 7500 kg et pouvaient emporter 50 voyageurs dont 40 assis.

Aquazole

Testé avec succès sur le réseau de la STAC de Chambéry, ce nouveau carburant devait dès le mois de septembre être testé sur un bus RATP.

L'eau additionnée au gazole permettrait une amélioration de la combustion (en favorisant la dispersion d'énergie) tout en réduisant la pollution. Toutefois, le mélange eau / gazole nécessite un additif pour le rendre stable, additif mis au point par Elf.



Le 3544 en cours de rénovation à l'atelier central Championnet

L'émulsion obtenue à l'apparence du lait et permettrait de réduire les émissions d'oxydes d'azote de 30% et de particules noires de 50%

!?!...

Nous relevions, page 51 de notre numéro 15 (dans un paragraphe nommé "Fantaisie" étant censé présenter un erratum concernant la réforme des SC10UO), que : "Au lieu de 9292 à 9238, il fallait lire 9292 à 9238"....!

Bien !

Une fois pour toute, puisque nous oublions de le faire dans notre dernier numéro, reprécisons notre pensée : il fallait lire 9292 à 9298 (et non pas 9232 à 9238, ce que nous aurions pu écrire aussi !).

Nous profitons de l'occasion pour rassurer également nos proches : nous allons bien !

Donc, c'est bien noté : il fallait lire 9292 à 9298.

Nous n'y reviendrons plus.

Vitry

Le 23ème Centre Bus de la RATP a ouvert ses portes le 1er octobre 1997. Nous vous présentons page suivante une photo de la maquette de ce dépôt (Document RATP)

Ça déborde

La saturation de certains centres se fait de plus en plus sentir.

Les agents de Montrouge, un des plus touchés, sont maintenant obligés de garer des véhicules dans la cour, suite à l'arrivée des Agora.

Ceci ne sera pas sans poser des problèmes avec les riverains.

La fusion prochaine des lignes 21 et 81 ne fera qu'accentuer le problème d'où l'urgence de délocaliser 70 à 90 voitures vers une remise à Massy qui soulagerait en même temps le dépôt de Thiais.

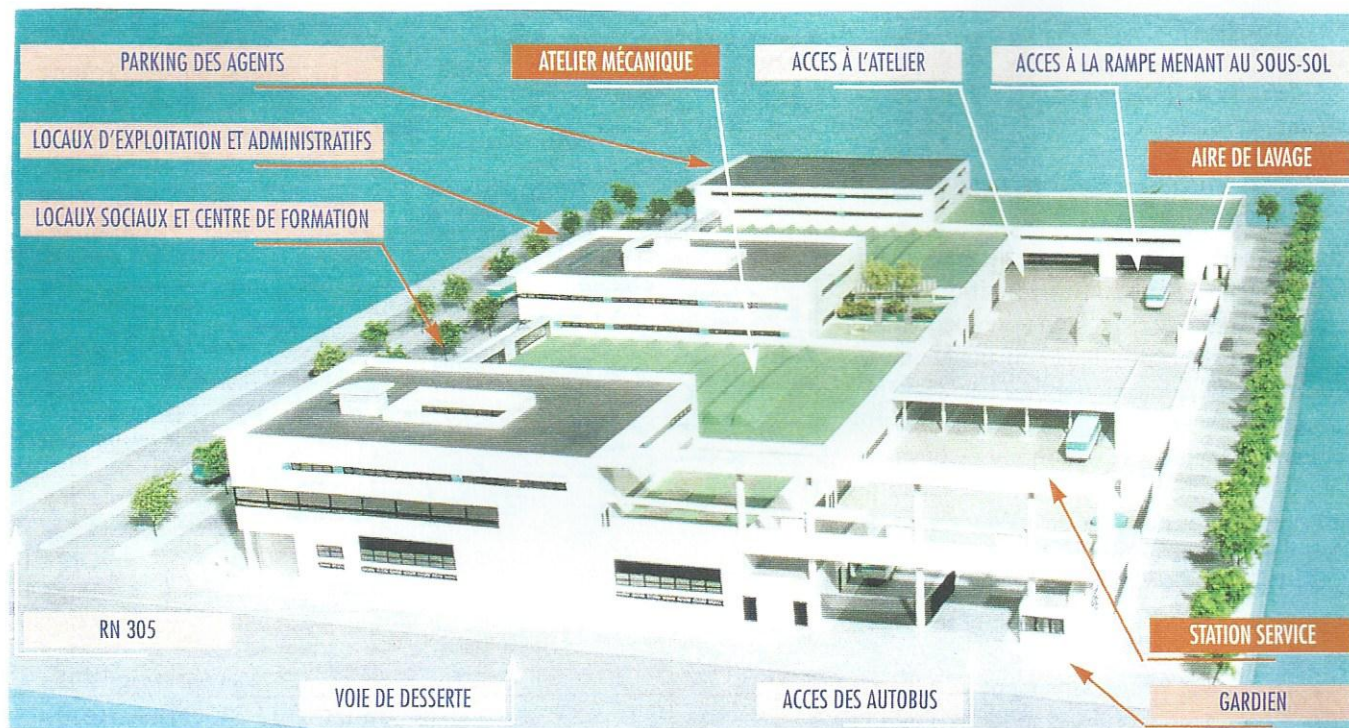
Une délocalisation similaire d'une cinquantaine de véhicules vers Lognes améliorera la situation des centres de la Maltournée et des Lilas.



MÉTRO & ORLYVAL

✓ MF 2000

La RATP envisage de remplacer, entre 2005 et 2018, ses rames MF 67 (matériel roulement fer) vieillissantes pour un nouveau matériel connu sous le nom de code MF 2000. Les 285 rames MF 67 actuellement en service sur les lignes 2, 3, 3bis, 5, 9, 10 et 12 devraient être remplacées par 1300 voitures de ce nouveau matériel devant reprendre les innovations validées sur le MF 88 : roulement à essieux orientables et roues indépendantes, intercirculation totale, chaîne traction-freinage de type Agate et traction asynchrone. Le MF 88, s'il est incontestablement un succès technologique, verra pourtant sa série limitée aux 9 rames actuellement en service sur la ligne 7bis (Louis Blanc / Pré Saint Gervais) en formation M-B-M, soit 27 voitures. A l'origine, 250 voitures étaient prévues en option au contrat mais la situation économique a changée et la RATP considère ce "bijou" beaucoup trop onéreux.



Rappelons que le MF 88, construit par ANF-Bombardier en collaboration avec GEC-Alsthom et Faiveley, est la descendance directe de la rame prototype "BOA" mise au point par les ingénieurs de la RATP, qui, outre les innovations technologique citées précédemment, comportait trois types différents d'intercirculation. Cette rame a hanté la ligne 5 (Bobigny / Place d'Italie) avant de rejoindre une voie de garage.

Nous ne pouvons qu'encourager la RATP à la sauvegarder.

✓ MP 59

Un rénovation de ce matériel va commencer pour le maintenir en circulation jusqu'en 2009. La dernière en date a eu lieu sur le matériel de la ligne 1 (aujourd'hui en cours de transfert sur la ligne 4) de 1989 à 1995. Le présent marché porte sur la restauration de 410 bogies et 395 caisses.

Ces travaux sont effectués par une entreprise extérieure en raison de la saturation de l'Atelier de Fontenay et l'absence d'installations capables d'éradiquer l'amiante.

✓ Ligne 4

Un projet oublié semble reprendre vie. En effet, le Syndicat des Transports Parisiens a voté à la fin de l'été le budget permettant les études préliminaires au prolongement de la ligne 4 de Porte d'Orléans à Bagneux. A suivre...

✓ Ligne 6

La ligne a été coupée du 15 juillet au 14 août entre les stations Place d'Italie et Raspail pour procéder à la rénovation et l'entretien du premier tronçon du viaduc soutenant cette ligne en grande partie aérienne.

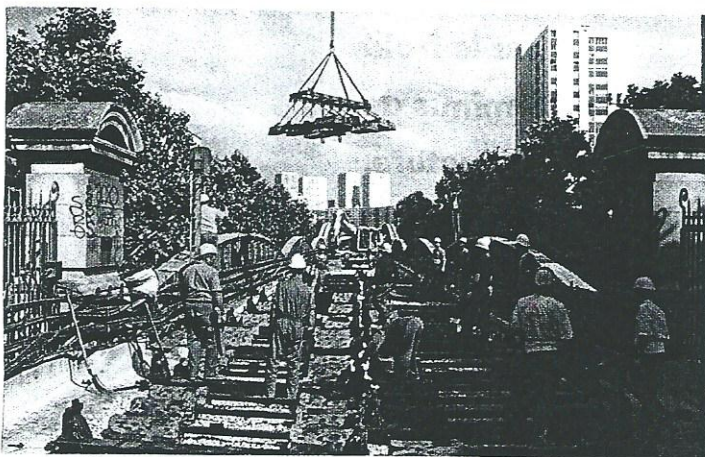
Sur 400 mètres, la voie, le ballast, la chape d'étanchéité, les voutains de brique et la structure métallique ont été traités. Cette interruption a aussi été mise à profit pour remplacer les couvertures de l'auvent de la station Glacière.

Les prochains étés verront les mêmes opérations se renouveler, 7 à 8 km de lignes doivent en effet être rénovés.

Une ligne gratuite de bus a pris le relais pendant cette interruption et



MF 88 à la station Porte de Lilas.
A gauche, son "ancêtre", le prototype BOA



Travaux sur le viaduc de la ligne 6 - Doc. RATP

le trafic a pu reprendre le 15 août à l'ouverture du service, avec 2 jours d'avance sur les prévisions.

Il est à noter que sous la pression des Journées Mondiales de la Jeunesse, un avenant au contrat prévoyait le paiement d'indemnités pour chaque jour de retard. L'histoire ne dit pas ce qui était prévu en cas d'avance...

✓ Ligne 8

Afin de diminuer les crissements dans les courbes, phénomène affectant principalement les lignes dotées du MF 77 (lignes 7, 8 et 13), les solutions consistaient pour l'heure à meuler les voies et passer les roues au tour en fosse.

Ces mesures se révélant insuffisantes, il a été décidé d'insonoriser les roues des 59 rames de la ligne 8 en équipant les bogies de roues munies de "Ringdambler", anneau d'acier inoxydable encastré sur chaque face de roue avec un joint de silicone. 5 trains en sont déjà équipés et le bruit aurait baissé de 20 décibels.

Un autre procédé consiste en l'arrosage des rails dans les courbes incriminées. Mais l'eau et la voie ne font pas vraiment bon ménage...

La véritable solution réside dans le système d'essieux orientés avec différentiel, système équipant déjà le MF 88.

✓ Ligne 13

La campagne de travaux RVB (Renouvellement Voie et Ballast) sur cette ligne quitte le nord pour le sud.

Après les sections "La Fourche / Porte de Saint-Ouen" et "Place de

Clichy / Invalides", achevées respectivement les 16 juin et 4 juillet, c'est au tour de la section "Invalides / Châtillon-Montrouge" de subir l'assaut des ouvriers chaque nuit en semaine.

Ils devraient libérer le terrain pour la mi-novembre. Pour des raisons de contrainte d'exploitation, c'est la section Saint-Lazare/Châtillon qui est fermée au public les soirs de semaine.

Un bus de remplacement gratuit a été mis en place par la RATP, mais il ne couvre que le trajet Châtillon-Montrouge / Montparnasse. Les voyageurs se rendant à Saint-Lazare et au-delà sont contraint d'emprunter la ligne 12 de Montparnasse

à Saint-Lazare.

✓ Ligne 14

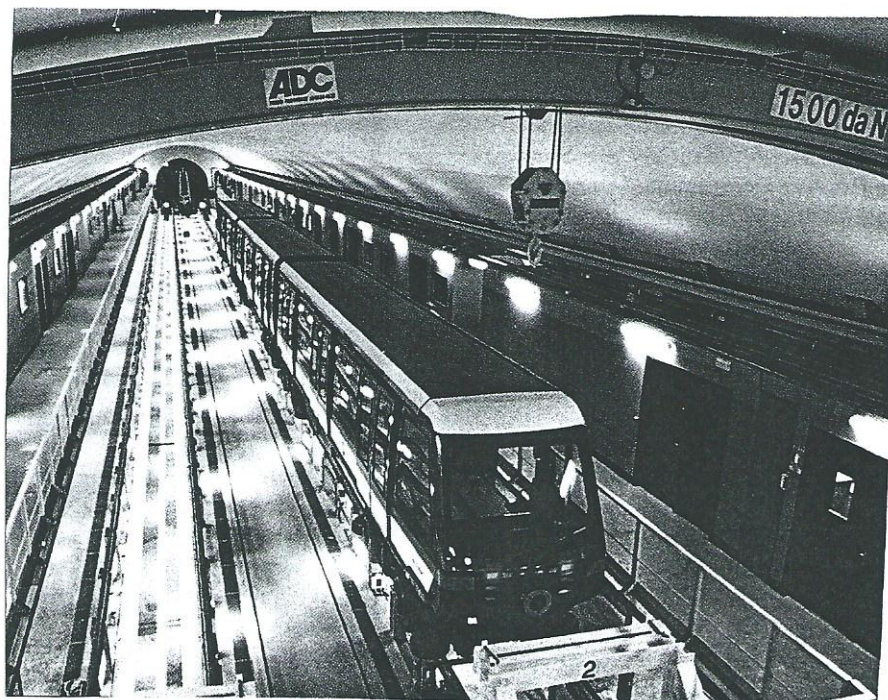
Météor avance ! Les travaux de génie civil dans le secteur Tolbiac-Masséna sont terminés d e p u i s l'été.

Ce relatif retard par rapport au reste de la ligne s'explique par la complexité des ouvrages à réaliser sous les emprises SNCF. Quoiqu'il en soit, la mise sous tension de la section Gare de Lyon / Tolbiac a eu lieu en mai dernier et celle de la section Gare de Lyon / Madeleine en septembre. Les 2 premières rames MP 89 ont rejoint les ateliers provisoirement installés dans la future station Tolbiac-Nationale.

Seule les différents travaux d'aménagement sont encore à finir avant l'ouverture de la ligne prévue, si tout va bien, à l'été 98. En revanche, la nouvelle station RER Masséna ne pourra être livrée dans les délais.

Il faudra donc patienter pour découvrir l'immense cathédrale souterraine que constitue le pôle d'échanges Métro / RER.

Concernant le prolongement nord de la ligne, un appel d'offre vient d'être lancé pour le tronçon Madeleine / Saint-Lazare (510m) et on commence à reprendre espoir



Station "Tolbiac-Nationale", aménagée en atelier provisoire
Document RATP

pour une ouverture de cette interstation en 1999.

Rappelons qu'à terme, le projet prévoit le branchement de l'antenne "Asnières-Gennevilliers" de la ligne 13 depuis Saint-Lazare avec un ultime prolongement jusqu'au Port de Gennevilliers.

✓ Quand Boissy devient Sucy

C'est à la demande d'élus locaux que les Ateliers de Boissy doivent maintenant être appelés Ateliers de Sucy.

Ses pensionnaires travaillent actuellement à la rénovation de 6 trains MF67 de la ligne 3bis et de 22 trains (sur un total de 70) de la ligne 9.

Livraison prévue printemps 98.



RER (Réseau Express Régional)

✓ Ligne A

Cette ligne, exploitée en majorité par la RATP (le tronçon Nanterre-Préfecture / Cergy l'est par la SNCF Ile de France) avait reçu avant l'été 10 éléments ALTEO, les nouvelles rames MI2N (Matériel Interconnecté à 2 niveaux).

Après avoir subi les derniers essais sur la ligne SNCF picarde Raismes-Busigny, les trains sont acheminés aux ateliers de Sucy où ils sont pelliculés. Acheminés à Rueil, chaque numéro d'organe est relevé et entré dans la base informatique.

De retour à Sucy, ces trains subissent un contrôle dynamique et des automatismes sur voie d'essai. Enfin, une marche à blanc est effectuée de nuit entre Sucy-Bonneuil et La Varenne.

C'est à ce prix que les trains sont jugés bons pour le service.

Ces rames seront entretenues par les ateliers de Torcy, les travaux lourds étant dévolus à Sucy.

✓ Aïe !

A l'heure où nous écrivons ces lignes, nous apprenons qu'une rame ALTEO a déraillé entre Nanterre-Ville et Nanterre-Préfecture lors d'une marche d'essais sans voyageurs.

Cet événement a eu lieu le 11 septembre vers 02h00 du matin et le trafic de cette branche de la ligne A semble avoir été perturbé jusque tard dans la matinée.

Nous ne connaissons pas les raisons de cet incident.

TARIFICATION & BILLETIQUE

✓ Oxygène

C'est le nom des billets à 50% livrés à la RATP et devant être vendus les jours de grande pollution... à condition que les pouvoirs publics reconduisent un telle mesure.

✓ Unité

Les billets à l'unité spécifiques aux autobus ont laissé la place, par mesure de simplification aux classiques billets unités vendus dans le métro. Collectionneurs, gardez précieusement ces tickets blancs et vert pâle !



ILE DE FRANCE

✓ RER C

En raison de l'ouverture prochaine, sur le site de la ZAC Citroën-Cévennes (Paris XVème), de l'Hôpital Européen Georges Pompidou, du siège de France Télévision et du programme de 6000 m2 de bureaux Ponant 3, la SNCF Ile-de-France a décidé de reconstruire et agrandir la station Boulevard Victor, aujourd'hui bien sinistrée. Le chantier doit démarrer début 98 et s'achever à la mi-99.

On pense aussi à rebaptiser cette station dont le nom évoque peu de choses aux parisiens (certains l'appellent Boulevard Victor Hugo...) puisque faisant référence à une courte portion du boulevard des Maréchaux dont la partie qui longe la gare a d'ailleurs été rebaptisée récemment Boulevard Martial Vallin !

✓ RER D

Beaucoup de franciliens, anciens habitués des réseaux Paris-Gare de Lyon et Paris-Nord se souviennent avec effroi de la mise en service de cette ligne Nord/Sud il y a deux ans : retards en cascades, dessertes aléatoires, signalétique inadaptée, interconnexions interrompues à Châtelet-les-Halles, etc.

Depuis, le niveau de service est devenu plutôt satisfaisant mais beaucoup de voyageurs quotidiens, notamment sur le bassin urbain d'Evry-Ville-Nouvelle se plaignaient de fréquences insuffisantes.

Aussi, dès la mise en place du service d'hiver, le 28 septembre, la SNCF a refondu entièrement les dessertes de cette ligne en harmonisant les passages sur les deux branches (plateau et vallée) desservant Evry et Corbeil-Essonnes.

EVRY



✓ GPS

Les 11 lignes du réseau TICE verront leur autobus localisés par un système GPS.

Opérationnel durant le premier trimestre 98, ce système sera relié au PC central du réseau situés dans les locaux de la gare routière d'Evry-Courcouronnes.

ROISSY CDG



✓ Air-bus

On a pu voir, courant août, sur les pistes de l'aéroport Charles de Gaulle deux surbaissés aux couleurs de la compagnie nationale, très certainement pour tester ces matériels avant un prochain renouvellement du parc d'autobus permettant d'acheminer les voyageurs de l'aérogare jusqu'au "pied" de l'avion. Il s'agissait d'un Agora 3 portes (n°9883) et d'un GX 317-3P (n°9884).

SEINE ET MARNE

✓ Tournan

Amélioration du réseau péri-urbain du bassin de Tournan exploité par

les Cars BIZIERE.

L'initiative, prise par le Conseil Général qui s'engage à couvrir 70% du déficit prévisionnel, consiste au développement de la ligne Bussy-Saint-Georges (RER A) / Tournan (Gare SNCF) dont la fréquence passe à 13 mn et l'exploitation de 06h20 à 09h00 et de 16h40 à 19h45.

✓ CIF

Une nouvelle ligne CIF, "Illico", a été créée entre Saint-Mard et Aéroport Charles de Gaulle (RER B). 21 allers-retours sont effectués sur cette ligne qui draine la clientèle des lignes 4B et 5 des CIF, rabattues à Saint-Mard. D'autre part, la ligne 6 des CIF (Aéroport Charles de Gaulle / Othis) a été

réorganisée. Le premier car part maintenant d'Othis à 04h45, ce qui permet aux habitants du bassin de Dammartin d'être à leur lieu de travail dès 06h30, n'importe où en Ile de France.

YVELINES

✓ Limay/Cergy

Les Cars Giroux et Tourneux s'associent dans l'exploitation d'une nouvelle ligne Limay / Cergy-Pontoise via la vallée de la Seine (Porcheville, Issou, Gargenville, Juziers, Mézy et Hardricourt.

2 voitures assureront 5 allers-retours quotidiens. Rappelons que Giroux exploite le réseau TRANSDUM de Mantes et une

partie du réseau STAN de Cergy-Pontoise (centre de Génicourt).

ESSONNE

✓ TLV

CGEA, Meyer, Lacroix et Hourtoulle viennent de créer TLV (Transport Léger de Voyageurs). C'est un transport à la demande par Minibus Grand Confort fonctionnant par abonnement et concernant les habitants du sud du département.

Cette expérience à jusqu'à fin 98 pour faire preuve de sa viabilité économique.

Les exploitants comptent attirer 4 à 5000 voyageurs par jour sur la vingtaine de dessertes proposées.



LANGUEDOC-ROUSSILLON



BÉZIERS

✓ A suivre...

La CGFTE vient de se voir confier l'exploitation du réseau RMTB, auparavant exploité en Régie Municipale.

Les études sur une restructuration du réseau sont en cours.

En revanche, exit la RMTB. Le réseau biterrois devra maintenant être appelé :

BUS OCCITAN - CGFTE.

CARCASSONNE

✓ Tout neuf !

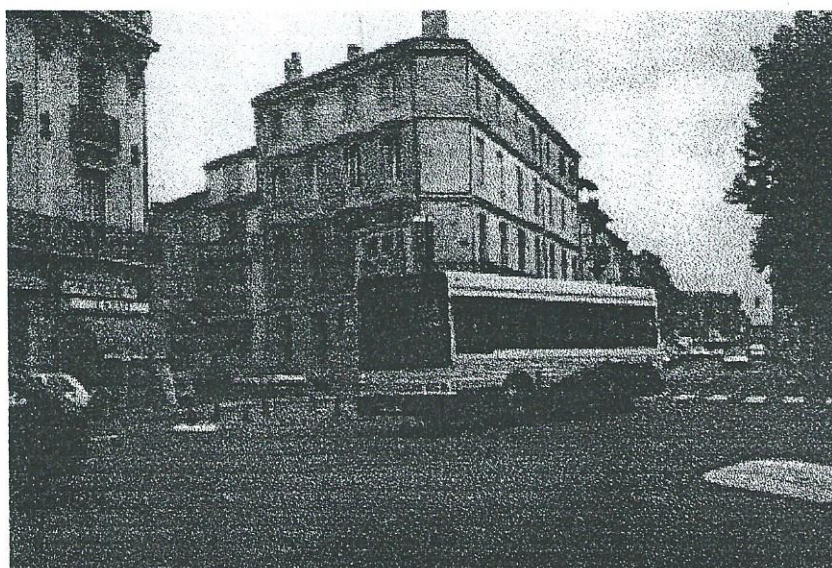
C'est un réseau entièrement repensé que les habitants de la célèbre Cité Médiévale ont pu découvrir en cette rentrée.

Nouvelles communes desservies, un tout nouveau plan, un réseau entièrement restructuré composé de 8 nouvelles lignes qui irriguent maintenant l'agglomération de

Carcassonne :

- 1 - Salvaza / Montlegun
- 2 - St Georges / St Jean de Brucatel
- 3 - Salvaza / St Jean de Brucatel
- 4 - Domaïron / La Prade
- 5 - IUT / Montredon
- 6 - Villalbé / St Georges
- 7 - Grèzes / Lac de la Cavayères
- 8 - Cité Médiévale / St Louis

La ligne 8 est exploitée à l'aide d'un Heuliez GX77H et un Renault R312 en réserve



Heuliez GX 77H du réseau CART sur la nouvelle ligne 8
Doc. Robert ROSTAGNI

SETE



✓ Nouveau !

Les lignes 2 (ancienne rocade ouest) et 3 (ancienne rocade est) ont fusionnées en une ligne circulaire autour de la "montagne de Sète", la nouvelle ligne 2 effectuant le circuit dans le sens des aiguilles d'une montre, la 3 dans le sens inverse.

La ligne 5, circulaire également, dessert elle le haut de la montagne. Elle a été allégée de ses nombreuses antennes qui en rendait difficile la lecture.

Quant à la nouvelle ligne 6, dite des plages, elle ne fonctionne qu'en été.



LIMOUSIN

LIMOGES



✓ Nouveau !

Une seule nouveauté pour la rentrée du réseau limougeaud, la refonte de la ligne 36. Cette ligne reliant le centre-ville de Limoges à la commune de Feytiat effectuait un long et compliqué circuit en boucle sur la commune.

Désormais, deux branches, l'une vers "Plein Bois" et l'autre vers "Mas Gauthier", irriguent mieux cette ville en pleine expansion.

✓ Agora

Le réseau limougeaud compte désormais dans ses rangs 14 Agora

3 portes : les 8 premiers ont été reçus en décembre 96 (n° 801 à 808), 6 autres circulent sur les lignes TCL depuis mai 97 (n° 809 à 814).

L'arrivée de ce nouveau matériel a provoqué la réforme des 5 SC10 n° 323 à 327.

TULLE



✓ Taxi !

Le réseau actuel, refondu il y a maintenant deux ans, se resserre. La fréquentation n'était malheureusement pas au rendez-vous sur certains tronçons.

Ainsi la ligne 1 (Virevialle / Préfecture) n'est plus prolongée vers Bourbacoup.

Quant à la ligne 3 (Circulaire), elle ne dessert plus le quartier du Boulevard de la Lunade.

En revanche, un nouveau service, Tul'plus est mis en service.

Du lundi au samedi, sur un simple coup de fil et pour 12,00 F, un taxi amène les clients de n'importe quel point de l'agglomération jusqu'à 4 points définis en centre-ville : Gare SNCF, Préfecture, Passerelle ou Brigouleix et... vice-versa.



LORRAINE

METZ



✓ Technopole

Dès le 31 août, les lignes 8 et U ont vu leur trajet légèrement modifié afin de desservir plus finement le technopole.

Un nouvel arrêt, ENSAM, a été créé et l'arrêt Linières déplacé d'une centaine de mètre à cet effet.

✓ Agora

Le réseau de Metz a mis en ligne 12 autobus Agora en juin 97.

Aujourd'hui, ces autobus sont tous affectés à la ligne 3 (Metz-Nord / Sablon-Montigny).

les TCRM ont décidé de généraliser la montée par la porte avant, suivant ainsi l'exemple de la grande majorité des réseaux français.

✓ Tickets

Du nouveau dans la vente de billets à bord des autobus : désormais il est possible d'acheter plusieurs tickets à l'avance au conducteur. Ce même conducteur propose également un ticket 2 voyages pour 10,00 F (le ticket à l'unité coûte 5,20 F).

Sarreguemines, cela ne change finalement pas grand-chose.

Ils continuent de prendre le train à la gare quand ils souhaitent aller faire du shopping ou travailler à Sarrebrück, juste de l'autre côté de la frontière. Pourtant, le train qu'ils vont emprunter ne va pas tarder à se muer en... tram !

Eh oui ! Le train-tram de Sarrebrück est entré en service le 28 septembre dernier, sur le tronçon ferroviaire.

Mais pour en profiter pleinement, il convient d'attendre encore quelques mois et c'est dans les rues de la capitale du land de Sarre qu'il faudra aller... pour l'instant.

Pour autant, une extension urbaine côté français est bel et bien programmée.

✓ A la porte !

Malgré le bilan contrasté du réseau voisin de Nancy (voir RUDF n°16),

✓ Drôle de train !

Pour les habitants de



MIDI-PYRÉNÉES

LOURDES



✓ C'est du solide !

Les trois vénérables Heuliez SC50 roulent toujours sur le réseau TPVL.

Ils sont épaulés en réserve par un Heuliez moyen, lui aussi fort vénérable.

Un PR100MI assure lui le desserte du funiculaire du Pic du Ger

l'après-midi en saison.

TARBES



ALEZAN

✓ Extension

Le périmètre des transports urbains s'est étendu à 7 nouvelles communes autour de Tarbes : Aureilhan, Bordères, Ibos, Laloubère, Odos, Séméac et Soues.

A cette occasion, le réseau ALEZAN grandit de 8 nouvelles lignes qui s'ajoutent globalement au réseau pré-existant.

Comme dans de nombreuses autres villes moyennes, la notion d'agglomération commence à prendre corps au travers des transports en commun, preuve que les grandes métropoles n'ont plus l'exclusivité des service de proximité.



NORMANDIE (Haute & Basse)

EVREUX

✓ Plus loin

La ligne 4 du réseau ébroïcien (Village Forêt / Hauts Saint Michel) est prolongée jusqu'aux Bosquets.

Il faut noter que le réseau TRANSURBAIN n'a connu aucune modification majeure depuis plus de 5 ans mais qu'un changement de concessionnaire se profile à l'horizon.

FLERS*FLERS BUS*

✓ 1 de plus

Ce petit réseau, exploité par la STAO, compte depuis septembre un arrêt de plus sur ligne 3 (Joseph Morin / La Lande) afin de mieux desservir le quartier de l'Oisellerie.

LOUVIERS-VAL DE REUIL*TRANSBORD*

✓ Des bus

Le réseau TRANSBORD a reçu en juillet un R312 du réseau de Sète et âgé de 8 ans. Il a reçu le numéro 20.

Ont été également reçus 2 S53R-022 en provenance de Cariane-Littoral.

Ces véhicules, âgés de 11 ans et classés par les services des Mines dans la catégorie autobus, seront affectés principalement aux lignes scolaires vers Poses et Val de Reuil. Ils ont reçus les numéros de parc 21 et 22.

Ces arrivées permettent de réformer 2 SC10U, le dernier 244 et un 044-V00 ex-RATP.

ROUEN

✓ Événement

L'inauguration du prolongement vers Saint-Etienne-du-Rouvray est l'événement de cette rentrée.

Il est traité dans la rubrique "A la Une" du présent magazine.

✓ Événements

Pour la énième fois depuis plusieurs années, les transports rouennais sont les victimes bien involontaires du climat parfois enflammé qui règne dans certains quartiers de la capitale normande ou de sa banlieue.

Habituée des quartiers du "Haut de Rouen", la violence a cette fois franchi la Seine pour rallier le Petit-Quevilly où de violentes altercations ont éclaté entre bandes rivales, le 10 septembre dernier. Après avoir attaqué plusieurs bâtiments publics ou privés, ces jeunes ont lancé des cocktails Molotov dont l'un a fini sa course sur une rame du "Métrobus".

Par chance, grâce à la présence d'esprit du conducteur qui a immédiatement verrouillé les portes, aucune victime n'est à déplorer et l'engin explosif n'a pas pu entrer à l'intérieur du tramway.



NORD - PAS DE CALAIS

HENIN - CARVIN

✓ Plein feux... vert !

Décidément, le vert sombre métallisé à la côte !

Après Lille et Strasbourg, le District d'Hénin-Carvin a à son tour choisi cette couleur pour la nouvelle identité visuelle du réseau TUHC.

Pour autant, cette teinte a plutôt pas mal réussi aux premiers nommés !

✓ Galaxie

Les trois districts contigus de l'Artois (Béthune), de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin sont traversés par des lignes départementales parfois originaire de Douai, Arras ou Lille.

Dans un premier temps, les trois districts avaient intégré ces lignes dans leur aire respective avec leur propre tarification.

Ensuite, un tarif commun valable sur ces lignes uniquement, mais permettant de voyager d'un district à l'autre avait été mis en place (les cartes interdistrictales).

Enfin, les indices de ces lignes ont été harmonisés l'an dernier pour qu'ils soient les mêmes dans chaque district (en changeant de district, on changeait de numéro de ligne, pas facile de s'y retrouver...). Cette année, ce réseau interdistrictal s'est doté d'une identité propre : Galaxie.

Ainsi, dans chaque district on a le choix entre un réseau local (CTA, STILL ou TUHC) ou un réseau "régional" (GALAXIE).

Malheureusement, la tarification de l'un n'est toujours pas valable sur les autres.

A quand un réseau global dans tout le "bassin minier" de Douai à Béthune ?

✓ Dessertes

Quelques aménagements de lignes permettent cette année une meilleure desserte du Collège Vinci (lignes 4/6 et 60).

La nouvelle polyclinique d'Hénin-Beaumont est quant à elle desservie par les lignes 23, 30 et 70.

Des améliorations ponctuelles ont eu lieu sur les lignes 5, 7 23 et 70.

LILLE*Transpole*

✓ Gaz en série

Le Maire de Lille, Pierre MAUROY, a officiellement réceptionné le 24 septembre dernier à Paris le 1er Agora GNV (Gaz Naturel de Ville) de série.

Ce bus d'un genre nouveau a pris son service dès le début octobre sur la ligne 42 (Roubaix-Eurotéléport / Hôtel-de-Ville de Villeneuve-

d'Ascq), ligne déjà parcourue depuis plusieurs mois par le prototype PR100-2.

Comme nous l'indiquions déjà en ouverture de cette rubrique, la législation n'a pas encore entérinée l'existence d'un tel "combustible". Aussi, c'est par la grâce d'une mesure d'exception que le réseau Transpole a été autorisé à exploiter ce matériel.

Transpole n'est d'ailleurs qu'utilisateur de ce véhicule, le propriétaire étant un syndicat mixte (un de plus !) créé par la Communauté Urbaine et le Conseil Général.

Rappelons que ce nouveau véhicule à moteur hybride peut utiliser indifféremment le gaz naturel fourni par GDF et un bio-gaz fourni localement par une des stations d'épuration de la métropole située à Marquette-lez-Lille.

8 véhicules devraient être livrés en 98, la Communauté Urbaine se fixant l'objectif d'une centaine de bus vers 2002.

✓ On démonte !

Tout le système Vidéo-bus est actuellement en cours de dépose dans les articulés PR180 et les CBM-TDU11

✓ Tramway

Nouvelle modification sur le parc BRED A : nouvelles trappes extérieures pour l'accès à l'appareillage situé à l'arrière des postes de conduite.

Ces véhicules, au design fort agréable, poseraient toutefois bien des problèmes en terme de fiabilité...



Agora GNV aux couleurs de Transpole - Doc. La Voix du Nord

✓ VAL

Le planning de livraison du nouveau matériel VAL 208 Matra / Vevey (en association avec Fives-Cail-Babcock) amené à équiper la ligne 2 semble arrêté : la première rame devrait être livrée en juillet 98, la deuxième en décembre 98 puis une rame par mois de janvier à mars 99 et enfin une rame tous les 15 jours.

En revanche, l'usine GEC-Alsthom de Petite-Forêt (banlieue de Valenciennes) n'a reçu aucune commande de VAL 206 NG à ce jour.

Rappelons que suite à une polémique concernant l'attribution de ce marché, la Communauté Urbaine de Lille a imposé à Matra / Vevey un arrangement officialisé par un avenant au contrat initial de mars 96. Au terme de cette lettre d'intention, Matra acceptait de faire construire 34 rames par FCB et 26 autres par GEC-Alsthom.

On invoque des raisons juridiques et une absence d'accord entre tous les partenaires sur ce partage...

✓ Düwag, suite... et fin ?

Ce que les membres du musée de Dortmund n'avait pas réussi à faire du premier coup, le marchand de frites de Saily sur Lys l'a réalisé ! En effet, le 17 avril, le transporteur belge VAN EGDOM MARIEN de Heistopienberg a pu charger sans encombre sur son convoi la motrice Düwag 305 dans la cour du dépôt de Marcq-en-Barœul.

La motrice 399 doit bientôt rejoindre la ligne historique de l'AMITRAM à Marquette-lez-Lille

A ce propos, nous vous présenterons dans un tout prochain numéro le travail remarquable réalisé par cette association de préservation du patrimoine des transports.



PAYS-DE-LOIRE

ANGERS



✓ Nouveau !

La seule nouveauté de cette rentrée est l'amélioration de la desserte de la ville de Beaucouzé.

La ligne 8 y dessert maintenant le quartier de Vauragère.

Quant aux bus de soirée, ils ne changent pas d'itinéraire, mais d'indice de ligne : il faut attendre

désormais soit le 11, soit le 12.

✓ Bus

Dans le n° 16 de RUdF, nous vous indiquions que le réseau angevin testait le nouvel Omnicity de Scania depuis le mois de mai.

La COTRA vient de passer une commande de 10 exemplaires de ce nouveau matériel.

Rappelons que l'Omnicity est

construit dans les usines SCANIA d'Angers, ce qui facilitera sans doute la livraison !

LAVAL



✓ Bienvenue !

La commune de Louverné intègre la structure intercommunale. Une nouvelle ligne 12 (Onze novembre / Louverné) est mise en place pour la

desservir.

Quant à la commune de Changé, sa desserte est simplifiée : la ligne 8 nouvelle formule n'emprunte plus la rive droite de la Mayenne et concentre ses efforts sur la rive gauche de la rivière, plus peuplée.

✓ Bus

Le réseau TUL a mis en ligne 4 Heuliez GX317-3p. en l'espace d'un an : les n°105 et 106 en octobre 96 et les n° 107 et 108 en mai 97.

NANTES



✓ Travaux

La ligne 1 du tram s'est faite une petite beauté au cœur de l'été. Du 15 juillet au 9 août, la section Gare / Bellevue a été interrompue pour permettre le renouvellement des voies et le tram a été exploité en deux tronçons : Commerce /

Bellevue et Gare / Beaujoire.

Il faut noter que les rames exploitant ce premier tronçon étaient exceptionnellement mises en ligne depuis le dépôt de la Trocardière (Ligne 2).

✓ Numéros

Pour respecter la numérotation par zones, l'indice de quelques lignes a été modifié pour cette rentrée : la ligne 88 (Haluchère / Droitière) devient 77, la ligne 89 (Pirmil / Bouaye) devient 88 et la ligne 99 barré (Bac d'Indret / Pirmil) devient 89.

✓ Nouveau !

Sans grands bouleversements, cette rentrée offre de nombreuses (mais mineures) adaptations d'horaires et de trajets. Il serait fastidieux de les relever ici, d'autant qu'une petite brochure disponible aux TAN les liste fort bien. Sachez que sont concernées

les lignes 22, 26, 29, 43, 80, 86, 87, 88, 90, 96, 97 et 99.

✓ Avenir

Les projets d'extension du réseau tram suivent leur cours.

Le prolongement de la ligne 1 de Bellevue à Atlantis (sur la commune de St-Herblain) devraient être engagé prochainement.

Quant à la future ligne 3, son tracé se dessine plus précisément et son parcours définitif devrait être arrêté début 98.

La construction de cette 3ème ligne implique un projet de grande envergure : il est quasiment certain maintenant que le quartier de la Tour de Bretagne sera rendu aux piétons. Belle revanche puisque réaménagé au début des années 80, avec la construction de cette tour d'une trentaine d'étages, il avait été conçu pour faciliter l'accès des voitures au centre-ville.



PICARDIE

ABBEVILLE

BAAG

LAON



✓ Multimodal

La vraie nouveauté concernant ce petit réseau de la Somme, c'est la mise en place d'une "Centrale de mobilité" au sein de l'agence commerciale BAAG.

Cette Centrale a pour but de donner toutes les informations nécessaires aux déplacements par bus, cars et trains dans la zone d'influence de la sous-préfecture picarde.

✓ Moderne

Nous nous étions fait l'écho, il y a un an, de l'extraordinaire dynamisme du réseau de la préfecture de l'Aisne (25000 h). Chaque année apporte son lot d'innovation qui conforte l'opinion que les "grands" réseaux n'ont pas le monopole de la modernité : afin de rendre plus attractif encore leur "Poma" (sorte de mini-métro fonctionnant comme un funiculaire),

les TUL ont installé dans chacune des 3 stations un écran vidéo permettant de connaître les départs de prochains bus.

✓ Navette

La navette Plateau, qui parcourt la ville haute en correspondance avec le Poma à la station Hôtel de Ville s'est enrichie d'un nouvel arrêt : Devisme. Celui-ci permet une meilleure desserte de la Maison de retraite.



POITOU - CHARENTES

ANGOULEME



✓ Réformes

5 R312 (n° 801 et 805 à 808) et un GX107 (n° 723) vivent leurs derniers mois sur le réseau STGA. Garés jusqu'en 1998, ils sont d'ors et déjà considérés comme réformés.

POITIERS



✓ Extension

Le District de Poitiers accueille 2 nouvelles communes en son sein : Vouneuil-sous-Biard (à l'ouest) et Fontaine-le-Comte (au sud-ouest). Ces communes sont reliées au réseau STP par 3 navettes de rabattement :

- 31 (Vouneuil / Pierre Loti) en correspondance avec la ligne 3,
- 71 (Vouneuil / Parcobus 1/2 Lune) en correspondance avec la ligne 7,
- 91 (Fontaine-le-Comte / Parcobus St Gervais) en correspondance avec la ligne 9.

Selon les dernières informations, ces navettes devaient être affrétés à la STAO et aux Rapides du Poitou.

Ce contrat de délégation provoque

quelques mécontentements de la part des salariés de la STP qui auraient préféré une exploitation directe...

✓ Améliorations

La ligne 7 (Hôtel-de-Ville / Centre de Gros) est prolongée pour mieux desservir la zone économique République.

La STP offre également une

meilleure desserte du Campus universitaire en prolongeant jusqu'à Champlain la ligne "Cambus" et jusqu'à Rabelais la ligne 9. Enfin, les lignes 11, 16 et 17 bénéficient de fréquences accrues.



PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR et CORSE

AUBAGNE AUTOBUS AUBAGNAIS

✓ Extensions

Les communes de Roquevaire et Auriol ont rejoint le Périmètre des Transports Urbains d'Aubagne.

Le réseau des Autobus Aubagnais, qui se définit comme complémentaire au réseau RTM de Marseille, compte désormais 15 lignes desservant 6 communes de l'est-marseillais.

AVIGNON



✓ Avenir

Le réseau TCRA, récemment restructuré, ne connaît pas de modification en cette rentrée.

En revanche, la commune de Caumont vient d'adhérer au SITURA et sa desserte est actuellement à l'étude et devrait, si tout va bien, débuter dans le courant du 1er trimestre 98.

De plus 2 autres événements devraient modifier le paysage des transports avignonnais dans les prochains mois : l'introduction de la billetterie magnétique, voire sans contact, et la construction de la nouvelle gare TGV "Grand Avignon" dans le quartier de Courtine, au sud-ouest de la ville. Nous aurons sans nul doute l'occasion d'y revenir.

EZE

✓ Navette

Cette petite commune de la périphérie de Menton est desservie par une navette interne reliant le village au bord de mer.

L'exploitation de celle-ci vient d'être confiée à Nice Excursions qui la dessert à l'aide d'un Ivéco Turbo-Daily.

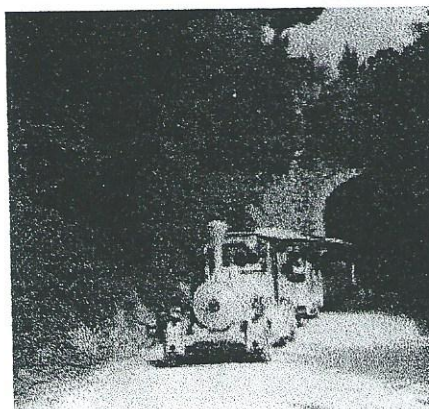
LAVANDOU (Le)

✓ Insolite

La SODETRAV a exploité cet été une ligne de transports urbains pour le moins originale pour relier les plages du Lavandou : un petit train du type de ceux qui parcourent maintenant les centre-villes historiques.

Mais qu'on ne s'y trompe pas ! La possibilité de faire des parcours intermédiaires et une tarification calculée selon la distance faisait bien de cette ligne un service urbain.

Détail : cette ligne empruntait l'ancien tracé du Train des Pignes exploité par les Chemins de Fer de Provence. Il était donc naturel de la voir passer sous le tunnel (anciennement ferroviaire) de Cavalière qui débouche... rue du Train des Pignes !



La navette des plages du Lavandou, rue du Train des Pignes
Doc. Robert ROSTAGNI

MARSEILLE



✓ Nouveau !

2 nouvelles lignes viennent enrichir le réseau RTM : la ligne 1 (Métro La Rose / Château-Gombert) pour

la desserte du pôle universitaire et technologique et la ligne 96 (Estaque-Gare / Solidarité) pour améliorer les dessertes locales dans les quartiers Nord. En parallèle, la ligne 72 (Bougainville / Prado) se voit amputée du tronçon Rond-Point du Prado / Plage, désormais desservi uniquement l'été.

Si l'on se réjouit de la nouvelle présentation des fiches horaire, on ne peut s'empêcher de dénoncer la pauvreté du plan du réseau, dont la version initiale, corrigée à la main année après année, n'a jamais été rééditée... Certes, l'édition d'un plan coûte cher, mais n'est-ce pas aussi la vitrine d'un réseau ?

✓ Décorations

Deux autobus arborent des livrées originales : le GX113 n° 153 a été repeint sur le thème de l'espace et la mer par des jeunes du quartier de la Busserine (voir photo en page Couleurs) et le Mercedes O405N n° 734 est décoré sur le thème de la foire de Marseille.

✓ Mercedes

La RTM a fait ses emplettes. Déjà titulaire de 37 autobus de type O405N (n°701 à 737), le réseau marseillais vient de passer commande de 86 exemplaires supplémentaires de ce matériel conçu par Mercedes. Un beau contrat pour la firme allemande.

✓ Équipements

Des séparateurs équipent progressivement l'axe Prado-Rome, permettant de protéger efficacement les couloirs d'autobus.

D'autre part, 5 parcs-relais bus/métro et bus/tram viennent d'ouvrir leurs aires de stationnement aux stations Saint-Just, Pond-Point-du-Prado, Saint-Pierre, Bougainville et La-Rose.

MONACO

✓ Tram

Le réseau monégasque recevra en fin d'année 3 VAN HOOL A 320 qui seront mis en service sur les lignes 1 et 2 en remplacement des derniers PR100-2 encore détenus par le réseau CAM.

La Principauté, outre ces matériels, est sillonnée par 4 Van Hool A300 (n°20 à 23) et 6 PR112 (n°24 à 29).

NICE

✓ Nouveautés

La ligne 3 est prolongée de Riquier / Delphino à Auvare (Université St Jean d'Angély).

Sur les lignes 37 et 38, les fréquences de passage ont été diminuées.

La ligne 6 reprend son itinéraire par la route de Turin et la ligne 16 dessert à nouveau la route de

CAM

Levens.

Quant à la ligne 30, les fréquences sont améliorées et on peut y découvrir 4 Van Hool AU138 (n° 45 à 47 et 299) arborant une nouvelle découpe.

✓ Réseau des Collines

Ce réseau secondaire, exploité par les Rapides de la Côte d'Azur (RCA) est intégré aux transports urbains de Nice, sous l'égide de la SEMIAC.

Afin d'harmoniser leur parc, les RCA (qui exploitent par ailleurs de nombreuses lignes dans les Alpes-Maritimes notamment dans le secteur Grasse-Antibes pour le compte du réseau STGA) souhaitent acquérir 5 GX77H.

Cet achat n'a pas retenu l'attention de la SEMIAC, preuve que les besoins des exploitants et les desiderata des concessionnaires ne sont pas toujours en phase.

Quoiqu'il en soit, 4 Van Hool A508 (n°1516 à 1519) et 3 Renault

Master Chardon (n°1206 et 1208) viennent d'entrer en service en remplacement de 2 Van Hool AU138 (n°1506 et 1507) repris par le réseau principal ST2N-Sunbus et 3 Peugeot J9 repris par... RVI !

TOULON

✓ Tram

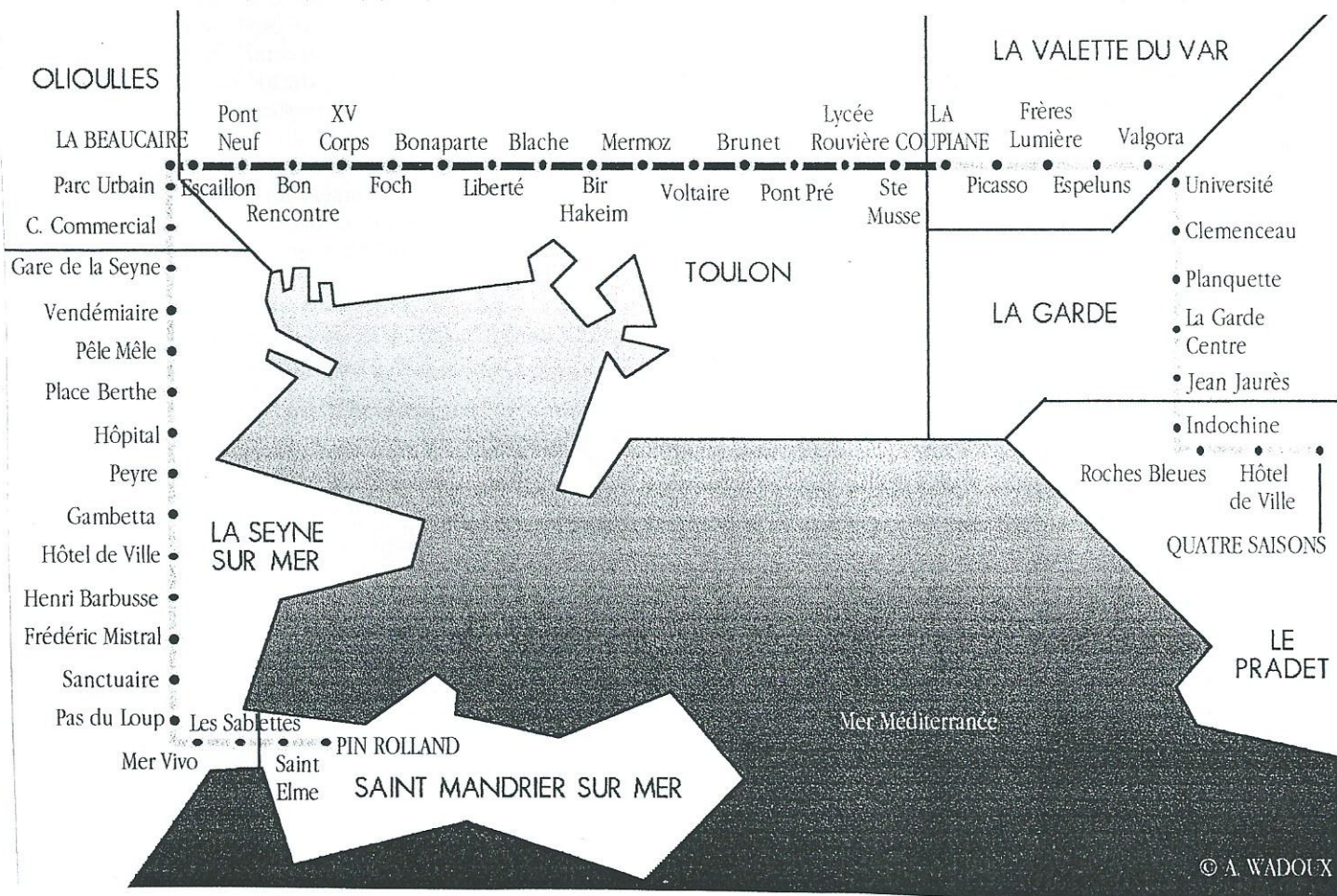
Nous vous présentons ci-après le tracé du futur tram toulonnais.

L'unique ligne prévue reliera dans un premier temps la Beaucaire et la Coupiane, à chaque extrémité de la ville de Toulon.

Par la suite cette ligne devra être prolongée vers Saint Mandrier (Pin Rolland) à l'ouest et au Pradet (4 saisons) à l'est.

Dans le meilleur des cas, les travaux de la première phase débiteront en 1999 pour une inauguration en 2005 et ceux de la deuxième phase vers 2003 pour une mise en service vers 2010.

A terme, la ligne approchera les 40



Tracé du futur tramway de Toulon
Phase 1 : Toulon - Phase 2 : extensions vers communes périphériques

kilomètres de long.

✓ Compléments d'information

Les prévisions d'achat de matériel indiquées dans RUdF n°14 se sont concrétisées. En plus des GX77H (n°50) et GX217 (n°310 à 314) reçus en début d'été, le parc s'est enrichi d'un Renault Master équipé PMR (n°410) et des GX217 n° 315

à 321.

Les deux derniers de cette série ont été affectés aux Autocars Orlandi qui exploitent pour le compte de la RMTT les lignes 11B, 12 et 128. Avec les 3 GX107 (n°76 à 78), ce sont maintenant 5 véhicules de cet autocaristes qui circulent aux couleurs de la RMTT. La traditionnelle livrée rouge et blanc

d'Orlandi devrait donc avoir disparu lorsque les PR100MI et 100-2 seront réformés.

Signalons enfin une petite omission dans la présentation du réseau de Toulon (RUdF n°14) : il existe également une navette 152 qui dessert en heures de pointe le quartier Saint-Pierre en correspondance avec la ligne 5.



RHÔNE - ALPES

CHAMBÉRY



✓ Électrique

Deux circuits effectués en minibus électrique ont été mis en place dans le centre-ville de Chambéry. Ce service a été baptisé CITEL.

Un tel service avait été mis en place à Tours il y a une dizaine d'années mais les contraintes technologiques de l'époque (les batteries étaient transportées dans une remorque attelée au véhicule et, cette ligne desservant la gare SNCF, les voyageurs étaient persuadés qu'il s'agissait d'une soute à bagages !) ont vite eu raison de l'expérience. Celle de Chambéry, le progrès ayant fait son œuvre, devrait durer.

n'a pas été envisagée et enfin, que la remise en service, par le biais de ce système, de la ligne VFD Jarrie - Vizille, n'a même pas été évoquée alors que le route parallèle est complètement saturée...

Bref, de là à penser que les mauvais arguments ont été mis en exergue pour tuer le projet dans l'œuf...

✓ Anniversaires

La traditionnelle (et inutile ?) "Journée Nationale du Transport Public" a été mise à profit par l'Association grenobloise Standard 216 pour fêter 3 anniversaires :

- 17 avril 1897 :
premiers tramways sur les lignes d'Eybens et Varcès
- 29 juillet 1947 :
premiers trolleybus SGTE sur la ligne de Montfleury
- 05 septembre 1987 :
inauguration du tram nouveau entre Grand'Place et Louis Maignon

✓ Rentrée

Le réseau, remis à plat en avril dernier suite au prolongement de la ligne D donne entière satisfaction. La ligne D, grâce à ses deux nouvelles stations, à vu son trafic augmenter de 20000 voyageurs par jour.

Côté bus, la refonte du réseau nord-ouest n'a aucun besoin de retouche, seuls quelques aménagements d'horaires ont eu lieu en septembre. Les nouveaux tarifs, tels que le ticket Liberté Famille (voir notre dernier numéro), rencontrent un succès important si bien que les TCL ont décidé de baisser le tarif étudiant pour cette rentrée.

Au bout du compte, le réseau lyonnais voit la vie en rose : pour la première fois depuis cinq ans, le trafic et les recettes commerciales sont en augmentation !

GRENOBLE



✓ Polémique

La publication des premiers résultats de l'étude commandée par les élus grenoblois à SYSTRA concernant le tram-train suscite de vives critiques, la firme d'ingénierie exposant plusieurs difficultés pour la mise en place d'une interconnexion entre le réseau tram et les voies SNCF.

Ces difficultés, d'après SYSTRA, concerneraient les planchers trop bas des trams grenoblois, le gabarit trop réduit qui empêcherait un accostage optimal sur les quais SNCF, le sens de circulation contraire entre voies tram et voies SNCF et enfin une tension électrique utilisée différente.

L'ADTC réplique que les difficultés techniques, certes existantes, ont toutefois été exagérées, que la solution d'un matériel nouveau, entièrement compatible,

LYON



✓ Tout beau

GEC-Alsthom a livré, début septembre, la première rame de métro entièrement renouvelée.

Il s'agit, rappelons-le, de rénover à mi-vie (20 ans) les 32 rames de 3 voitures des lignes A et B.

Cette rénovation, qui concerne les aménagements intérieurs, la remise à niveau des bogies mais aussi la mise en place de la nouvelle livrée blanche, filet rouge, s'achèvera en 2002 (1ère tranche de 10 rames à mi-98).

✓ Spécial Lyon

Le Spécial Lyon de notre numéro 16 a peut-être laissé certains de nos lecteurs sur leur faim, tant il y aurait à dire sur le réseau TCL.

A ceux-ci, nous conseillerons la lecture de 3 passionnants ouvrages sur les transports Lyonnais :

• "Les transports à Lyon" de Guy et Marjorie Borget et René Clavaud (Éditions Jean Honoré - 1984), ouvrage générique, un deuxième tome serait prévu...

• "La grande Traboule" de René Waldmann (Éditions Lyonnaises d'art et d'histoire - 1991), histoire des lignes A, B et C du métro.

• "Les Charms de Maggaly" même auteur (même éditeur - 1994), histoire de la ligne D.

Ces ouvrages n'étaient disponibles en librairie qu'à Lyon lors de leur sortie. Ils peuvent être commandés.

✓ Nuit

Les TCL proposeront début 98 un nouveau réseau de nuit dont on ne sait pour l'instant pas grand chose, sinon qu'il pourrait être prolongé très tard (ou... très tôt !), la desserte de soirée étant pour l'heure assurée par le métro et le réseau bus régulier jusqu'à minuit.

SAINT ETIENNE



✓ Mystère

Les lignes 46, 47, 53, 64, 65 et 66, à vocation scolaire, ont disparu du nouveau plan de réseau de la STAS (édition septembre 97). Sont-elles encore exploitées ?

✓ Doc

Pour la première fois, la STAS édite un guide du réseau, sur le modèle de ceux qui existent dans la plupart des villes de France.

✓ Tarifs

Un nouveau "Pass Starter" a été créé pour les jeunes touchant moins de 50% du SMIC. Un moyen intelligent (et payant ?) de lutter contre la fraude.

✓ Plus d'infos ?

Un petit dossier est en préparation sur le réseau stéphanois. Vous pourrez le découvrir dans les pages "Zoom" de RUdF n°18, en janvier 98.

THONON-LES-BAINS



✓ Nouveau

Le réseau nouveau est arrivé, même si la déception vient de la non-intégration, longtemps évoquée, du petit réseau de la voisine, Evian-les-Bains.

Les 4 nouvelles lignes, A, B, C et D, desservent efficacement Thonon et sont prolongées en heures de pointe vers Anthy, Allinges, Margenset et Marin.

Une ligne Taxi dessert le boulevard de l'Hermitage et le Funibus, en correspondance avec le funiculaire, dessert la côte du Lac Léman de mai à septembre.

Toutes les lignes se donnent rendez-vous Place des Arts où un nouveau Kiosque Informations a été installé. Enfin, 3 minibus et 2 standards tout neuf viennent d'arriver sur le réseau.

VALENCE



✓ Valbus

Valbus, ex-ligne 1 du réseau valentinois, entièrement équipée de bus à plancher bas et de quai rehaussés, s'améliore encore : des couloirs protégés vont être mis en place dans les secteurs les plus soumis aux aléas de circulation.

Le concept fait des émules puisque la ligne 4 (Tallavard / Briffault) sera mise aux normes Valbus dès la début 98.

A terme, la volonté affichée est la généralisation de ce concept à tout le réseau.

✓ Autres nouveautés

La ligne de nuit rencontre un franc succès : une rotation supplémentaire est proposée à la clientèle. De même, une nouvelle ligne 6 (Leclerc / Le Plan (Hauts de Valence)) est mise en service les dimanches et fêtes.

Enfin, dès janvier, la desserte de Bourg-les-Valence par la ligne 7 sera refondue.



Pas d'erreur, il s'agit bien du métro de Lyon ! Ligne C entre les stations Hénon et Cuire
Doc. A. WADOUX

Pourquoi rebaptiser la rubrique "Présentation de Réseaux" ? Parce que nous essaierons désormais, pour chaque numéro, de vous proposer une présentation complète, dans la "tradition", d'un réseau urbain. Mais nous essaierons, dans un deuxième dossier, de découvrir un réseau sous un angle différent, soit parce qu'il offre une spécificité remarquable, soit parce qu'il fait parler de lui pour une raison ou une autre.

Pour ce numéro 17, nous vous emmenons à Montpellier, réseau décortiqué par Robert ROSTAGNI. Puis nous irons à Saint Chamond, où le réseau vient de changer de nom, ce que vous racontera Olivier DELESTRADE.

MONTPELLIER Une Ville, un Réseau

Texte et Photos : Robert ROSTAGNI



Chef-Lieu du département de l'Hérault, département essentiellement viticole, la réputation universitaire de Montpellier n'est plus à faire, de même que le renom de sa faculté de Médecine. La population de la ville s'élevait au dernier recensement à 208.103 habitants et celle du District, qui comprend 15 communes, à 282.259 habitants. C'est en période scolaire, où s'y rajoutent les étudiants, résidents temporaires, que les transports sont les plus actifs, tandis que l'été, malgré la proximité des plages de la côte languedocienne, le trafic est nettement plus réduit, de même que lors des vacances hivernales.

L'on sait que la décision de construire une première ligne de tramway est prise, et la présente étude permet de faire le point de la situation avant le début des travaux. Montpellier est sans doute la ville qui a le mieux préparé l'arrivée du tramway, puisque 4,5 km de site propre bus (dont une voie nouvelle vers Antigone ayant nécessité la couverture de la voie ferrée) n'attendent que la pose des rails et des installations électriques. Nous aurons donc l'occasion de revenir sur les bouleversements occasionnés par les diverses phases des travaux, et sur la future mise en place d'un réseau de rabattement bus sur l'axe principal que constituera la ligne de tramway. Pour la suite du présent article, le lecteur doit être averti qu'il a été rédigé selon la situation du réseau début juillet 1997.

LE TEMPS DES TRAMWAYS

C'est le 18 juillet 1880 que le premier service de transport public vit le jour. Il ne s'agissait que d'un petit réseau de tramways à chevaux de 5 lignes. Concurrencée par les omnibus à chevaux de M. Pourquier, cette exploitation doit être abandonnée le 07 février 1883.

Ce n'est que le 20 décembre 1897 qu'un réseau de tramways à traction électrique et à voie métrique est mis en place et étendu progressivement. A l'origine, il comprenait une ligne de ceinture et cinq embranchements, constituant chacun une ligne. La ligne de ceinture fût ultérieurement supprimée.

Il me paraît inutile de s'attarder sur cette époque dont une description très détaillée a été faite dans la revue de la

FACS "Chemins de Fer Régionaux et Urbains"; n° 191 pour les tramways à chevaux et n° 229 pour les tramways électriques.

Précisons que ces deux réseaux sont sortis des limites de la ville pour desservir la commune de Castelnau-le-Lez à l'est, le dépôt se trouvant d'ailleurs à l'entrée de cette commune en bordure de la RN 113.

La fin de la gestion du réseau par la Compagnie des Tramways Électriques de Montpellier étant fixée au 12 mars 1947, une Régie Municipale est créée dès le lendemain.

Sa première tâche sera le démantèlement du réseau de tramways et son remplacement par des autobus.

Précisons que la Compagnie avait passé une première commande de

trolleybus Vétra en 1941, mais suite aux retards de livraison en cette période de guerre et à l'hostilité de la ville pour le bifilaire, ils ne seront jamais livrés et Montpellier n'aura jamais de réseau de trolleybus.

Enfin, il est impossible d'évoquer le passé de Montpellier sans dire deux mots du célèbre train de Palavas, immortalisé par Dubout, partant de la place de la Comédie, jouant aussi le rôle de tramway dans la traversée urbaine de la ville.

Il constituerait ce jour, s'il n'avait pas été supprimé en 1968, un site propre urbain vers le quartier des Prés d'Arènes, prolongé en suburbain vers les plages de Palavas, et sur lequel se grefferaient divers services routiers vers la périphérie environnante.

ÉVOLUTION DU RÉSEAU

La dernière ligne de tramway, Comédie - Castelnau, est supprimée le 1er février 1949 malgré l'insuffisance du parc autobus, utilisé en totalité, sans réserve.

Dans les années 50, les lignes sont aménagées pour desservir les quartiers nouveaux. Les années 60 voient la mise en place de nouvelles lignes

lancées avec des Saviem SC6 de moyenne capacité.

Deux axes lourds prennent forme, les lignes 1 et 2, équipées progressivement de matériel articulé.

Les besoins de liaisons entre la ville principale et les villes périphériques ont été à l'origine de la création d'un district des transports.

Le nombre de lignes s'est accru et leur exploitation confiée, pour la plupart des services, aux anciens transporteurs assurant antérieurement ces liaisons suburbaines.

En 1986, on relève 14 lignes urbaines (n° 1 à 12, 14 et 15 plus une ligne de centre-ville gratuite n° 16, et 12 lignes suburbaines n° 17, 18, 20 à 29).

EXPLOITATION

A ce jour, le réseau principal est exploité par une société d'économie mixte, la Société Montpelliéraine des Transports Urbains, dont la convention en cours expire au 31 décembre 1997.

Il ne comprend plus que 12 lignes n° 1 à 12, une ligne express n° 14 pour des besoins essentiellement universitaires, et la ligne du centre-ville "Petitbus" n° 16.

Les lignes suburbaines n'ont pas bougé et sont exploitées essentiellement par quatre entreprises affrétées. Les lignes 1 et 2 sont exploitées en matériel articulé. La ligne express est assurée à la fréquence de 3 services à l'heure. Le circuit "Petitbus" est cadencé aux 6 minutes de 07h30 à

19h30 sauf dimanche et fériés.

Les lignes suburbaines sont à fréquence variable suivant les destinations plus ou moins demandées.

Leur particularité est l'exploitation de chaque ligne par une, deux ou même trois entreprises différentes.

J'ai cherché à comprendre pour essayer de fournir un tableau de répartition exact. J'y ai renoncé.

Les transporteurs ne desservent pas forcément leur ligne d'origine. Un roulement semble être établi en fonction d'un kilométrage défini pour chaque transporteur, ou réemploi de matériel dans une tranche de service donnée, etc...

De plus, certains services, surtout en pointe, sont assurés par du matériel SMTU, ce qui est logique puisque les

services suburbains assurent également le service urbain sur leur itinéraire. A ce titre, et ce n'est sans doute pas le seul, un PR100MI SMTU est mis à disposition de Progésud qui en assure la conduite et l'entretien.

Outre les services intensifs en période scolaire, réduit lors des vacances, il existe un horaire pour les samedis, un plus réduit pour les dimanches et le service nocturne Rabelais jusqu'à 01h30 en plusieurs circuits irriguant les principaux quartiers de la ville.

Les cinq entreprises exploitantes assurent également de nombreux services scolaires ou périscolaires. C'est ainsi qu'en 1987, les seules sorties à caractère pédagogique étaient assurées avec 14 véhicules.



Le nouveau Man NL222, rue Maguelone. A l'arrière-plan, la barrière ne s'ouvrant qu'aux bus et véhicules autorisés.

EXPLOITANTSETINSTALLATIONSFIXES

Les exploitants sont au nombre de cinq. Avant de les détailler, voyons les installations et caractéristiques communes.

La découpe du matériel était autrefois le bleu uni en bas de caisse et la blanc. Puis la dominante fut le vert, avec à une certaine époque des faces avant et surtout arrières violettes, ce qui fut à mon avis une erreur sur le plan esthétique.

Les véhicules du type Van Hool / Fiat 314 assurant la desserte gratuite du centre-ville "Guilhem" lancée en 1982, roulaient en rouge, tandis que ces mêmes véhicules assurant quelques services suburbains étaient verts. A la même époque, les véhicules affectés aux dessertes spéciales scolaires étaient repeints en jaune et bas noir.

Le 07 septembre 1988, le premier bus décoré en bleu et blanc en bandes collées était présenté au public et à ce jour, la totalité du parc du réseau principal arbore ce revêtement.

Cependant, quelques véhicules des entreprises affrétés, mêmes anciens,

sont restés en blanc de fond. Certains sont affectés à des services spéciaux, d'autres roulent aussi sur le réseau public.

Les installations communes sont le bureau Informations-Vente, 27 rue de Maguelone, à proximité de la gare SNCF et la station centrale terminus ou de passage de toutes les lignes, répartie sur plusieurs sites autour de la gare.

Les lignes 17, 18, 21 et 23 à 29 partent de la gare routière situées sur la couverture de la gare et les deux niveaux sont reliés par escaliers mécaniques.

Les arrêts principaux sont équipés d'abribus avec horaires et plan du réseau, d'autres, moins fréquentés, d'un simple poteau mais bien renseigné.

En trafic suburbain, seule la ligne 20 est diamétrale.

Soulignons l'intermodalité intégrale de tous les transports à Montpellier.

Les gares routières urbaine, subur-baine et départementale jouxtent la gare SNCF tandis que des navettes rapides desservent l'aéroport.

La circulation des bus est facilitée, comme nous l'avons vu, par les couloirs bus. Mais notons aussi une politique volontariste d'élimination des voitures du centre-ville.

C'est ainsi que la place de la Comédie (autrefois place de l'Œuf à cause de la forme de son grand refuge central) et ses abords sont protégés par des barrières ne s'ouvrant, sauf livraisons à certaines heures, que sur commande par certains services autorisés, notamment, bien entendu, les transports en commun.

La SMTU

La Société Montpellieraine de Transports Urbains a été créée le 22 décembre 1978. Son siège est à l'hôtel de Ville, mais les bureaux sont sur le site des ateliers et dépôt principal Jeune Parque, 781 rue de la Castelle, près de Garosud.

Un garage bus important existe aussi à la Paillade, au lieu-dit Gimel.

Notons que l'ancien dépôt tramway de Castelnau-le-Lez a été abandonné au début des années 60, et un dépôt plus fonctionnel établi à l'angle de l'avenue du Marché-Gare et de la rue de l'Industrie. Devant l'"explosion" de la ville et donc l'augmentation des besoins, ce dépôt n'a finalement servi que guère plus d'une décennie.

L'arrivée prochaine du nouveau tramway va nécessiter la création d'un nouveau dépôt, toujours à la Paillade, avenue de Bologne, entraînant l'abandon du garage Gimel. Il est probable que ce nouveau dépôt abritera aussi les bus des lignes ou services spéciaux desservant ce quartier ou ses abords.

Le réseau est équipé des installations d'aide à l'exploitation et à l'information modernes.

Parmi les particularités, il ne faut pas omettre de préciser que c'est la SMTU qui gère les parkings et parcmètres de la ville.

De même, il existe un service de

location et même de gardiennage de vélos au kiosque Bosc, Esplanade Charles de Gaulle, près de la place de la Comédie.

Progésud (groupe Progécars).

Cette société a été implantée dans la région de Montpellier lors de l'extension du district.

Pour faire face aux besoins, plusieurs véhicules furent transférés d'Orléans et de la Drôme.

Elle n'assure qu'essentiellement du trafic suburbain dans le cadre du district.

Son dépôt est situé 111 avenue Louis Blériot, ZAC Castelnau 2000 à Castelnau-le-Lez.

Les Courriers du Midi (Via Transport)

Entreprise principale de desserte des lignes départementales, cette société qui dispose de plus de 200 véhicules n'assure qu'une activité marginale dans le cadre du district.

Sa direction et son dépôt sont situés 7

rue de l'Abrivado, à proximité du rond-point du Près d'Arènes.

Bancarel.

Ancienne entreprise familiale aujourd'hui rattachée au groupe Progécars, elle assure essentiellement du service suburbain ou spéciaux scolaires.

Elle possède deux dépôts, 7bis ZI des Baronnes à Prades-le-Lez et ZAC Marcel Dassault (anciennement Denis Ampère), 15 rue Alberto Santos Dumont à Saint-Jean-de-Védas.

Bourrier.

Également entreprise familiale, bien implantée sur les services touristiques, assure également la ligne Montpellier - Fabrègues où se situe son siège, 20 rue Pasteur (dépôt accessible par une artère située à l'arrière), cette dernière ville étant pour l'instant hors des limites du district.

A l'intérieur de celui-ci, elle assure l'essentiel du service de la ligne 20, longue ligne diamétrale Saint-Jean-de-Védas / Le Crès (sud-ouest / nord-est).



*Minibus au gaz Steyr n°12 assurant le service Petitbus
sur le site propre mixte bus / vélos / piétons, vers Antigone*

BILLETTERIE

La tarification est commune au réseau principal et aux service affrétés, sauf pour la direction de Palavas où il est nécessaire de ce munir d'un ticket spécial en vente à la gare routière départementale ou dans les bus suivant les heures.

Le ticket unité est vendu actuellement 8,00 F, valable une heure.

Particularité : il est possible d'acheter, y compris à bord des bus, des mini-

carnets de 3 tickets pour 20,00 F.

Il existe aussi le forfait journalier, mais aussi hebdomadaire sur 7 jours, valables à partir de la première oblitération.

Prévus également les forfaits mensuels avec tarification spéciale pour étudiants.

Enfin, un tarif réduit donne accès au "Petitbus".

Un minimum de perception a été instauré suite à la constatation que

certain abusait de la gratuité en occupant leurs loisirs à se promener.

En plus du bureau central et de la gare routière commune aux services suburbains et départementaux, les points de vente de tickets et titres d'abonnement sont nombreux, y compris dans les communes du district.

MATERIEL

J'ai commencé à connaître le réseau de Montpellier en 1958 et depuis, j'ai l'occasion d'y retourner assez souvent. Antérieurement, je n'ai trouvé aucun écrit et ne peux que faire des suppositions.

En ce qui concerne les affrétés, je ne m'y suis intéressé qu'à partir de leur incorporation au district et leur équipement en matériel urbain. Les connaissances de F. GIANA et les miennes ont été rapprochées et les états de parc les concernant devraient être conformes à la réalité.

Cependant, Montpellier n'est pas la porte à côté et il n'est pas impossible que quelques détails nous aient échappé, et tout amateur éclairé le découvrant, est invité à le signaler à la revue.

En particulier, pour la propriété des véhicules, leur présentation identique, l'absence d'identité, les mélanges dans l'exploitation, m'ont obligé à consacrer un dimanche à faire le tour des dépôts pour la déterminer, sauf pour les quelques véhicules en service !

Réseau principal SMTU

Donc, lors de ma découverte du réseau de Montpellier en 1958, le réseau était uniquement desservi par des Berliet PLR qui ont porté les n° 26 à 50 et 151 à 157. Parmi eux, certains seulement, sans doute les derniers livrés, étaient équipés d'une boîte de vitesse automatique.

Mais avant eux, le texte du n° 229 de la FACS nous apprend que 13 autobus ont été commandé en 1946 pour remplacer les tramways. Sachant qu'aucun Chausson n'a jamais été

acheté par Montpellier et qu'en 1958 la dépanneuse était un Berliet PCK équipé d'une grue, on peut en déduire que c'est ce type de matériel qui les a remplacé au début.

Par ailleurs, toujours à la même époque, un Renault des premiers modèles, sans doute un R4230, assurait en apparence la réserve à la station centrale. De même, j'ai souvenir d'un Renault moyen, sans doute R4200 n° 19 et un petit Saviem n° 21.

En matériel standard, les années 60 ont vu l'apparition des PH100 n° 56 à 58, 68, 69, 71 à 81 ainsi qu'un PH 85 n° 90.

Ensuite ce furent les Brossel BL55 n° 113 à 126, les Saviem SC10L O44 n° 130 à 144, les SC10U PF n° 141 à 144 (affectés à la ligne 10), puis les Mercedes O305 n° 1 à 10 et les Mercedes-Heuliez O305 HLZ n° 11 à 32 dont les derniers livrés sont gardés en réserve en prévision de la Coupe du Monde de 1998.

Mais le fer de lance du réseau reste le PR100 et ses dérivés. Les PA portèrent les n° 150 à 167. S'y rajoutaient par rachat 2 PR100 de la première série RATP à pare-brise bombé n° 73 et 74, dont un numéroté ultérieurement 149 alors que j'ignore le sort du second. Les MI ont suivi n° 168 à 197 et 301 à 334, toujours en service pour la deuxième série et certains de la première. Puis les PR100/2 n° 335 à 368, refait avec face avant Safra à partir du n° 357. Les PR112 n° 369 à 395 ont été livrés après les R312 n° 400 à 432. Cette année, les Man surbaissés NL222 n° 500 à 507 sont entrés en service sur la

ligne 4 sur une commande de 40 répartie sur 5 ans.

5 Berliet PBR n° 51 à 55 ont roulé sur les services les plus chargés, remplacés ultérieurement par les articulés Setra SG180 n° 201 à 206, puis les Mercedes-Heuliez O305 GHZ n° 207 à 224, les derniers réformés récemment, les PR180 d'occasion n° 239 et 246, les PR180/2 n° 225 à 238, 240 à 245 et 247, et plus récemment les PR118 n° 248 à 260.

En matériel à gabarit réduit, il y eut les Saviem SC6 n° 59 à 67 et 70, les Van Hool / Fiat 314 n° 90 à 98, dont les 6 premiers (4 nécessaires au service) peints en rouge pour service du centre-ville, les Van Hool AU138 n° 80 à 86 remplacés depuis par du matériel standard.

Quant au minibus ayant affiné les dessertes avant réorganisation des lignes, il y eut les Citroën n° 10 à 12, les Peugeot J7 n° 101 à 106, peut-être remplacés par des Master mais pas très longtemps, le Master n° 106 étant conservé actuellement comme véhicule de service.

En matériel spécial, notons un S45 blanc n° 53, un S45R n° 145, quatre Mercedes de tourisme (activité abandonnée) et un S105M rouge d'occasion ayant porté le n° 192.

Progésud

En autocars aux couleurs du réseau, cette société dispose des S53RX n° 1238, 1645, 2335, 2353, 2356, 2534 et d'au moins deux Tracer.

En urbain : les PR100MI (ex-Orléans, Drôme, Menton pour certains) n° 9247 à 9250, 9254, 9255, 9261, 9262, 9328, 9329, 9390, 9403, 9539, le PR100R n° 9538, les PR100/2 n° 9280, 9281, 9302, 9303, 9379, 9389, 9714, 9844, les PR112 n° 9633, 9698, 9711, 9782, 9783 et 9843.

Les Courriers du Midi

Antérieurement, cette entreprise a exploité des SC10U 044 n° 1714, 1732, 1733, 1735 et 444 n° 5961 et 7550.

En autocars, des S53R n° 3662, 3663, 3932, 4506 et 4507. En urbain, les PR100MI n° 8725, 8728, 9742, les PR100R n° 9826, 9881, les PR112 n° 8410, 8419, 8432 et 8453.

Bancarel

Cette société a exploité ces dernières

années, entre autres, un SC10U 044, le Mercedes O305 ex-O5 du réseau SMTU de même que le Mercedes/Heuliez O305 HLZ ex-22. En service les PR100MI immatriculés 6152 RB 34, 3222 SN 26 (ex 9262 Progésud, ex-Drôme); 5329 VV 34, les PR100/2 immatriculés 1802 et 1808 VN 34, 3887 VX 34, 6428 XT 34, le PR112 immatriculé 904 XA 34, un Setra 215UL 4135 TY 34 et le tout dernier livré, le Setra 315NF à deux portes 8269 XW 34.

Bourrier

Hors matériel d'excursion, cette entreprise avait racheté les Mercedes-Heuliez O305 HLZ n° 903 et 924 d'Angoulême. Seul le premier semble encore en état de rouler. Le matériel en service comprend en outre un PR100MI immatriculé 9179 RQ 34, un Mercedes-Heuliez GX44 (HLZ avec face avant de GX107) immatriculé

7519 VH 34 et un PR112 immatriculé 2894 XA 34.

Le matériel de Montpellier, à part ces derniers temps, a toujours été des plus classiques tandis que les particularités du réseau sont nombreuses et intéressante à connaître, c'est pourquoi j'ai privilégié dans cette étude le texte sur l'illustration.

Vous avez été régulièrement informé par notre revue de l'évolution du projet de tramway, et il est donc inutile d'y revenir en l'absence d'information nouvelle. Les bouleversements dans l'exploitation du réseau que va entraîner le début des travaux, et la mise en place dès la mise en service du tramway d'un nouveau plan de transport basé sur le rabattement sur cet axe fort, nous donnerons l'occasion de revenir sur Montpellier dans nos numéros à venir.

AUTRES DONNÉES ET CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU

Ces données concernent l'année 1994 d'après l'annuaire de GART.

- Versement transport : 1,5%
- Effectif total (SMTU) : 482
 - 342 roulants
 - 90 administratifs
 - 50 à l'entretien
- Parc moyen véhicules : 181,4
 - 136,9 standards
 - 35,2 articulés
 - 9,3 minibus
- Longueur du réseau : 329,27 km
(parcours communs compris)
- Km parcourus : 8.894.000
dont sous-traités : 1.881.000
- Km / an / habitant : 31,51
- Voyages / an / habitants : 74,56
- Recette par voyage : 4,12 F
- Dépense par voyage : 9,32 F
- Recette par km : 9,76 F
- Dépense par km : 22,05 F
- Insuffisance de recette par habitant : 387,18 F

- Insuffisance de recette par voyage : 5,19 F
- Tarification : 2 zones

Selon une autre source, le parc total (affrétés compris) est passé de 199 en 1990 à 249 en 1995.

Communes du District de Montpellier et population :

• Baillargues.....	4 375
• Castelnau-le-Lez.....	11 072
• Clapiers.....	3 476
• Le Crès.....	6 593
• Grabels.....	3 135
• Jacou.....	3 801
• Juvignac.....	4 218
• Montfermier sur Lez.....	2 670
• Montpellier.....	208 130
• Palavas-les-Flots.....	4 760
• Pérols.....	6 608
• Prades-le-Lez.....	3 608
• Saint-Jean-de-Védas.....	5 387
• Vendargues.....	4 253

SAINT-CHAMOND, des TVG au VAL

Olivier DELESTRADE



HISTORIQUE

L'histoire des transports en commun couramiaux débute en même de temps que celle de Saint-Etienne.

Le 06 octobre 1871, le préfet de Saint-Etienne soumet au conseil municipal de la ville plusieurs concessions présentées par des personnes étrangères à la région.

Parmi ces projets, l'un d'eux, celui d'Auguste Mundel, entrepreneur de travaux publics parisien, qui propose un réseau de plus de 50 kilomètres desservant la plupart des communes de l'agglomération.

Parmi ces lignes, on trouve une ligne allant de Rive-de-Gier à la place

Fourneyron en suivant la RN 88. D'une longueur de 19.900 mètres, elle dessert la ville de Saint-Chamond.

Mais il faudra attendre le 1er juillet 1882 pour que soit ouverte la ligne entre Saint-Etienne et Saint-Chamond qui sera prolongée le 16 novembre jusqu'à Rive-de-Gier.

En 1882, cette ligne est desservie à raison d'un train par heure.

En 1906, le 16 juillet, est inaugurée la ligne Plaisance - Le Creux par les tramways électriques de Saint-Chamond.

Il s'agit d'une ligne de 2 kilomètres,

électrifiée dès le début, qui relie le centre de Saint-Chamond au quartier industriel d'Izieux.

Cette petite ligne est loin d'être négligeable puisqu'au cours de l'année 1925, elle transportera plus d'un million de voyageurs.

C'est à partir de 1908 que sera électrifiée la ligne principale avec l'ouverture, le 15 avril de cette année, du tronçon électrifié Peuple - Terrenoire.

Mais il faudra attendre le 12 octobre 1912 pour que l'électrification atteigne Saint-Chamond et le 13 juillet 1913 pour qu'elle dépasse la ville.

DESCRIPTION ET DESSERTE DE LA LIGNE PRINCIPALE

La ligne part de Saint-Etienne, au niveau de la place du Peuple où elle est en correspondance avec la ligne Bellevue - Terrasse. Il faut préciser que pendant 25 ans, la ligne aura son terminus à Fourneyron, ce qui entraînait un trajet pédestre d'environ 700 mètres pour atteindre cette deuxième ligne.

Elle dessert 10 arrêts à Saint-Etienne, avant d'atteindre la commune de Terrenoire desservie par 8 arrêts et

enfin la ville de Saint-Chamond qui compte 16 arrêts.

La ligne continue ensuite jusqu'à Rive-de-Gier à travers 4 communes en desservant 32 arrêts.

On a vu qu'en 1882, la ligne était desservie par un tram à l'heure.

En 1898, il y a un tram toutes les 30 minutes en saint-Etienne et Saint-Chamond et un par heure vers Rive-de-Gier.

En 1913, c'est un tram toutes les 20 minutes entre Saint-Etienne et Saint-Chamond et toutes les 30 minutes au-delà.

En 1928, enfin, il y a un tram toutes les 30 minutes sur la totalité du parcours.

On notera cependant que la ligne est scindée en trois tronçons pour des facilités d'exploitation.

LA FIN DU TRAMWAY ET LA NAISSANCE DES TVG

Comme partout en France, la tramway a connu un déclin et la ligne sera fermée à l'exploitation par tramways le 15 mars 1937 entre Terrenoire et

Rive-de-Gier. L'exploitation en sera alors reprise par les Cars Rouges, qui desservent encore cette ligne en 1997.

Malgré la proximité de la ville de Saint-Chamond, on ne trouve à Saint-Etienne aucune information sur le réseau urbain entre 1937 et 1985, date

de création du SITVAG.

C'est en effet le 05 juillet 1985 qu'est créé le Syndicat Intercommunal des Transports de la Vallée du Gier, qui

regroupe les communes de Saint-Chamond et de Saint-Paul-en-Jarrez, soit une population de 43.050 habitants.

Le réseau TVG compte alors 7 lignes

et quelques services particuliers et connaît quelques améliorations jusqu'en 1987 pour ne plus évoluer jusqu'en 1997, date de la création du VAL.

		Fréquences		
		Semaine	Samedi	Dimanche
1	Maladière - La Chabure	7 mn	10 mn	20 mn
1bis	Poste - La Chabure	9 A/R	8 A/R	Non desservie
2	Fonsala - Le Creux	20mn	20 mn	9 A/R
3	Saint Martin - Crêt d'Œillet	13 A/R	13 A/R	Non desservie
4	Gare - Moulion Combat	5 A/R	5 A/R	Non desservie
5	Gare - Chavanne	7 A/R	7 A/R	Non desservie
8	Saint Paul - Liberté	1A/R	Non desservie	Non desservie

Le 1er septembre 1997, les TVG deviennent VAL du Gier, un nom qui évoque mieux la mission d'un réseau urbain : rapprocher les habitants de leur environnement.

Ce changement de nom, qui intervient quelques mois après qu'un nouveau concessionnaire ait été désigné, est plus qu'un changement d'identité : nouvelles couleurs, nouvelle

documentation clientèle, nouvelles liaisons.

On retrouvera dans le tableau ci-dessous les informations concernant le nouveau réseau couramiaux.

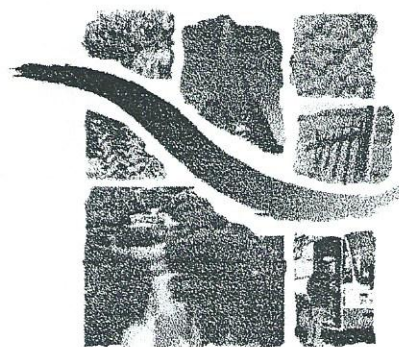
		Nombre d'arrêts	Départs		Fréquences			Temps de parcours
			Premier	Dernier	Semaine	Samedi	Dimanche	
1	Maladière - Chabure	17	04h10	21h20	5 à 9 mn	12 à 15 mn	15 mn	15 mn
1bis	Liberté - Chabure	26	06h40	19h10	11 A/R	10 A/R	-	21 mn
2	Fonsala - Le Creux	35	05h34	19h53	15 mn	30 mn	7 A/R	21 mn
3	Saint Martin - Crêt d'Œillet	30	06h55	19h12	30 mn	30 à 60 mn	-	20 mn
4	Liberté - Sorlière	29	06h51	18h34	12 A/R	6 A/R	-	20 mn
5	Gare - Chavanne	16	06h45	18h31	9 A/R	5 A/R	-	11 mn
8	Liberté - Saint-Paul	35	07h03	18h35	8 A/R	2 A/R	-	28 mn
10	Liberté - Crêt d'Œillet	27	07h30	18h07	4 A/R	2 A/R	-	22 mn
11	Ile de France - Izieux	17	06h44	18h45	10 A/R	2 A/R	-	13 mn

On précisera que pour les lignes 4 et 5, 2 allers-retours supplémentaires peuvent être opérés selon le principe des bus à la demande sous réserve de réservation 24 heures à l'avance.

Le nouveau réseau VAL dessert 136 arrêts et emploie 25 personnes dont 16 conducteurs. 9 véhicules standard (GX107 et R312) et 2 véhicules à gabarit réduit (R212) sillonnent les lignes 2 à 11.

Les lignes 1 et 1bis, épines dorsales du réseau, restent exploitées par les Cars Rouges. Cette liaison Saint-Etienne / Rive-de-Gier, héritière de la ligne de tram, est néanmoins intégrée au réseau VAL dans le périmètre de la ville de Saint-Chamond.

Pour finir, on peut préciser que le



Votre réseau prend les couleurs du Val

kiosque InfoVal de la place de la Liberté est relayé par 12 dépositaires à Saint-Chamond et 1 à Saint-Paul-en-Jarrez. La billetterie, classique, offre une gamme allant du ticket à l'unité au carnet de 10 puis à divers abonnements (coupon + carte) hebdomadaires ou mensuels destinés à tous (Trafic), aux catégories sociales défavorisées (Liberté ou Arc en Ciel) et aux scolaires (Junior ou Amphi 3).

Des accords avec le Conseil Général permettent des correspondances entre le réseau VAL et certaines lignes départementales.

DERNIÈRES NOUVELLES DE BELGIQUE, DU LUXEMBOURG ET DE SUISSE

Retour de cette rubrique qui au-delà de la Belgique, s'étend désormais au Luxembourg et à la Suisse. Une seule page pour ce numéro ("première" oblige !). Il ne tient qu'à vous qu'elle ne s'étoffe !

Rubrique placée sous la responsabilité de Patrick KIRSTETTER

BELGIQUE

CHARLEROI : Métro fantôme...

Nous français, pestons sans cesse contre l'argent public jeté par les fenêtres. Nos amis belges de Charleroi peuvent rejoindre notre chapelle !

En effet, une branche du "métro" de cette métropole wallonne est terminée

depuis de nombreuses années : voies, stations (4) et signalisation. Faute de tramways, ce sont les vandales qui hantent le parcours, tant est si bien que toute circulation y est interdite !

Entre temps, les responsables du TEC Charleroi ont fait leur comptes : cette antenne dite du "Centenaire" ne sera jamais rentable car elle ne peut

remplacer les lignes d'autobus du secteur. Donc, les trams risquent fort de ne jamais y rouler...

Décidée du temps où l'argent (et le béton) coulaient à flot, cette portion de ligne est née dans l'euphorie et non dans la sagesse.

Finalement, c'est bien partout pareil !

LUXEMBOURG

VASTES PERSPECTIVES.

Bien qu'étant en soi une cité de taille modeste (70.000 habitants à peine), Luxembourg-Ville est, grâce à son statut de capitale d'état et de siège d'Institutions Européenne, mais aussi par ses banques (!), une agglomération dont l'aire d'influence s'étant bien au-delà des frontières communales. Ainsi, on peut estimer qu'un million de Lorrains, Sarrois et Belges passent au moins une fois par mois les

frontière du Grand-Duché de Luxembourg.

Aussi, les problèmes de transports à Luxembourg prennent facilement l'ampleur de ceux d'une agglomération de 200 ou 300.000 âmes et le seul réseau d'autobus existant ne suffit plus à satisfaire les habitants comme les migrants.

De ce constat est né le grand projet de connexion des réseaux ferroviaires à un tramway urbain qui, sur le modèle de

Karlsruhe ou de Sarrebrück, pourrait aussi bien desservir les quartiers excentrés tels que le Kirchberg (Cour Européenne de Justice), l'Aéroport de Findel mais aussi les communes voisines de Esch-sur-Alzette, Arlon (Belgique), Thionville (France) ou Trier (Allemagne).

Ce projet est actuellement à l'étude. Nous y reviendrons prochainement.

SUISSE

RER

Si le S-Bahn à l'allemande s'est rapidement imposé dans la vaste agglomération zurichoise, proximité géographique et culturelle obligent, le concept de RER a mis du temps à s'imposer dans les autres agglomérations helvétiques.

Il est vrai que les zones urbaines suisses n'ont pas la taille de Francfort-sur-le Main ou Paris.

Pourtant, le pays du rail s'y met.

Genève a inauguré son Rhône Express Régional il y a deux ans entre La Plaine et Nyons via Genève-Cornavin. On songe également à mieux rallier Annemasse, soit par une amélioration de la ligne SNCF existante depuis Genève-Eaux Vives, soit en connectant cette même ligne au tram, cette deuxième solution semblant toutefois prendre le dessus.

Plus au nord, c'est à Bâle que le RER fait son apparition. Une première ligne, vers Mulhouse a vu le jour.

A terme c'est un vaste réseau couvrant une vaste aire métropolitaine franco-germano-helvétique qui devrait voir le jour.

De tout cela également, nous reparlerons très bientôt.

COULEUR !



SOTTEVILLE-LES-ROUEN, en direction de SAINT-ETIENNE-DU-ROUVRAY
Document Bruno CANIVET - 16/09/97

LOURDES, le vénérable Heuliez SC50, toujours en circulation
Document Olivier DELESTRADE



COULEUR !



MARSEILLE, rue des Fabres - Heuliez GX113 n° 153
Document Maximilien LANDAS - 09/97
Décoration sur le thème de l'espace et de la mer

ROUEN, Place du Général de Gaulle - SETRA S300NC n° 607
Document Jean-Pierre DUPONCHELLE - 20/06/96



MATÉRIEL

Etats de parc, nouveautés technologiques, fiches techniques... Comme par le passé vous retrouverez tout ceci dans cette rubrique matériel.

Les tableaux que vous trouverez dans les pages qui suivent sont calibrés en fonction des informations que vous souhaitez généralement obtenir. Si nous avons laissé les cases vides lorsque ces informations nous manquent, c'est pour que vous puissiez compléter les tableaux ultérieurement.

Afin de faciliter la lecture des tableaux, vous trouverez les préfixes suivant devant la dénomination des matériels :
 <A> pour Articulé, <C> pour autoCar, <M> pour Minibus, <S> pour Standard, <T> pour Tramway
 et <Y> pour trolleYbus. Le matériel surbaissé apparaît sur fond grisé.

TOUR DE FRANCE DES SURBAISSES

BELFORT



VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> RENAULT AGORA 3P	G 30	9628 GG 90	10534	14/04/97

Source : J-P. DUPONCHELLE

BESANCON



VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> VAN HOOL A300 - 3P	101	497 VS 25	21979	29/10/92
	102	499 VS 25	21980	29/10/92
	103	501 VS 25	21982	29/10/92
	104	502 VS 25	21981	29/10/92
<S> HEULIEZ GX317 - 3P	105	3410 WH 25	00.224	29/11/95
	106	3411 WH 25	00.231	29/11/95
	107	3414 WH 25	00.232	29/11/95
	108	4268 WH 25	00.223	5/12/95
	109	4269 WH 25	00.233	5/12/95
	110	5009 WH 25	00.234	8/12/95
	111	5012 WH 25	00.235	8/12/95
	112	5013 WH 25	00.236	8/12/95
	113	3349 WN 25	00.537	9/12/96
	114			Juillet 97
	115			Juillet 97
	116			Juillet 97
<A> HEULIEZ GX417 - 4P	531	182 WN 25	00.575	13/11/96
	532	183 WN 25	00.588	13/11/96
	533	184 WN 25	00.589	13/11/96

Sources : J-P. DUPONCHELLE et F. GIANA

CAEN

VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> RENAULT AGORA 3P	451	5660 WK 14		Courant 1997
	452	5662 WK 14		Courant 1997
	453	5665 WK 14		Courant 1997
	454	5656 WK 14		Courant 1997
	455	5657 WK 14		Courant 1997
	456	???? WK 14		Courant 1997

Source : J-P. DUPONCHELLE

CLERMONT-FERRAND

VEHICULES	NOMBRE	N° DE PARC	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> HEULIEZ GX217 - 2P	9	651 à 659		Été 97
<A> HEULIEZ GX417 - 3P	4	061 à 064		Été 97
<A> VAN HOOL AG300	9	041 à 049		Courant 96

Source : Frédéric GIANA

Le contrat avec VAN HOOL, qui concernait également du matériel standard a été rompu.

HAVRE (Le)

VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<A> HEULIEZ GX 417 3P	601	2158 RS 76	VA 000.644	24/12/1996
	602	2156 RS 76	VA 000.645	24/12/1996
	603	2159 RS 76	VA 000.660	24/12/1996
	604	2161 RS 76	VA 000.661	24/12/1996
	605	2163 RS 76	VA 000.678	24/12/1996

Source : J-P. DUPONCHELLE

LILLE

VEHICULES	NOMBRE	N° DE PARC	N° SERIE	DEPOT
<S> SETRA S300 NC	20	3001 à 3018		Vauban
<S> HEULIEZ GX317 3P	4	9300 à 9303		Faidherbe
<S> HEULIEZ GX317 2P	8	9304 à 9311		Faidherbe
<A> MERCEDES O405 GN	2	1001 et 1002		Union
<T> TRAMWAY BREDAS	26	7001 à 7026		Rouges Barres

Source : Hans PENNORS

En outre, il convient de signaler qu'un Mercedes O405 GN 4 portes a été vu chez le concessionnaire de Vendeville. Il arbore la livrée Transpole mais ne comporte ni logo, ni numéro de parc.

LORIENT

Etat de parc complet page 51

MATÉRIEL

ctpm

MONTBELIARD

VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> HEULIEZ GX 317 - 3P	34	8531 WH 25	00.269	11/01/96
	35	8565 WH 25	00.270	11/01/96
	36	8567 WH 25	00.271	11/01/96
<S> RENAULT AGORA 3P	37	3293 WP 25	10473	18/03/97
	38	3292 WP 25	10474	18/03/97
	39	3291 WP 25	10475	18/03/97
	40	456 WQ 25	10523	13/05/97
	41	460 WQ 25	10477	13/05/97
	42	466 WQ 25	10478	13/05/97
	43	1602 WQ 25	10479	13/05/97

Source : J-P. DUPONCHELLE

MONTPELLIER

SMTU 

VEHICULES	NOMBRE	N° DE PARC	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<M> STEYR (Gaz)	8	001 à 008		

Source : Patrick KIRSTETTER

MULHOUSE

tram

VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> RENAULT AGORA - 3P	520			Eté 97
	521			Eté 97
	522			Eté 97
	523			Eté 97
	524			Eté 97
	525			Eté 97
	526			Eté 97
	527			Eté 97
	528			Eté 97
	529			Eté 97
	531			Eté 97
<S> MERCEDES O405-N	501	3123 VP 68	3924	12/93
	502	3129 VP 68	4142	12/93
	503	3125 VP 68	4159	12/93
	504	3131 VP 68	4174	12/93
	505	3135 VP 68	4177	12/93
	506	3137 VP 68	4181	12/93
	507	7312 VR 68	7658	ex RATP (03/92) 06/06/94
<A> MERCEDES O405-GN	601	4423 VW 68	8634	3/03/95
	602	4424 VW 68	8628	3/03/95
	603	4413 VW 68	8623	3/03/95
	604	5010 VZ 68	9232	15/05/95

Source : J-P. DUPONCHELLE et F. GIANA

MATÉRIEL

NANTES



VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> HEULIEZ GX317 -3P	1	1477 YZ 44	0000.0237	01/12/95
	2	1474 YZ 44	0000.0238	01/12/95
	3	1471 YZ 44	0000.0239	01/12/95
	4	1467 YZ 44	0000.0240	01/12/95
	5	1465 YZ 44	0000.0241	01/12/95
	6	1461 YZ 44	0000.0242	01/12/95
	7	1455 YZ 44	0000.0243	01/12/95
	8	1451 YZ 44	0000.0244	01/12/95
	9	2331 ZF 44	0000.0467	30/07/96
	10	2338 ZF 44	0000.0469	30/07/96
	11	2340 ZF 44	0000.0471	30/07/96
	12	2346 ZF 44	0000.0472	30/07/96
	13	2348 ZF 44	0000.0473	30/07/96
	14	2354 ZF 44	0000.0474	30/07/96
	15	2358 ZF 44	0000.0480	30/07/96
	16	2616 ZQ 44	0000.0563	11/08/97
	17	2618 ZQ 44	0000.0564	11/08/97
	18	2620 ZQ 44	0000.0565	11/08/97
	19	2621 ZQ 44	0000.0590	11/08/97
	20	2622 ZQ 44	0000.0591	11/08/97
<A> HEULIEZ GX417 - 4P (Moteur VOLVO)	201	4057 ZJ 44	0000.0572	28/11/96
	202	4058 ZJ 44	0000.0573	28/11/96
	203	4060 ZJ 44	0000.0574	28/11/96
	204	4061 ZJ 44	0000.0611	28/11/96
	205	4063 ZJ 44	0000.0612	28/11/96
	206	4065 ZJ 44	0000.0613	28/11/96
	207	4069 ZJ 44	0000.0620	28/11/96
	208	4071 ZJ 44	0000.0620	28/11/96
	209	4073 ZJ 44	0000.0630	28/11/96
	210	4075 ZJ 44	0000.0631	28/11/96
	211	5463 ZN 44	0000.0856	11/07/97
	212	5469 ZN 44	0000.0857	16/07/97
	213	5474 ZN 44	0000.0873	11/07/97
	214	2661 ZP 44	0000.0915	18/07/97
	215	2665 ZP 44	0000.0916	21/07/97
	216	2667 ZP 44	0000.0928	16/07/97
	217	2670 ZP 44	0000.0929	11/07/97
	218	2675 ZP 44	0000.0930	11/07/97

Source : J-P. DUPONCHELLE

ROUEN

réseau
m.e.t.r.o.p.o.l.i.s tcr

VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> SETRA S300NC - 3P	601	3319 PW 76	300.023	29/01/92
	602	3318 PW 76	300.025	29/01/92
	603	6596 PW 76	300.022	11/02/92
	604	6601 PW 76	300.024	11/02/92
	605	6599 PW 76	300.026	11/02/92
	606	1216 QA 76	300.050	01/07/92
	607	7292 QB 76	300.052	11/09/92
	608	7291 QB 76	300.051	01/12/95
	609	7294 QB 76	300.053	01/12/95
	610	7289 QB 76	300.054	01/12/95
	611	7288 QB 76	300.055	01/12/95
	612	7293 QB 76	300.057	01/12/95
	613	7290 QB 76	300.056	01/12/95
	614	7295 QB 76	300.059	01/12/95
	615	103 QC 76	300.058	24/09/92
	616	102 QC 76	300.062	24/09/92
	617	105 QC 76	300.060	24/09/92
	618	3157 QC 76	300.063	06/10/92
	619	3184 QC 76	300.061	06/10/92
	620	3177 QC 76	300.064	06/10/92
	621	3139 QC 76	300.066	06/10/92
	622	3147 QC 76	300.068	06/10/92
	623	3182 QC 76	300.067	06/10/92
	624	3175 QC 76	300.069	06/10/92
	625	3134 QC 76	300.070	06/10/92
	626	8136 QG 76	300.098	13/04/93
	627	8138 QG 76	300.099	13/04/93
	628	8133 QG 76	300.100	13/04/93
	629	8131 QG 76	300.101	13/04/93
	630	1098 QH 76	300.097	23/04/93
	631	1101 QH 76	300.102	23/04/93
	632	1099 QH 76	300.103	23/04/93

Source : J-P. DUPONCHELLE

NB : Ajouter aux n° de série le préfixe VF935000000

REIMS



VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> RENAULT AGORA - 3P	201	6703 WV 51	000.10450	2/04/97
	202	6708 WV 51	000.10468	2/04/97
	203	6714 WV 51	000.10469	2/04/97
	204	7971 WX 51	000.10484	17/04/97
	205	6726 WV 51	000.10485	2/04/97
	206	2903 WZ 51	000.10486	9/05/97
	207	2906 WZ 51	000.10491	9/05/97
	208	7963 WX 51	000.10493	17/04/97
	209	2907 WZ 51	000.10494	9/05/97
	210	7924 WX 51	000.10495	17/04/97
	211	6693 WV 51	000.10496	2/04/97
	212	7884 WX 51	000.10498	17/04/97
	213	7879 WX 51	000.10499	17/04/97
	214	2896 WZ 51	000.10500	9/05/97
	215	2892 WZ 51	000.10501	9/05/97

Source : J-P. DUPONCHELLE

TROYES



VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
RENAULT AGORA - 3P	209	209 NG 10		26/07/96
	210	210 NG 10	10018	26/07/96
	211	211 NG 10		26/07/96
	212	212 NG 10		26/07/96
	213	4213 NG 10		26/09/96
	214	4214 NG 10	10005	26/09/96

Source : J-P. DUPONCHELLE

VANNES



VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> MERCEDES O405-N - 3P	120	8572 VC 56		
	121	8573 VC 56		
	122	1977 VJ 56		
	123	1974 VJ 56		
	124	2911 VN 56		
	125	2912 VN 56		
	126	2914 VN 56		

Source : Christophe DECAUX

ETAT DE PARC



Lorient (56)

Cet état de parc, officieux, a été établi par Christophe DECAUX en septembre 1997 sur la base d'observation faites sur le terrain. Il est donc de ce fait incomplet.

Le premier chiffre du n° de parc indique l'unité d'exploitation dont dépend le véhicule :

- 1- Lorient / Caudan
- 2- Ploemer / Lanester
- 3- Queven
- 5- Lochrist

Il est remplacé par un point (•) lorsque l'unité d'affectation n'a pu être définie.

D'autre part, la CTRL a changé de logo le 1er septembre (c'est malheureusement l'ancien qui vous est présenté dans ce numéro...). Une nouvelle livrée est donc progressivement mise en place sur la flotte. Les véhicules arborant cette nouvelle livrée ont un n° de parc indiqué en gras.

VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> SAVIEM SC10 UPF	5017	5596 TH 56		
	•018	4808 TG 56		
	•019	5009 TC 56		
<S> MERCEDES O305 HLZ	5024	679 QU 56		
	•025	4577 QY 56		
<S> HEULIEZ GX187	5031	6583 RW 56		
	5032	6959 SA 56		
	5033	6958 SA 56		
	3034	6957 SA 56		
	2035	6001 SE 56		
	2036	8729 SA 56		
	2037	7223 SK 56		
	2038	7224 SK 56		
	•039	5588 TH 56		
	3040	5589 TH 56		
	3041	5590 TH 56		
	3042	5593 TH 56		
<A> VAN HOOL AG700	3060	9504 TP 56		
	1061	9512 TP 56		
	1062	810 TQ 56		
	3063	595 VD 56		
<A> VAN HOOL AG300	2064	130 VL 56		

MATÉRIEL

VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<M> RENAULT MASTER	4095	941 SV 56		
	4097	3474 SY 56		
	•098	8307 TV 56		
	4099	7321 VC 56		
	•100	9967 VM 56		
<A> MERCEDES O305GHLZ	•120	3727 RC 56		
	•121	4788 RC 56		
	2122	2415 RH 56		
	3123	2418 RH 56		
	2124	2413 RH 56		
	2125	7660 RL 56		
	•126	7659 RL 56		
<S> RVI PR100	1077	3225 RC 56		
	•131	5366 RC 56		
	•133	2195 RH 56		
	•134	2193 RH 56		
	•135	2194 RH 56		
	•136	6359 RS 56		
	2137	6360 RS 56		
	•138	6361 RS 56		
	3139	6362 RS 56		
	•141	6363 RS 56		
	5142	6364 RS 56		
<A> RVI PR180 / 180-2	•151	2190 RH 56		
	•152	2191 RH 56		
	2154	2192 RH 56		
	•155	7925 RM 56		
	•156	7926 RM 56		
	•158	6909 RW 56		
	3159	6584 RW 56		
	•161	6911 RW 56		
	3162	6910 RW 56		
	•164	8406 SK 56		
<S> RVI R312	5165	8407 SK 56		
	•199	8018 TA 56		
	•200	6140 SM 56		
	1201	6238 SR 56		
	1202	6241 SR 56		
	•203	1435 ST 56		
	5204	1433 ST 56		

Véhicules réformés ou pouvant être considéré comme tels compte tenu des "trous" dans les numéros de parc :

RVI PR100 n°078, 132 et 150,
RVI PR1800 ou 180-2 n° 153, 157, 160 et 163,
RENAULT MASTER n° 096
SAVIEM S53 n° 560 à 564.

MATÉRIEL

VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> HEULIEZ GX107	3205	2827 SQ 56		
	1206	2829 SQ 56		
	•207	2844 SQ 56		
	1208	2849 SQ 56		
	1209	7828 ST 56		
	•210	7820 ST 56		
	•211	7817 ST 56		
	•212	6675 SZ 56		
	2213	6669 SZ 56		
	1214	6664 SZ 56		
	1215	6660 SZ 56		
	1216	6653 SZ 56		
	1217	6656 SZ 56		
	1218	821 TD 56		
	1219	823 TD 56		
	•220	818 TD 56		
	•221	987 TE 56		
	•222	988 TE 56		
	•223	986 TE 56		
	3224	5573 TH 56		
	3225	5574 TH 56		
	3226	5580 TH 56		
	3227	5581 TH 56		
	3228	5582 TH 56		
	3229	5583 TH 56		
	5230	5584 TH 56		
	5231	5585 TH 56		
	•232	5586 TH 56		
	5233	5587 TH 56		
	•234	8977 TN 56		
	3235	8997 TN 56		
	3236	8991 TN 56		
	•237	8979 TN 56		
	•238	9001 TN 56		
	1239	6642 TX 56		
	1240	6638 TX 56		
	1241	6632 TX 56		
	1242	6621 TX 56		
	1243	9226 VB 56		
	1244	9223 VB 56		

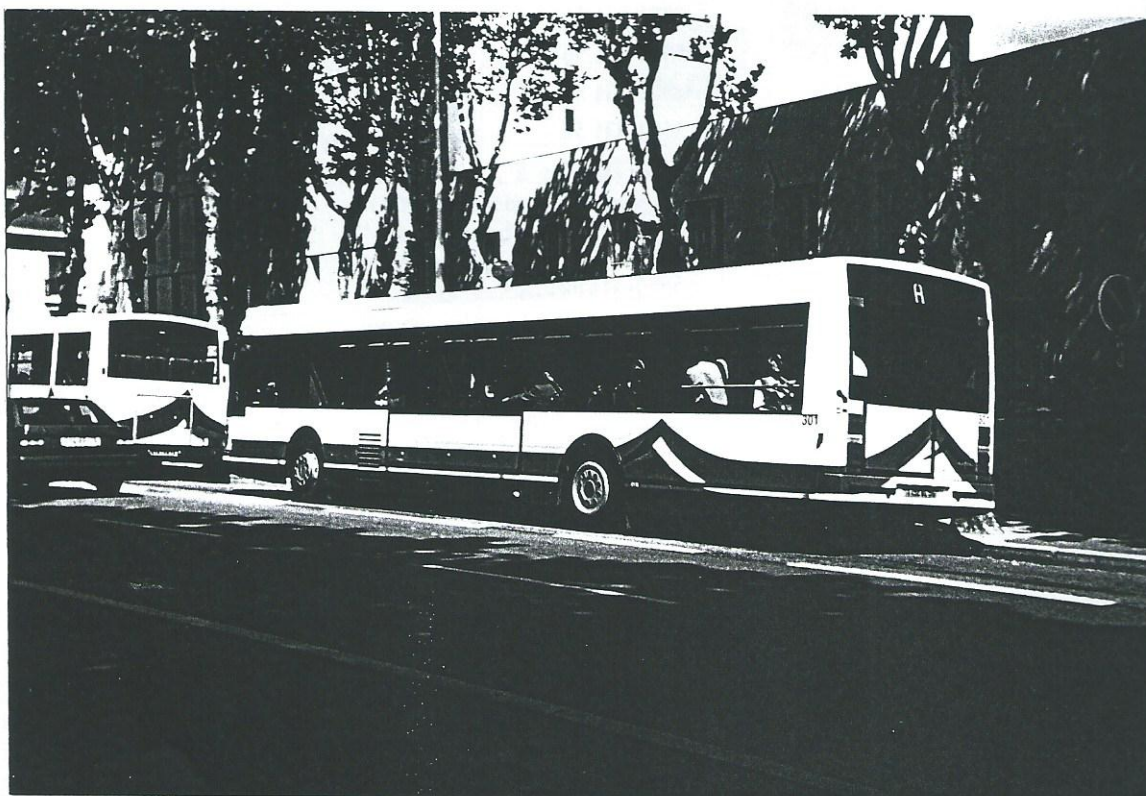
Rappel : afin de faciliter la lecture des tableaux,
vous trouverez les préfixes suivant devant la dénomination des matériels :

<A> pour Articulé, <C> pour autoCar, <M> pour Minibus,
<S> pour Standard, <T> pour Tramway et <Y> pour trolleybus.

Le matériel surbaissé apparaît sur fond grisé.

MATÉRIEL

VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> VAN HOOL A300	2301	1752 VL 56		
	2302	134 VL 56		
	•303	133 VL 56		
<A> HEULIEZ GX417	•320	9476 VP 56		
	2321	259 VQ 56		
	2322	5658 VQ 56		
<S> HEULIEZ GX317	2401	9203 VC 56		
	•402 ?	Non encore immatriculé		
	•403 ?	Non encore immatriculé		
	•404 ?	Non encore immatriculé		
<C> SAVIEM S53	•559	7125 RK 56		
	•564	???		



LORIENT, Cours de Chazelle - VAN HOOL A 300 n° 301 immatriculé 1752 VL 56
Premier VAN HOOL surbaissé A 300 du réseau CTRL, en service sur la ligne A
Document Christophe DECAUX - 21/08/96

DOCUMENTATION TECHNIQUE



AGORA articulé

Nous vous fournissons, sur feuillet séparé, une copie de la documentation technique RVI concernant le nouvel AGORA surbaissé 4 portes qui commence à faire son apparition sur les réseaux français.

Sachez qu'il existe également une version 3 portes de ce matériel dont le schéma de masse est joint à la documentation technique. C'est d'ailleurs cette version 3 portes qu'a choisi la RATP.

Un des précurseurs : la RATP.

61 véhicules ont été commandés qui seront numérotés à partir de 4401. Le premier exemplaire n°4401 est arrivé cet été au dépôt de Belliard pour essais (photo du 06/09/97 ci-dessous).

Son numéro de série est VF6PU07A100000020.

Les 61 véhicules se répartiront comme suit :

Ligne 91 (Bastille / Montparnasse 2 - TGV) - Centre Bus

d'Ivry : 20 exemplaires avec rampe pour les usagers en fauteuil roulant (UFR). Equipement prévu pour la mi-novembre 97.

Ligne 95 (Porte de Montmartre / Gare Montparnasse) - Centre Bus Belliard : 30 exemplaires. Les 11 derniers exemplaires seront également affectés à cette ligne lorsque la fusion des lignes 95 et 48, déjà évoquée dans nos précédents numéros, sera effective.



FORUM

LES ADHÉRENTS ONT LA PAROLE

La rubrique "Forum - Les Adhérents ont la parole" que vous découvrez aujourd'hui vous paraîtra sans doute bien vide... Et pour cause ! C'est vous, adhérents, qui déciderez du contenu. Elle évoluera donc en fonction de ce vous voudrez en faire. Vous trouverez dans les lignes qui suivent une idée de son futur contenu.

1- FPTU ET VOUS :

1 ou 2 pages, "institutionnelles", qui serviront de lien entre l'Association et ses adhérents.

Une décision à prendre pour l'avenir de l'association ? Vous en serez informé !

Un appel à documentation pour concevoir un article ? Vous serez sollicités !

2-DEBAT :

Un coup de coeur, un coup de gueule ? Des idées ? Une controverse ?

Ces colonnes sont à vous !

3- ENTRE NOUS :

Vous cherchez un ticket de bus de Morlaix ? Une photo ancienne d'un autobus ayant circulé à Bordeaux ? Vous êtes passionné par les feux de signalisation et n'arrivez pas à trouver la documentation nécessaire à l'assouvissement de ce vice ? Vous vous posez depuis des années une question sans jamais avoir réussi à trouver la réponse ?

Pour entrer en contact avec les autres adhérents, ne cherchez plus ! C'est ici que vous devez passer votre annonce !

4-PASSION :

Une collection originale ou inédite ? Une vie entière vouée à un domaine particulier ?

Faites-nous partager votre passion !

5- AILLEURS :

La vie des autres associations vous intéresse ?

Vous, association, souhaitez vous faire connaître ?

Vous organisez une manifestation et souhaitez en informer nos adhérents ?

Bienvenue dans ces pages !

Voilà le programme.

Lancement officiel en Janvier 98, pour le n° 18 ! Soyez nombreux à participer !

Pour ce numéro 17, nous vous proposons de prendre plus particulièrement connaissance des nouvelles "procédures" à suivre si vous souhaitez nous contacter ou nous envoyer informations, documentation ou articles.

Le nouveau fonctionnement du

magazine, collégial, va imposer à certains une petite gymnastique postale !

Mais n'ayez crainte, le courrier suivra !

Vous avez découvert un magazine qui a évolué sur le fond et s'est radicalement transformé sur la forme.

Son nouveau visage, nous l'espérons, a su vous séduire.

Pour lui conserver sa qualité et son image homogène, quelques règles de base, pouvant paraître contraignantes, devront être respectées.

Merci à tous de jouer le jeu.

FPTU ET VOUS

• COTISATION 98

La fin de l'année approche, ce présent numéro est d'ailleurs le dernier de 1997.

Si vous souhaitez continuer à nous suivre et à nous lire, le douloureux moment de régler votre cotisation pour 1998 arrive...

Une bonne nouvelle tout de même, elle n'a pas été augmentée, comme nous nous y étions engagés.

Merci de nous adresser cette cotisation avant le 05 janvier 98 afin de recevoir le prochain numéro en continuité.

Vous trouverez tous les détails sur le bulletin détachable à la fin du présent numéro. Merci de nous envoyer ce bulletin avec votre règlement pour nous aider dans le traitement de vos envois.

• ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 97

Vous avez reçu il y quelques jours un questionnaire concernant l'organisation de l'Assemblée Générale 1997.

Outre l'appel à candidature pour le renouvellement du bureau, il contient des questions importantes dont vos réponses conditionneront l'organi-

sation de cette Assemblée Générale. Merci de nous le renvoyer (même si vous n'êtes pas candidat) rapidement.

Lors de cette Assemblée Générale, les points suivants seront abordés :

- Élection du nouveau Bureau
- Élection du Conseil

- Transfert du siège social
- Révision des statuts
- Divers points, définis d'après vos réponses au questionnaire.

Si vous ne pouvez vous déplacer, un compte-rendu de cette Assemblée Générale vous adressé comme il le sera pour les adhérents présents.

• OÙ ENVOYER QUOI ET A QUI ?

 Vous souhaitez joindre l'équipe dirigeante de **FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS** :

Dans l'attente de la prochaine Assemblée Générale, tout le courrier concernant l'Association devra être expédié à :

Jean-Michel BOUTILLEZ
Vice-Président et Président par intérim
4 - 15, square Pierre et Marie Curie
F - 78120 RAMBOUILLET

 Vous souhaitez joindre la Rédaction de **RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE**, envoyer vos contributions et articles:

- Questions d'ordre général,
- Rubriques "A la Une", "Zoom" et "Forum":

Responsable de la Rédaction :

Arnaud WADOUX
5 rue Diard
F - 75018 PARIS

e-mail : awadoux@club-internet.fr

- Rubriques "60 jours à..." et "Euro"

Responsable de rubriques :

Patrick KIRSTETTER
6 rue Paul Belmondo
F - 93160 NOISY LE GRAND

- Rubrique "Matériel"

Responsable de rubrique :

Christophe DECAUX
2, square Vitruve
F - 75020 PARIS

• CHARTE DE PUBLICATION

Vous le savez, Réseaux Urbains de France ne peut exister que parce que beaucoup d'entre vous nous font régulièrement parvenir informations, documentations ou articles. A chaque parution, nous vous en remercions et n'hésitons pas à le faire une nouvelle fois ici :

Merci à tous !

A nouvelle équipe, nouvelle formule et à nouvelle formule, nouveau mode de fonctionnement. Nous avons souhaité insérer ici-même une "Charte de Publication" à laquelle nous vous demandons, en tant que contributeur régulier ou occasionnel d'adhérer. Il en va du bon fonctionnement et de la qualité de notre magazine. Par avance, merci à tous de bien vouloir vous "plier" à ces quelques règles.

Elle ne figurera dans le magazine que cette fois-ci. Conservez-là ! Nous en gardons toutefois quelques exemplaires à votre disposition et elle sera systématiquement envoyé à chaque nouvel adhérent.

Charte de Publication

- ① Seuls les adhérents à **jour de leur cotisation** peuvent prétendre à publier des articles complets.
- ② Excepté quelques exceptions (insertions publicitaires éventuelles, reproduction de documentation extérieures), **l'unité de la maquette est la règle**. Les contributeurs acceptent donc que la mise en page finale soit du ressort de la rédaction. Toutefois, des indications de mise en page peuvent être demandées par les contributeurs pour ce qui concerne les articles complets. Ces indications devront néanmoins tenir compte des impératifs graphiques exigés par le respect de la maquette.
- ③ Les contributeurs indiquent, lors de l'envoi de leur production, si celle-ci consiste en **un article complet et intangible** ou s'il s'agit d'une **contribution à vocation collective** dont l'usage est laissé à la discrétion de la Rédaction.
 Dans le premier cas, l'article est **obligatoirement signé** par son (ou ses) auteur (s) et **n'engage que sa (leur) responsabilité**, sauf dans les quelques domaines prévus par la loi (diffamation avérée, insoumission à l'Etat) où la responsabilité des Rédacteur en Chef et Directeur de la Publication peut être conjointement engagée.
 Dans le deuxième cas, le nom du contributeur sera cité collectivement en début de magazine, à l'emplacement créé à cet effet. Le contributeur peut, s'il le souhaite, demander à conserver l'anonymat.
- ④ Sauf s'il s'agit d'une commande émanant de la Rédaction, **l'envoi d'un texte ou d'un article n'implique pas sa publication systématique**.
- ⑤ **Sur simple demande** préalable, les contributions publiées ou non ainsi que la documentation éventuelle les accompagnant **peuvent être restituées à leur auteur**.
- ⑥ **Les contributions peuvent parvenir à la Rédaction** ou aux Responsables de rubrique **par tout moyen choisi par le contributeur** : manuscrit, feuillets dactylographiés, disquettes informatiques ou courrier électronique.

La Rédaction invite et remercie par avance tous les contributeurs qui le peuvent à envoyer leur contribution sur disquette, ceci facilitant grandement le travail de saisie sachant qu'en raison des impératifs de mise en page, il n'est pas nécessaire de fournir un document élaboré. Un simple texte frappé "au kilomètre" accompagné d'éventuels fichiers graphiques suffisent. Le transfert et la conversion éventuels des fichiers ainsi que la mise en page finale restent à la charge de la Rédaction. Toutefois, lorsque la contribution est fournie sur disquette, il est demandé aux contributeurs d'y joindre un tirage papier permettant d'identifier immédiatement le contenu de la contribution. Sur simple demande, les disquettes envoyées seront restituées.

.../...

Concernant les photographies, les contributeurs sont informés que, mises à part celles qui seront publiées en page couleur, **celles-ci seront la plupart du temps scannées et réduites ou agrandies** afin de les insérer harmonieusement dans la trame du magazine. Sauf désaccord de leur auteur, **certaines photographies pourront n'être utilisées que pour un détail** du sujet présenté. **Chaque photographie** envoyée à la Rédaction **devra mentionner** au dos : **le nom de l'auteur, le nom du propriétaire** du cliché s'il est différent de l'auteur, **la description précise du sujet** et si possible **la date et l'heure de la prise de vue**, tout ceci afin de préserver les droits d'auteur.

- ⑦ Afin d'éviter tout problème ultérieur, **nous rappelons aux contributeurs que tout document**, quel qu'en soit le sujet ou le support, **déjà publié ou commercialisé est soumis aux lois régissant les droits d'auteur.**

Aussi, **ne pourront être publiés que les documents dont les sources et le nom de l'auteur ou de la société propriétaire seront cités.**

Aussi, nous ne pouvons qu'inviter les contributeurs à vérifier les conditions de reproduction voire à créer leur propre documents s'il souhaitent étayer un article ou une information d'une image, d'un plan, d'une photo, etc.

La Rédaction ou d'autres adhérents peuvent leur venir en aide pour de telles créations.

- ⑧ **Toute documentation envoyée à l'association**, conjointement ou non à une contribution au magazine, **doit être identifiée par son expéditeur comme étant soit un don, soit un prêt nécessitant sa restitution.**

Sans précision de la part de l'expéditeur, ces documents seront réputés faisant partie du fonds de l'Association.

Un catalogue de ce fonds sera proposé dès que possible et l'organisation de sa mise à disposition des adhérents est actuellement en cours de définition.

- ⑨ Pour faciliter la bonne circulation des informations, les adhérents sont invités à envoyer leurs courriers et contributions aux adresses indiquées dans la rubrique Forum de chaque numéro de Réseaux Urbains de France.

ENTRE NOUS

Recherche R312 désespérément...

RVI ne fabrique plus cet autobus "star". Il est donc temps de célébrer ce véhicule à la belle carrière.

Nos amis de Car-Histo-Bus nous proposent de collaborer à la confection d'un "annuaire" des R312 actuellement en service.

Si pour la plupart des grands réseaux, la collecte d'informations est plutôt aisée (quoique...), les réseaux des petites et moyennes villes risquent de nous poser des problèmes de recensement. Aussi, toute information est la bienvenue !

Nous souhaitons lister les données suivantes :

- n° de châssis,
- n° d'immatriculation,

- date de fabrication (CAM),
- affectations première et actuelle
- n° de parc
- date de mis en service sur le réseau

Si vous savez quelque chose, merci de transmettre à Christophe DECAUX.

Funiculaires.

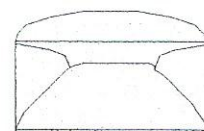
Pour la rubrique "A la Une", nous voudrions faire paraître un dossier sur ce mode de transport souvent oublié mais parfois maillon-clé d'un réseau.

Nous disposons de peu d'informations sur les différentes lignes en service dans notre pays. Là aussi, nous vous mettons à contribution pour ce qui concerne les villes de Lyon, Le Havre,

Pau, Thonon les Bains, Paris et toutes les autres villes où des funiculaires sont ou ont été en service.

En fonction des informations recueillies, il est également possible que les funiculaires équipant certaines stations de sport d'hiver soient aussi évoqués, de même que les téléphériques urbains du type de celui de Grenoble.

A vos enveloppes, donc, adressées à Arnaud WADOUX.



AILLEURS

Une rencontre informelle a eu lieu, en octobre dernier, entre l'équipe de transition de FPTU et une "délégation" de Car-Histo-Bus. Outre le plaisir de recontrer d'autres passionnés, les opportunités de collaboration future entre nos deux associations, différentes mais complémentaires, ont été évoquées. Aucune décision n'a, bien entendu, été prise sans l'accord des adhérents de FPTU.

Mais de tout cela, nous aurons l'occasion de reparler lors de notre Assemblée Générale.

Toutefois, Car-Histo-Bus a souhaité offrir la possibilité aux adhérents de FPTU d'acquérir une production originale réalisée en collaboration avec la Société NOREV Miniatures :

**Modèle réduit SC10, version ' **

Ces caractéristiques sont les suivantes :

- SC10U Norev, rouge et blanc
- Echelle 1/43ème
- Planche de décalques et planche autocollante pour décoration (blasons, n° de parc, plaques)
- 2 versions :
 - série 2100 (affectation ligne 8)
 - série 2200 (affectation ligne 68)

Attention ! Cette série est limitée à 250 exemplaires et est livrée avec une documentation numérotée précisant le positionnement des différents éléments. Les premiers arrivés seront donc les premiers servis car il n'y aura pas de réédition. Pour cette raison, il ne sera accepté qu'un seul exemplaire par adhérent.

CAR-HISTO-BUS vous propose ce modèle réduit pour seulement **150,00 F**, frais d'emballage et d'envoi recommandé compris. Le règlement devra être joint à la commande.

BON DE COMMANDE SC10U NOREV, EDITION LIMITEE CAR-HISTO-BUS

NOM : PRENOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL : VILLE :

TELEPHONE :

Je commande 1 exemplaire du SC10  Norev, série : ☐ 2100 (ligne 8)
☐ 2200 (ligne 68)

Je joint un chèque de **150,00 F** libellé à l'ordre de **CAR-HISTO-BUS** à l'adresse suivante :

CAR-HISTO-BUS
 5, rue Florian
 F-81000 ALBI

DATE : SIGNATURE :

Pour les commandes provenant de l'étranger, merci de contacter préalablement CAR-HISTO-BUS

ADHÉSION 98

Vous souhaitez nous rejoindre ou renouveler votre adhésion (comme promis, pas d'augmentation en 1998) ? Nous vous remercions de bien vouloir utiliser le coupon ci-dessous. Cela nous facilitera la lourde tâche du suivi administratif ! Si vous ne souhaitez pas abîmer votre magazine, vous pouvez bien sûr photocopier cette page.

La cotisation est valable pour l'année civile, du 1er janvier au 31 décembre. Cette cotisation comprend l'abonnement pour 6 numéros au magazine RESEAUX URBAINS DE FRANCE, à paraître au début de chaque mois impair. Pour la continuité de votre abonnement, merci de nous envoyer votre paiement avant le 05 janvier 1998.

Son montant est fixé à 220,00 F pour la France métropolitaine et à 230,00 F pour l'Union Européenne. Pour les autres pays, veuillez demander nos tarifs. Votre carte d'adhérent (preuve de l'enregistrement de votre cotisation) vous sera adressée avec votre prochain magazine.

Pour les adhésions en cours d'année, la totalité des numéros parus lors de l'année considérée seront livrés, la cotisation sera donc dûe intégralement.

Si vous ne souhaitez pas renouveler votre adhésion, nous apprécierions que vous preniez le temps de nous faire part de vos raisons.

Would you like to join our association ? Would you renew your subscription (as promised, no rising rate for the next year) ? Please use the coupon below, this will make the treatment of your demand easier. Of course, you may send us a copy of this page if you want to keep your magazine clean.

The subscription is valid for one whole year (from January 1st to December 31st). As a member, you will receive 6 issues of our magazine, RESEAUX URBAINS DE FRANCE, available at the beginning of each odd month. Please send us your subscription renewal before January 5th to receive the first 98' issue when available.

For european residents, the subscription rate is 230,- payable by international money orders only. Non-european citizens may ask our rates for overseas delivery. Your member card (proof of your membership) will be enclose with the next issue of your magazine.

For subscriptions received late in the year, all the issues of the magazine will be delivered, so the subscription rate will be the same.

If you don't want to renew your subscription, please spend a few minutes to write us and explain your reasons.

FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS - COTISATION 1998

☐ 1ère ADHESION / First demand

☐ RENOUELEMENT / Renewal

NOM / Surname :

PRENOM / Last name:

ADRESSE / Address :

CODE POSTAL / ZIP Code: VILLE / City:

PAYS / Country : DATE & SIGNATURE :

Résidents en France / French residents :

J'expédie ce coupon accompagné de mon règlement de 220,00 F par chèque bancaire (libellé à l'ordre de FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS) à :

(les résidents étrangers peuvent payer FRF 230,- par chèque bancaire, à condition qu'il soit émis sur un compte domicilié dans une banque française)

Résidents à l'étranger / Foreign residents :

J'expédie ce coupon et une copie du récépissé du mandat-carte international (FRF 230,- à l'ordre de Jean-Michel BOUTILLEZ, adresse ci-dessous) à :

I mail this coupon with a copy of the receipt of my international money order (FRF 230,- attn to Jean-Michel BOUTILLEZ, address shown below) to :

Mr Jean-Michel BOUTILLEZ - FPTU
4 / 15 square Pierre et Marie-Curie
F - 78120 RAMBOUILLET

Je suis adhérent :

☐ A titre personnel

☐ A titre professionnel

Entreprise :

Coupon à découper et à nous renvoyer accompagné de votre règlement

Technical drawing of a building facade section, showing a staircase and structural details. The drawing includes a cross-section of the building's exterior wall and interior structure. Key features include:

- A staircase with a wooden tread and a metal handrail.
- A large window or door opening with a frame.
- Structural elements like a concrete slab and a metal beam.
- Dimensions and annotations in French, including "DOK DE PAROITTE POUR MONTÉE DES ESC." (Door of wall for staircase).
- Scale indicators: 1/20, 1/10, and 1/5.

