

RESEAUX URBAINS DE FRANCE



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



A LA UNE

Le TVR : Caen se prépare,
Paris essaie

60 JOURS A...

L'actualité des réseaux
urbains français

ZOOM

St Etienne : lignes, matériel
et réseau affrété

EURO

La Chaux de Fonds.
Nouvelles de Belgique,
Luxembourg et Suisse

MATÉRIEL

Les journées du GART
Les trolleybus de Lyon
Etats de Parcs

FORUM

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



N° 18

JAN / FEV 98

4ÈME ANNÉE !

ISSN EN COURS



CAEN : en attendant le TVR... Renault Agora n° 452, Place St Pierre
Jean-Pierre DUPONCHELLE - 26/08/97



PARIS : le T2, ici à "Meudon sur Seine", connaît un énorme succès
Christophe DECAUX - 08/07/97



RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE

Responsable de la rédaction :
Arnaud WADOUX

Pour contacter la rédaction, voir en pages "Forum".

La reproduction de tout ou partie des articles publiés dans le présent magazine est soumise à l'accord écrit du Responsable de la Rédaction.

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 :
4/15 square Pierre et Marie Curie
78120 RAMBOUILLET

Tél. : 01 34 83 98 12
Fax : en cours
e-mail : fptu@wanadoo.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 :
Jean-Michel BOUTILLETZ

Trésorier :
Christophe DECAUX

Secrétaire :
Patrick KIRSTETTER

Membres du Conseil :
Olivier DELESTRADE
Guy JONCKERLYNCK

SOMMAIRE

NUMÉRO 18

France Passion des
Transporteurs
Jean-Michel BOUTILLETZ
4/15, square Pierre et Marie Curie
78120 RAMBOUILLET
Tél. 01 34 83 98 12

EDITO

Bonne année 98 ! p. 4

A LA UNE

TVR : Caen se prépare, Paris teste
Arnaud WADOUX p. 5

60 JOURS A...

L'actualité des 250 réseaux urbains français
Compilée par Patrick KIRSTETTER p. 10

ZOOM

Saint-Etienne, lignes et matériel
Olivier DELESTRADE p. 36

Saint-Etienne : les lignes affrétées
Robert ROSTAGNI p. 41

EURO

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

La Chaux de Fonds, un réseau centenaire...
Pierre COLIN p. 44

MATÉRIEL

Les XVI èmes journées du GART
Christophe DECAUX p. 48

Lyon : le VBH 85 a trouvé sa relève
Jean-Michel BOUTILLETZ et Patrick KIRSTETTER p. 51

Etats de Parc p. 54

FORUM

FPTU et vous..... p. 59

Joint à ce numéro : - dossier technique trolleybus de Lyon
- supplément "Adhésion et Boutique"
- enquête lecteurs

EDITO

ARNAUD WADOUX

FPTU vous souhaite une année 98 riche en bus, trams, métros... et autres véhicules !

Chers amis, adhérents et lecteurs,

FPTU a fêté, le 6 janvier dernier ses trois années d'existence. Que de chemin parcouru, de sa fondation en 1995 à l'élection, il y a tout juste un mois, de la nouvelle équipe...

Le 6 décembre 97 s'est en effet tenue, devant 17 adhérents (dont plusieurs venus spécialement de province), notre Assemblée Générale qui a permis de clore les longues semaines de flottement qui ont suivi le démission de notre ancien président. Vous en trouverez en pages "Forum" le compte-rendu.

Six candidats étaient en lice pour l'élection du nouveau Conseil d'Administration, vous les avez tous élu. Il est donc temps de faire plus ample connaissance :

Jean-Michel BOUTILLEZ, 29 ans, est responsable du service philatélique d'une grande poste du 15ème arrdt de Paris. Il aura la lourde tâche d'oblitérer l'avenir de notre association : il en est le nouveau Président.

Christophe DECAUX, 26 ans, vient de rejoindre les services scientifiques de la Police Nationale. Nouveau Trésorier, il traquera désormais les dépenses indues, scrutera chaque billet de banque et arrêtera... les comptes.

Olivier DELESTRASSE, 30 ans, agent d'exploitation transport et seul représentant de province dans ce nouveau Conseil, exploitera aussi vos ressources puisqu'il gèrera le fonds documentaire de FPTU et les échanges

d'infos entre adhérents grâce à la base de données en cours de création.

Guy JONCKERLINCK, notre doyen, est retraité. Il sera l'Ambassadeur de l'Association.

Patrick KIRSTETTER, 45 ans, passe plus de temps en voiture que dans les bus ou le métro. Pardonnez-le, il est régulateur bus à la RATP.

Il régulera le courrier de FPTU et relira votre magazine avant publication puisqu'il a été reconduit dans ses fonctions de Secrétaire.

Arnaud WADOUX, 28 ans, tente de satisfaire les voyageurs du réseau SNCF en tant que Chef d'Escale de la Gare Montparnasse à Paris. Il tentera désormais de satisfaire les lecteurs de Réseaux Urbains de France, puisque le Conseil l'a nommé Responsable de la Rédaction des publications de FPTU.

Six membres du Conseil, six numéros du magazine par an, six éditos... Nous prendrons donc la plume chacun notre tour et c'est donc à moi qu'il revient le plaisir d'ouvrir le bal.

Lorsque l'équipe de transition m'a demandé de reprendre en mains le magazine, j'ai souhaité avec plaisir et anxiété relever ce défi avec comme objectif votre satisfaction. Je me suis efforcé de produire, avec le numéro 17, un magazine que vous souhaiteriez acheter si vous le trouviez en kiosque.

Le tirage de notre magazine reste certes encore trop limité pour envisager une

impression OFFSET mais, avec les moyens du bord, déjà conséquents, le résultat semble, si j'en juge par vos témoignages d'encouragement, plutôt positif.

Son coût de production, dans les conditions actuelles, reste relativement élevé. Nous en avons les moyens à condition que notre lectorat et... nos rentrées financières se développent.

Ces contraintes nous amènerons peut-être à changer de prestataire ou à réduire provisoirement sa pagination. Ne nous en veuillez pas si de telles baisses ponctuelles de qualité survenaient...

A l'heure où nous apprenons l'irruption d'un concurrent dont les motivations ne nous apparaissent que trop claires, nous avons, plus que jamais, besoin de votre soutien, de votre participation et... de votre avis.

Aussi, j'aimerais en savoir un peu plus sur vos véritables attentes à la lecture de Réseaux Urbains de France. Je vous propose donc de me renvoyer le questionnaire "lecteurs" que je joins à ce numéro. Il me permettra de coller au mieux à vos désirs, sachant que, malheureusement, il ne sera pas possible de répondre à toutes vos suggestions. Le résultat de ce questionnaire sera bien entendu publié dans le n°19 de votre magazine.

Je vous souhaite bonne lecture et je vous invite à partager avec nous une belle et heureuse année 1998 !

Photos de couverture :

Haut : Le TVR d'ANF Bombardier au terminus du TVM à Saint Maur - Créteil le 01/11/97
Document : D. CROSNIER
Bas : Trolleybus ER100 n°2611
Lyon - Réseau TCL
Doc. : J-M. BOUTILLEZ

Photo-montage de couverture :

Frédéric COUPECHOUX.

Rédaction :

Jean-Michel BOUTILLEZ
Pierre COLIN
Christophe DECAUX
Olivier DELESTRASSE
Patrick KIRSTETTER
Robert ROSTAGNI
Arnaud WADOUX

Ont aussi collaboré à ce numéro :

Lionel BREITMEYER,

Frédéric BOLLE,
Olivier CARRE,
Daniel CROSNIER,
Jean-Pierre DUPONCHELLE,
Frédéric GIANA,
Guy JONGERLYNCK,
Jean-Marie GUETAT,
Yves LE CHANU,
Bernard PAPOUZOPOULOS,
Hans PENNORS,
Patrick ROSTOUCHER,
Alain RYAT.

TVR CAEN SE PRÉPARE, PARIS TESTE

Arnaud WADOUX

Le concept de TVR (Transport sur Voie Réservée), véhicule à mi-chemin entre trolleybus et tramway, et né concrètement à Rochefort, en Belgique, sous le nom de GLT (Guided Light Transport) au début des années 90.

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Caennaise (SMTCAC) l'a adopté mais pas encore construit tandis que la RATP vient de mettre à l'épreuve la première rame construite par le groupement ANF - Bombardier Eurorail sur son site d'essais aménagé sur le site propre du Trans Val de Marne.

C'est à l'occasion des premiers tours de roue de ce nouveau véhicule, qui pourrait bien dans un proche avenir hanter un certain nombre de nos villes, que nous avons choisi de vous parler de ce TVR, de vous informer de l'avancement du projet de Caen et de vous relater l'expérience parisienne.

Le concept TVR ou le tramway sur pneus.

Censé représenter une alternative économique au tramway "lourd" en permettant aux collectivités moyennes de s'équiper d'un matériel apte à circuler sur un site propre tout en offrant un confort d'exploitation comparable à celui du tramway sur rail, le TVR est une sorte de trolleybus surbaissé et articulé, guidé mécaniquement par un rail encastré au centre de la chaussée.

Ses avantages résident dans sa facilité "d'installation" : les travaux de génie civil sont effet réduits à l'aménagement d'un site propre ne nécessitant pas d'importantes déviations de réseaux, à la pose d'un rail central et d'un fil aérien unique pour l'alimentation électrique.

Grâce à l'adhérence des pneumatiques, il peut, contrairement à son cousin sur rail, gravir des pentes de plus de 10%. Guidé, il offre la "rigidité" de l'exploitation du tramway : encombrement au sol intangible,

vitesse commerciale élevée et régularité. Mais surtout, doté d'un moteur couplé à un générateur diesel-électrique il peut s'affranchir de son guidage et/ou de la caténaire pouvant alors poursuivre sa route hors d'un site propre conçu pour lui. Aussi, la desserte de quartiers ne justifiant pas d'infrastructure lourde est possible à moindre frais.

Ceci peut néanmoins représenter un inconvénient si les avantages d'exploitation de la partie guidée sont amoindris par les performances médiocres de type bus d'éventuelles antennes ou dessertes terminales. Les futurs réseaux utilisateurs devront donc faire des choix pertinents.

Mais l'inconvénient majeur du système réside dans sa nécessaire exploitation en "circuit fermé", ce qui va à l'encontre de l'évolution actuelle des transports collectifs. En effet, les exploitants, en choisissant ce système

se privent d'emblée de possibilité d'interconnexion avec le réseau ferré.

De plus, annoncé comme étant un système économiquement avantageux, il semble que la mise en place soit plus onéreuse qu'estimée et ce pour deux raisons : la première est que le design voulu par les éventuels candidats se rapproche étrangement de celui d'un tramway classique en terme de qualités techniques et de capacité. De plus, pour tirer le meilleur parti d'un tel système, il convient de préférence, comme on l'a vu, de destiner au futurs véhicules des sites propres les plus longs possibles.

La deuxième raison est que ce type de matériel n'étant toujours pas construit en série, son coût ne peut être compressé, à l'inverse du tramway classique dont le coûts baissent chaque année un peu plus. Ainsi, même si l'on estime à Caen faire une économie de 40% on a pu voir les services du District de Rouen, s'interrogeant sur

leur projet de 2ème ligne, estimer le coût global du TVR au même niveau que celui du tramway (voir *RUDF n° 17*).

Conçus sur la plate-forme d'essais de Rochefort, dans la région de Charleroi en Belgique, les premiers prototypes issus de l'imagination des ingénieurs de Bombardier Transport laissèrent les exploitants de réseaux et les collectivités locales plutôt perplexes jusqu'à ce que la ville de Caen décide en 1993 de se laisser tenter par l'aventure TVR.

Bombardier, par le biais de sa filiale française ANF prépare donc la construction à l'échelle industrielle.

Le GLT/TVR est né.

Associé à Spie-Enertrans au sein du groupement France TVR, Bombardier propose la construction du système complet (génie civil + matériel) clés en main.

Le GLT/TVR est constitué de trois caisses reliées par deux articulations à soufflet (longueur totale 24,48 m / largeur 2,5 m / masse 25 t.), ce qui lui permet de transporter 200 voyageurs dont 51 assis.

4 essieux à suspension pneumatique, un plancher bas (320 mm) et de larges portes louvoyantes et coulissantes permettent une grande accessibilité et une bonne sensation de confort. Capable de gravir des pentes de 13 %, il affiche des performances de vitesse comparables à celles d'un tram classique : 70 km/h.

L'alimentation électrique en courant continu 750 v se fait par le pantographe placé sur la deuxième voiture, le retour s'effectuant grâce au rail central par le biais des 4 galets de guidage (1 par essieu).

En mode thermique, c'est un moteur diesel 6 cylindres qui délivre le courant aux 2 moteurs électriques des essieux avant et arrière.

Le guidage s'effectue au moyen des 4 galets d'essieu qui se fichent dans le rail central. Dans cette position, le volant est inopérant et le véhicule reste donc dans une trajectoire stable. Il peut donc s'approcher au plus près des trottoirs de quais sans les froter. Les habillages de bas de caisse descendent d'ailleurs si bas que les roues sont masquées.

Hors site de guidage, les galets sont relevés et le volant prend le relais et dirige l'essieu avant. Les 3 autres, directionnels à gestion électro-hydraulique, suivent fidèlement le rayon de braquage de l'essieu avant. La principale difficulté d'exploitation pour les machinistes reste donc le passage du mode non guidé au mode guidé : à la manière des avions sur les porte-avions, il convient de viser au plus juste le rail.

Premier sur le marché, le GLT s'approprie l'appellation TVR.

Aussi, il convient désormais de parler de tramway sur pneus lorsque on évoque le système de manière générique.

En effet, devant la dynamique initiée par la décision de Caen, d'autres constructeurs n'ont pas tardé à proposer des véhicules concurrents : Lohr Industries avec le Translohr et Renault Véhicules Industriels avec le Cavis.

Si c'est bien le TVR qui sera installé à Caen, les trois systèmes (et pourquoi pas quelques autres à venir) seront testés à Paris.

Caen, la pionnière.

Pas facile d'innover.

Lorsqu'un nouveau matériel est présenté, plus encore lorsqu'il s'agit d'un concept entièrement nouveau, on préfère attendre que les autres essaient les plâtres avant de se décider.

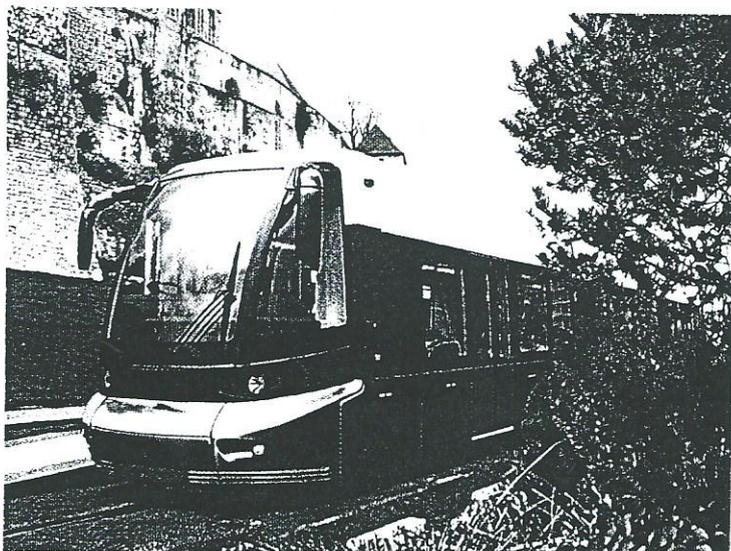
Pourtant, il faut bien une première.

Aussi, la décision du Syndicat des Transports de Caen est-elle une décision courageuse... et contestée. Courageuse parce que, ayant fait état

de leurs besoins, les édiles locaux ont trouvé dans un matériel qui n'existait pas encore l'objet de leur rêve : mieux que l'amélioration, nécessairement limitée, du réseau d'autobus et moins contraignant que le tramway en terme d'aménagements et de coûts.

Contestée parce que, consultée par référendum, la population de l'agglomération caennaise s'est opposée au projet. Pour autant, les coûts importants déjà consacrés aux études et le fait que le faible taux de participation au scrutin ait été jugé peu représentatif justifie pour les élus la décision de poursuite du projet.

Le coût de construction de la ligne qui comportera 4 branches (schéma page suivante) est estimé à 1,125 milliard de francs, financé à 60% par les collectivités locales, l'Etat et l'Union Européenne, les 40% restant étant à la charge du futur concessionnaire.

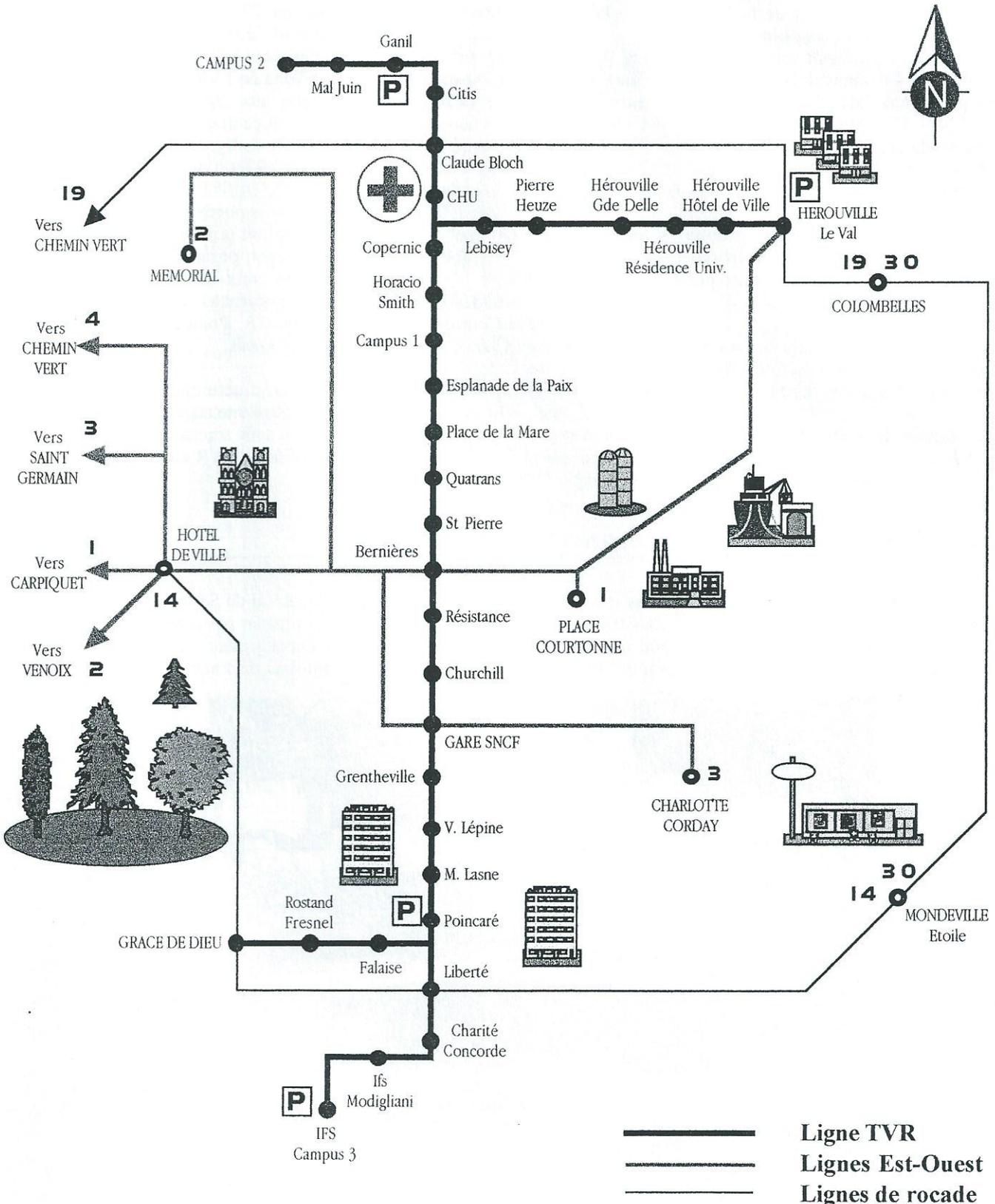


Rame de présérie installée devant le château de Caen - Doc. France-TRV



Le réseau à l'horizon 2000

Ligne TVR et lignes bus structurantes



© A. WADOUX

Les lignes de proximité et les lignes de rabattement ne figurent pas sur ce schéma

Le chantier devrait débuter en ce début d'année 98. Il a été découpé en tranches de 600 mètres demandant chacune 3 mois de travaux. Au total, 18 mois seront nécessaires pour la construction des 15 km de la ligne. Grâce à la traction bimode, la construction d'un dépôt spécifique est inutile : les 24 rames doivent trouver leur place dans l'actuel dépôt CTAC.

L'ensemble des travaux sera confié au groupement France TVR qui associe l'entreprise de travaux publics Spie-Enertrans et le constructeur ANF Industrie, filiale française du groupe multinational Bombardier Eurorail, concepteur du GLT/TVR choisi par Caen.

Le réseau sera réarticulé autour du nouvel axe. Les lignes du futur réseau seront réparties en 4 groupes :

- **les lignes de rabattement sur le TVR :**
 - 5 - Fleury / Hôtel de Ville

- 6 - Gare SNCF / Cormelles
- 15 - Citis / Hérouville (Ch. d'eau)
- 23 - Epron / Campus 2
- 24 - Cambes / Ganil (Parc Relais)
- 26 - La Folie / Ganil (Parc Relais)
- 27 - Poincaré / Ifs (Jean Vilar)

- **les lignes à forte fréquentation (majoritairement est-ouest, préfigurant le 2ème axe TVR) :**

- 1 - Carpiquet / Place Courtonne
- 2 - Beaulieu / Mémorial
- 3 - St Germain / Charlotte Corday
- 4 - Chemin Vert / Hérouville

- **les lignes de "maillage" :**

- 7 - Colombelles / Carnot
- 8 - Venoix / CHU
- 9 - Blainville / Mondeville
- 10 - Ganil / Place Courtonne
- 11 - Cuverville / Carnot
- 12 - Bretteville / Mondeville
- 17 - Arquette / Théâtre (Taxibus)
- 18 - St Contest / Louvigny
- 20 - Cuverville / Théâtre (Express)
- 21 - Lechesne / Saint Paul
- 22 - Authie / Place Courtonne

- **les lignes de rocades :**

- 14 - Hôtel de Ville / Mondeville
- 19 - Chemin Vert / Colombelles
- 30 - Colombelles / Mondeville

Sur les 27 lignes du futur réseau, 12 auront des fréquences égales ou inférieures à 15 minutes.

La ligne de TVR aura une fréquence de 4 mn aux heures de pointe sur le tronçon central et circulera de 05h00 à 00h30. 9 lignes de bus circuleront jusqu'à 22h00 dont 2 jusqu'à 01h00.

Les correspondances bus / TVR quai à quai seront privilégiées chaque fois que cela sera possible et 4 parcs relais seront mis à la disposition des automobilistes aux stations Ifs - Campus 3, Poincaré, Hérouville - Le Val et Ganil.

Cette restructuration du réseau devrait permettre une augmentation du nombre de voyages amenant 40.000 personnes à utiliser le TVR chaque jour.

Le TVR testé en Ile de France

La RATP cherche la perle rare lui permettant de boucler à moindre frais son réseau Orbitale, la rocade de petite couronne.

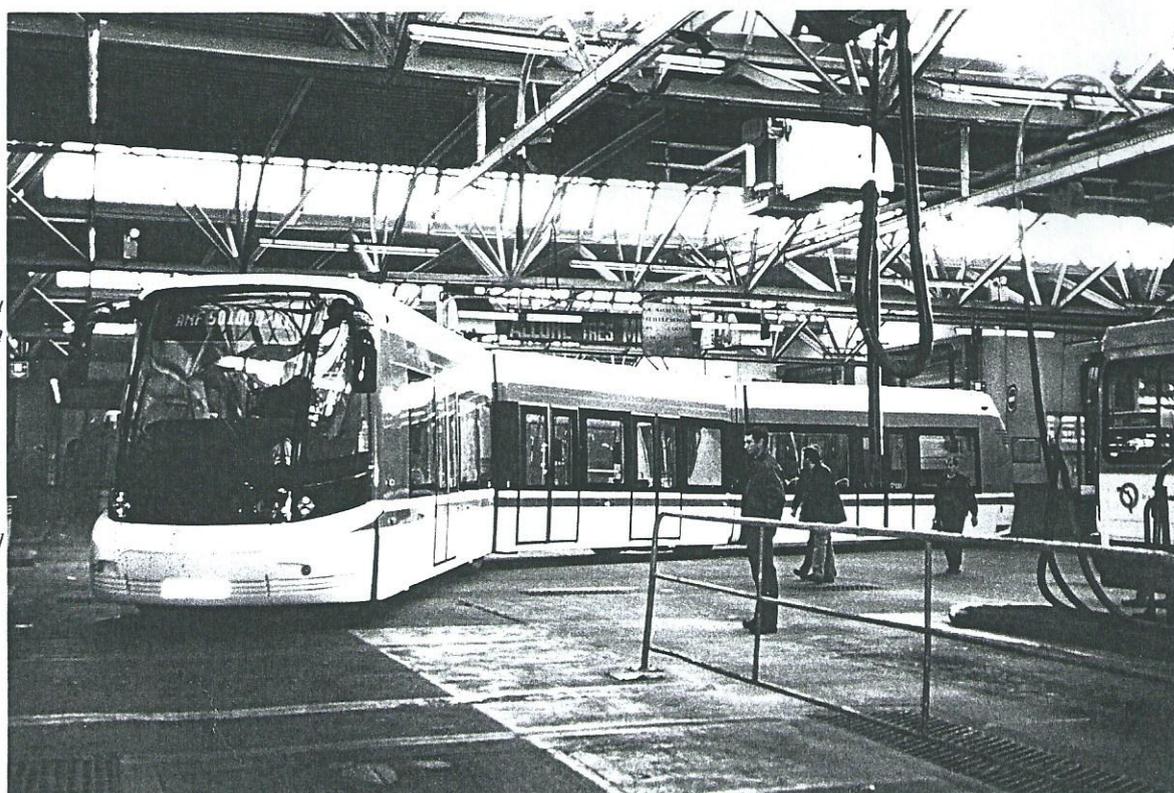
Tous les tronçons ne justifient pas la construction de sites lourds de type Val ou tramway classique comme Saint-Denis / Bobigny (T1) ou le

Trans Val de Seine (T2).

Un premier pas avait été franchi lors de l'aménagement en site propre intégral autobus de l'axe TVM, Trans Val de

L'arrivée du nouvel engin au dépôt de Thiais, le 1er novembre 1997, suscite la curiosité...

Doc. Daniel CROSNIER



Marne, partie sud-est de cette rocade allant de Saint-Maur à Rungis. Cet axe, exploité majoritairement par des PR180-2 offre un niveau de service largement supérieur aux lignes de bus auxquelles il se substitue. Pour autant, cela reste une ligne bus...

Aussi, il est logique que la RATP s'intéresse de près au tramway sur pneus. C'est donc naturellement que l'idée d'aménager une partie du site propre TVM s'est imposée pour tester en réel l'efficacité du nouveau système. Après quelques mois de travaux en automne 97, une section de 1500 m, située entre les stations "René Panhard" et "Bas Marin" est devenu apte à recevoir les "chenilles futuristes".

Les trois matériels proposés actuellement par les constructeurs (GLT/TVR, Translohr et Cavis) seront tout à tour testés et ce sur une durée totale estimée à 2 ans. L'exploitation sur la totalité de la ligne TVR permet d'utiliser le matériel avec et sans guidage, avec et sans alimentation électrique directe

mais aussi le passage délicat de la partie de voie guidée à celle non guidée.

A tout seigneur tout honneur, c'est bien évidemment le GLT/TVR d'ANF Industrie - Bombardier Eurorail qui a ouvert le bal le 1er novembre 97. Arrivée par la route depuis l'usine ANF de Valenciennes, le véhicule baptisé ANF 501000/A1, aux couleurs de la RATP mais toujours immatriculé dans le Nord (7535 W 59), a d'abord effectué quelques essais à vide pour enfin s'offrir aux voyageurs le 18 novembre après une présentation officielle la veille.

A l'origine, 3 allers-retours sur la totalité de la ligne ont été effectués le matin. Depuis le 8 décembre 97, 3 allers-retours supplémentaires ont lieu l'après-midi.

Les horaires théoriques ont été choisis pour permettre l'utilisation du matériel dans les diverses tranches d'affluence.

Les premières impressions sont plutôt positives. Mis à part un niveau de

bruit relativement important, notamment lors du fonctionnement du générateur diesel, la sensation d'être à bord d'un tram est... trompeuse.

Le véhicule, d'aspect extérieur un peu "lourdaud", est toutefois impressionnant dans les courbes.

Les voyageurs de la ligne TVM (et ceux venus spécialement pour tester l'engin !) et les ingénieurs de la RATP ont au moins six mois devant eux pour se faire une idée définitive. En effet, le deuxième véhicule (Translohr) qui doit être testé sur ce site du TVM risque d'y arriver avec un peu de retard, le premier élément n'étant pas tout à fait au point.

Le GLT/TVR pourrait donc rester dans le Val de Marne plus longtemps que prévu, ce qui permettra sans doute de régler quelques dysfonctionnements.

De fait, les nouveaux matériels connaissent souvent des débuts difficiles et le GLT/TVR n'échappe pas à la règle : des problèmes de surtension dans le moteur électrique lui ont valu d'être remorqué plusieurs fois jusqu'au dépôt.

L'agglomération de Caen, partenaire de ces essais, héritera donc d'un matériel testé et approuvé !



Le TVR à Choisy le Roi, prêt à être remorqué par la dépanneuse de la Permanence Générale

Le TVR devient une alternative crédible.

De nombreuses villes s'interrogent sur l'opportunité d'adopter le système TVR. Rouen vient d'y renoncer pour son axe est-ouest au profit d'un site propre bus. Nice en revanche s'est définitivement prononcé pour le

tramway sur pneus. Le SMTC (Clermont-Ferrand) est partenaire de la RATP pour cette campagne d'essais. Lyon y pense pour certains de ses axes lourds. Le Mans pourrait se laisser tenter. Tours, qui y songeait, devrait

finalment pencher pour le tramway classique, l'interconnexion avec le réseau SNCF étant devenu un axe majeur de réflexion.

Bref, le TVR est bel et bien devenu une alternative crédible au tramway.

60 JOURS A...

L'ACTUALITÉ DES RÉSEAUX URBAINS FRANÇAIS

Rubrique placée sous la responsabilité de Patrick KIRSTETTER

C'est comme ça...

De la politique en général... suite !

Notre Ministre des transports, Jean-Claude Gayssot, aurait-il eu vent de notre article quelque peu acide dans notre dernier numéro (page 10) ?

C'eût été un grand honneur pour notre modeste revue, mais... ne désespérons pas ! Toujours est-il que le Ministre a fait un geste significatif en annonçant lors de la journée du transport public le 16 octobre dernier, un train de mesures pour débloquer plusieurs projets de site propre.

Tout en dénonçant "l'asphyxie urbaine" et en déplorant "l'insuffisance des transports collectifs", il a annoncé une augmentation de 10% sur les autorisations de programmes faisant passer l'enveloppe de crédit de 581MF à 646MF. Un effort réel même si l'on reste en deçà des 930MF demandés par le GART.

Outre les constructions déjà décidées pour 40 kms de lignes de tramways (Montpellier, Orléans et la 2e de Strasbourg), voici le détail des projets financés :

Caen : TVR, 14 kms.

Nantes : 3e ligne de tram, 10 kms et prolongement de la ligne 1.

Valenciennes : 1 ligne de tram, 11 kms.

Bordeaux : 1 ligne de tram, 22 kms.

Lyon : 2 lignes de trams.

Rennes : Site propre bus Est-Ouest, 7 kms.

Brest : Site propre bus, 8,5 kms.

Maubeuge : Site propre bus, 7,5 kms.

D'autres mesures concernant plus particulièrement l'Ile-de-France sont développées dans la rubrique spécialisée.

Flambée de violence...

De nombreux réseaux ont connu ces derniers mois des accès de fièvre sans précédent.

Habituellement confinés à certaines banlieues "chaudes" de Paris, Lyon, Lille ou plus récemment Rouen, ces problèmes de délinquance souvent juvénile ont éclaté un peu partout en France et plus particulièrement dans des villes réputées calmes : Dijon, Besançon, Valence, Orléans, Belfort, Brest, Le Havre etc. la liste étant malheureusement longue.

Sans verser dans la dramatisation irraisonnée, il semble pourtant que le phénomène prenne une ampleur inquiétante,

à tel point que certains machinistes, et on peut les comprendre, refusent désormais de conduire leur véhicules dans certains quartiers.

A la suite de tables rondes et autres rencontres avec les usagers, les personnels et institutions concernées, le Ministre a annoncé plusieurs mesures concrètes :

- Renforcement de la présence sur les réseaux
- Actions de prévention en milieu scolaire
- Extension des contrats locaux de sécurité
- Aides de l'Etat pour installer des équipements de sécurité
- Mise en place d'unités spécialisées de police
- Création d'"adjoints de sécurité" (emplois-jeunes police)
- Aggravation des sanctions pénales
- Accélération de l'engagement des poursuites judiciaires
- Redéfinition du rôle des polices internes (RATP, SNCF)
- Information auprès des victimes des suites données à leur plainte.

Palmarès annuel de la Vie du Rail

Malgré une année 96/97 que nous pouvons qualifier d'année de transition (pas de grand événement, pas de bouleversements sur les réseaux considérés), nous ne pouvons que nous étonner de voir un classement chamboulé par rapport à l'année précédente, sans grande justification apparente.

Les critères changent en effet d'une année sur l'autre et, si les chiffres publiés ne sont pas discutables, l'utilisation qui en est faite, et notamment les coefficients attribués à tel ou tel critère ne nous semblent pas toujours utilisés à bon escient lorsqu'il s'agit finalement de juger de la qualité d'un réseau en tant qu'utilisateur.

Nous vous renvoyons donc, n'étant pas rancuniers, au n°2621 de l'hebdomadaire pour les détails du classement que vous livrons ci dessous :

1 - Dijon (+2)	11 - Bordeaux (+5)
2 - Strasbourg (-1)	12 - Le Havre (-1)
3 - Nantes (+5)	13 - Toulouse (-7 !)
4 - Lyon (+1)	14 - Clermont-Fd (-8 !)
5 - Marseille (+5)	15 - Saint-Etienne (-3)
6 - Rennes (+7 !)	16 - Lille (-8 !)
7 - Montpellier (=)	17 - Tours (+1)
8 - Rouen (+6)	18 - Nancy (-1)
9 - Orléans (+5)	19 - Nice (+1)
10 - Grenoble (-8 !)	20 - Toulon (-1)

**MULHOUSE**✓ **Tram**

Fin décembre 97, la pose des voies était achevée sur d'importants tronçons du prolongement vers Illkirch de la ligne A. Les poteaux caténaires étaient quant à eux tous en place.

✓ **Baptême**

L'arrivée des onze Agora (521 à 531) coïncidant avec le 50e anniversaire du rattachement de la commune de Bourzwiller avec Mulhouse, les nouveaux véhicules ont reçus à l'occasion d'une cérémonie de parrainage, le 26 septembre, un marquage sur leurs flancs symbolisant le Pont de Bourzwiller et la Tour de l'Europe, deux monuments emblématiques.

✓ **24 Heures**

C'est le nom du nouveau titre de transport lancé l'été dernier qui permet de voyager pendant les 24 H qui suivent son oblitération.

✓ **Site-propre**

Les lignes 6, 15, E2 et 14 (dans le sens ville) empruntent désormais un site-propre implanté avenue Schuman. Les feux rouges sont gérés par le SAE.

STRASBOURG✓ **Plébiscite**

Le succès du tram n'est plus à faire. Et pourtant nous ne résistons pas au plaisir de publier quelques nouveaux chiffres : le tram transporte plus de 60.000 personnes par jour sur un total de 155 000 déplacements en transports collectifs.

La comparaison avec les autres villes françaises de plus de 250 000 habitants sur la base des statistiques de l'UTP est édifiante : de 1991 à 1996, Strasbourg est passée du 9e au 4e rang pour la vitesse commerciale, du 4e au 2e rang pour l'offre et du 7e au 3e rang pour le rapport recettes / dépenses. La part des déplacements effectués en transports en commun serait passée de 11% à 14%.

✓ **Navette Aéroport**

Depuis le 26 octobre 1997, la navette aéroport a été remplacé par une nouvelle liaison entre le terminus Baggersee du tram et l'aéroport Strasbourg International à Entzheim.

A raison d'un départ toutes les quinze minutes (au lieu de 30 mn auparavant), cette ligne devrait être équipée de matériels surbaissés avec un aménagement intérieur spécifique.

Ce sont toutefois des FRI des Transports Verney qui assuraient cette navette l 24 décembre dernier.

✓ **Nouveaux (?) matériels**

Si les derniers articulés VanHool AG300 (n°545 à 568) sont équipés de la climatisation Sutrak, il en va de même pour les Agora standard qui commencent à équiper la ligne de petite ceinture (n° 653 et 656 à

659 vus en ligne).

Par ailleurs, le premier Agora (n°700, immatriculé 9352 YK 67) fonctionnant au gaz a été mis en service le 19 novembre sur la ligne 2. Strasbourg est le second réseau à s'équiper après celui de Lille.

Une quinzaine de bus de ce type devraient être acquis en 1999 et une station de compression devrait être installée dans le futur troisième dépôt, mixte tram / bus, devant être implanté cette même année dans le quartier de l'Elsau, au sud-ouest de la ville.

Un Agora articulé (n° 504) roulait également sur le réseau CTS fin décembre. Arborant une livrée spéciale, il peut s'agir d'un véhicule en essai.

Plus étonnante, la présence sur le réseau d'un PR118, lui aussi en livrée spéciale. Que fait donc à Strasbourg ce matériel plutôt obsolète, appartenant à une gamme de véhicules totalement inconnue dans la capitale alsacienne ? Nous tâcherons de mener l'enquête...

✓ **Le Fil... électrique**

Le Fil est une nouvelle ligne minibus joignant divers parkings de l'hypercentre (pour un prix modique de 2,00 F) entre la Place Kléber et Sainte-Marguerite.

Le plus intéressant est la mise en service sur cette ligne de deux midibus électriques Neoplan (n°110 et 111).

Ces véhicules, encore à l'essai puisqu'immatriculés en Seine-Saint-Denis, rechargent leurs batteries à une station implantée sur le parking de la rue Sainte-Marguerite.

Ce chargement s'effectue en 4 heures, pour une autonomie de 70 kms.

✓ **Communauté tarifaire**

Un nouveau tarif transfrontalier combiné a été créé en décembre entre la CTS, la SNCF, la DBAG et le transporteur local de l'autre côté du Rhin.



AUVERGNE

CLERMONT-Fd



✓ **Matériel**

L'exploitant qui s'équipait ces derniers temps de matériel VanHool (A500, A600, AG300), a choisi pour ses dernières commandes Heuliez avec motorisation Volvo : 9 GX 217-3p (651 à 659) et 4 articulés GX 417-3p (61 à 64) ont été acquis dernièrement. Après avoir été présenté les 26 et

27 septembre 97 en place Jaude, ces matériels ont commencé à être mis en service à partir du 15 septembre. Alain Ryat nous les détaille en pages "Matériel".

✓ **Navette Jaude-Victoire**

Depuis le 1er septembre 1997, une navette a été mise en place entre la place Jaude et la place Royale (celle de la Victoire étant en réfection). Ce service est destiné à pouvoir

transporter la clientèle sur la butte de Clermont où le dénivelé est important avec la place Jaude. Ce service fonctionnant l'après-midi de 12h00 à 19h30 est effectué par un transporteur privé, "Nenot Intertourisme", affrété par T2C. Le véhicule est un Peugeot Boxer fonctionnant au GPL. Il est peint en blanc avec une représentation des divers monuments existants entre les deux places.



BOURGOGNE

NEVERS



✓ **Le dimanche et le soir, on sort !**

Depuis le 21 mars 97, la STUNIV propose 3 services de bus le dimanche :

- A (Centre-Gare-Grande Pâtur) : 4 allers et 5 retours
- B (Gare-Centre-Venings) : 4 allers, 5 retours.

C (Gare-Centre-J.Duclos) : 5 allers, 4 retours

Depuis le 11 juillet, un quatrième circuit est mis en place :

E (Gare-Centre-Grands Prés) : 4 allers, 3 retours.

Les vendredi et samedi soir, ces

quatre lignes assurent 2 A/R .

A noter qu'un circuit **D**, saisonnier, assure en été la desserte de la plage et du camping .

✓ **Suppression**

La desserte du bourg de Sermoise avec la ligne 4D est suspendue depuis le 1er septembre.



BRETAGNE

AURAY

AURAY BUS

✓ **Auray Bus se présente !**

Brièvement abordé dans notre dernier numéro, ce nouveau réseau a vu le jour le 13 octobre dernier. Auray est une ville de 11 000 habitants, dont les établissements d'enseignement et plusieurs quartiers, comme celui de la gare, sont éloignés du centre-ville. Le 3 septembre 96, une ébauche de réseau avait été mise en place avec quatre premières lignes qui sont reprises et complétées par le réseau Auray-Bus. Celui-ci se compose de huit lignes (n°1 à 8). Les lignes 1, 2, 3 et 5 résultent de l'intégration de lignes scolaires interurbaines sur le territoire de la commune, et permettent aux élèves alréens de rejoindre leur collège ou lycée en utilisant des services auxquels ils

ne pouvaient avoir accès auparavant. Le même principe a été appliqué pour la ligne 4 qui correspond en fait aux lignes interurbaines régulières 23 (Vannes-Auray-Quiberon) et 24 (Auray-Quiberon) du réseau TIM (Transports Interurbains du Morbihan). Les trois nouvelles lignes purement urbaines auxquelles nous faisons allusion sont les lignes 6, 7 et 8. Au départ du centre-ville, elles desservent en radiales respectivement la gare SNCF, la ZI de Kerbois et le quartier de St Goustan. Ces lignes sont exploitées avec un GX77H immatriculé 117VT56 de Cariane-Atlantique (n°91925) avec une découpe spécifique. Différents titres de transport sont proposés, du ticket à l'unité (6F50) au carnet "Pass'partout" de cinq

tickets (23F). Des cartes mensuelles "Pass'mois" (130F), trimestrielles scolaires "Pass'cool" (240F) ou trimestrielles "Pass'séniors" (70F) sont aussi disponibles. La gratuité était proposée pendant les deux premières semaines d'exploitation.

LORIENT



✓ **Retour sur le rentrée**

La rentrée de septembre 96 avait déjà vu une extension importante du réseau consécutive à l'élargissement du district à plusieurs communes. Les nouveautés du réseau dont nous vous faisons l'écho dans notre précédent magazine tiennent essentiellement dans la création de trois axes forts : A, B et C.

A: Axe sud-nord reliant Gestel à Larmor-Plage avec tronc commun dans Lorient .

Il se décompose en deux lignes juxtaposées et décalées : **A1** part de Kerroc'h à l'extrémité SO (ex R). **A2** part du terminus intermédiaire Kerderff (ex L) et se dirige à l'extrémité NO à Pen Méné , alors que l'**A1** dessert l'antenne intermédiaire Kerzec.

B : Cette ligne, véritable épine dorsale du nouveau réseau, comporte deux antennes à chaque bout d'un tronc commun reliant le "Restau-U" et "Centre Alpha" à Lanester. Dans cette dernière commune, l'antenne **B1** dessert le Parc du Plessis (ex ligne B) et l'antenne **B2**, Locunel (ancienne ligne L dont l'indice disparaît). A l'autre bout, l'antenne **B1** part à l'ouest vers Ploemeur (Les Pins) et l'antenne **B2** s'incurve pour desservir le sud de Lorient vers Keroman sur l'ancien itinéraire du C (ou le Port de Pêche à certaines heures de la journée).

C : c'est une circulaire à Lorient partant de la "Gare d'Echanges" et reliant directement le Rond-Point de Keryado à l'Université sans transiter par le centre. **C1** tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, **C2** dans le sens inverse.

Les fréquences sont pour le tronc commun de la ligne **A** de 8 mn aux heures de pointe et 14 mn le reste de la journée ; pour le tronc commun de **B**, respectivement de 4mn et 7 mn ; pour la ligne **C**, de 10 mn et 13 mn.

La ligne **D** est prolongée au sud de "Nouvelle Ville" à "Carnel".

La ligne **E** reprend au sud la desserte du Port de Pêche de l'ancienne ligne A et assure la correspondance avec les liaisons maritimes vers Port-Louis, Rintec et Gâvres.

La ligne **R**, dont le tracé sud vers Ploemeur "Kerroc'h" a été repris par le A1 remplace désormais la ligne E pour la desserte de "Kerbernes".

Les autres lignes (F, G, H, I, J, K, M, O, P, V et 13) ne sont pas modifiées.

Il semblerait que toutes ces nouveautés aient quelque peu

désorienté les lorientais, à en croire les réactions de certains voyageurs entendues aux arrêts.

D'autre part, il faut signaler également que plusieurs lignes ont dû subir des adaptations d'horaires après la rentrée.

Un point positif, le nouveau plan du réseau est beaucoup plus lisible et détaillé.

✓ Bévée

Christophe DECAUX nous signale qu'une coquille s'est glissée dans l'état du parc de Lorient (n° 17, page 51).

Il convient de supprimer les "0" en deuxième position pour les numéros de toutes les voitures de la page 51, ainsi que pour les quatre premiers Masters et le PR100 n°1077" en page 52.

Le rédacteur de cette inadvertance sera sévèrement châtié !

RENNES



✓ Val

Arrivée le 22 octobre dans la capitale bretonne de la tête du tunnelier qui percera près de 3,5 kms de souterrains. Transporté de Lille (Ateliers Five Cail Babcock) à Tournai par la route, puis de Tournai à Oostende sur une péniche, d'Oostende à Saint-Nazaire dans la cale d'un bateau et enfin de Saint-Nazaire à Rennes sur un très gros camion... il en aura vu du paysage !

Le génie-civil de certaines stations est déjà bien entamé : les fouilles ont débuté place Sainte-Anne, le terrassement est achevé pour les stations République, Clemenceau et Jacques Cartier et les travaux de construction du viaduc de la rocade sud ont démarré.

✓ Est-Ouest

C'est la façon dont sera traversée la ville fin 2001 par le futur site propre bus qui se prolongera sur la commune de Cesson-Sévigné.

La réalisation de la première partie concernera 1,7 km (sur 5 kms à terme) et devrait débuter dès avril

98 pour une ouverture en novembre 2000.

La voie réservée reliera à l'ouest le confluent de l'Ille et de la Vilaine et à l'est le campus de Beaulieu.

✓ Première ?

Le britannique MORE GROUP a remporté l'appel d'offre concernant le renouvellement du mobilier urbain rennais. Les 600 nouveaux abribus et 200 unités d'un système de location de vélos feront leur apparition dans les rues de Rennes dans les semaines qui viennent.

Si ce n'est une première, il faut convenir que rarement le monopole de fait de JC DECAUX est battu en brèche.

SAINT BRIEUC



✓ Nouvelles brèves

Les fréquences sur la ligne 9 vers Plérin et Pordic ont été renforcées. Certains services assurés auparavant par la ligne départementale vers Paimpol sont désormais effectués par la CAT en affrètement TUB, souvent à l'aide de PR112.

La ligne 6 vers Saint Laurent bénéficie également d'une desserte renforcée.

On annonce l'arrivée de 2 surbaissés, tandis que la CAT à équipé son service de la ligne 13 d'un R312 (n°410, ex-??), le premier à Saint-Brieuc, et que la ligne 19 est désormais exploitée par un S53RX des TAE en remplacement des Cars BOUDER de Pordic.

Enfin, le personnel des TUB arbore une nouvelle tenue.

VANNES

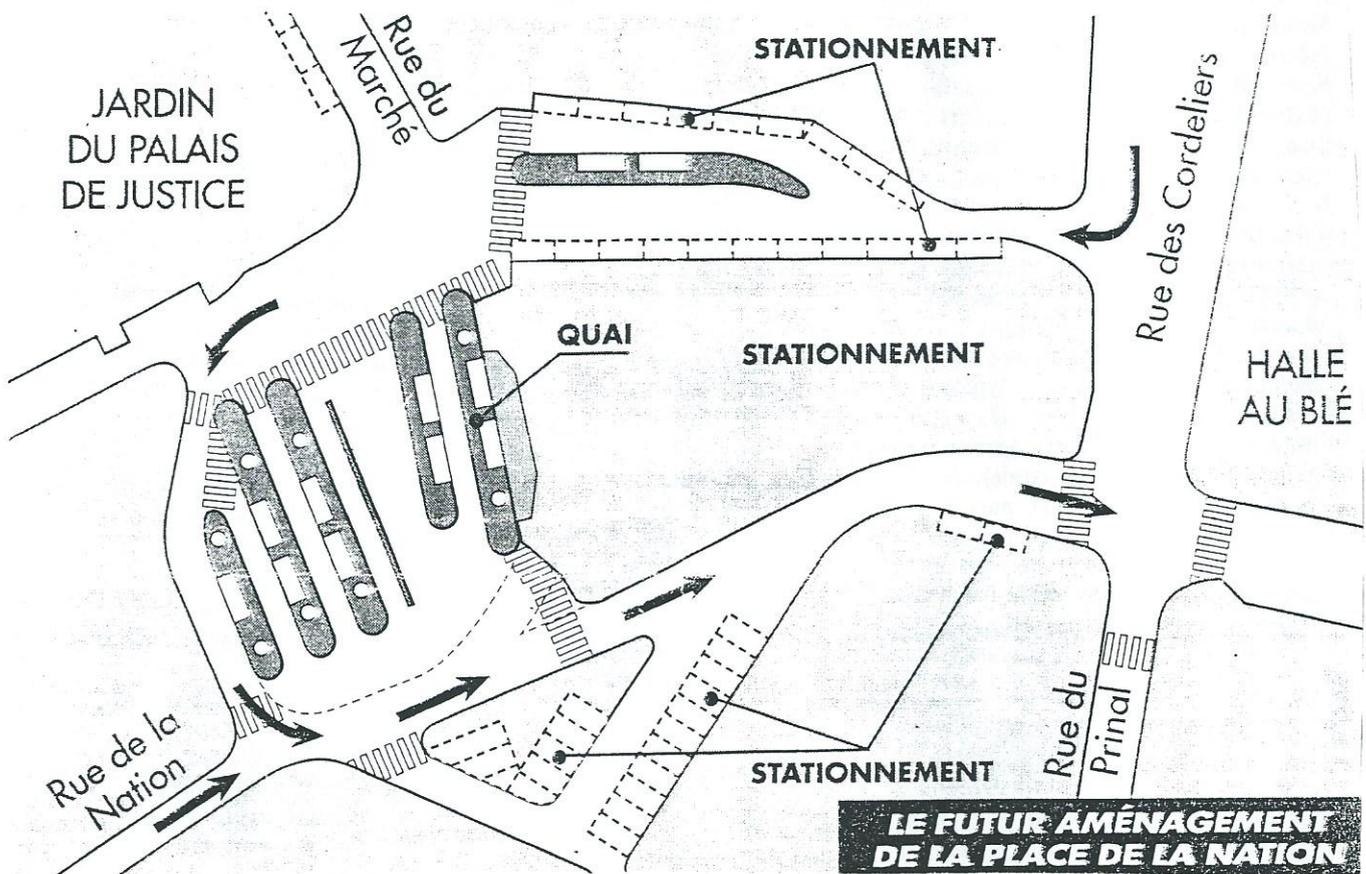


✓ Le point sur les surbaissés

Le réseau est actuellement équipé de 7 surbaissés.

Il s'agit de Mercedes O405N (n° 120 à 126), les trois derniers arborant une nouvelle livrée.

Deux nouveaux surbaissés sont attendus.



LE FUTUR AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA NATION

BOURGES

b CTB

✓ Déménagement

Dans notre n°14 (page 42), nous vous informions du déplacement de la station centrale du réseau de la Place Planchat vers la Place de la Nation.

Nous publions ci-dessus le schéma du futur aménagement.

du Département et de la Région, ces dernières n'ont pas été prises en compte!

Le tracé définitif de la ligne et les réaménagements prévus du réseau vous seront proposés dans notre prochain numéro.

TOURS

BLEU

✓ Sites propres

La Municipalité tourangelle a donc abandonné, du moins à court terme, l'implantation d'un tramway, l'aménagement progressif de sites propres pour autobus lui ayant été préféré.

Après l'aménagement cet été de l'avenue de la Tranchée, c'est la rue Nationale, principale artère commerciale de la ville, qui recevra un équipement pour la circulation réservée des bus.

Le budget 98, voté mi-décembre, comporte un volet consacré à la mise en voie piétons / bus de la

section étroite de la rue, l'aménagement s'un site réservé sur la partie large et enfin l'élargissement de la rue Marceau, parallèle, qui devra servir d'itinéraire routier de substitution.

La Ville de Tours semble en tout cas ne pas prendre en compte les récriminations des commerçants de la rue Nationale qui avait fait état de résultats catastrophiques début octobre 97 lorsqu'une première expérience de restriction de circulation avait été menée durant une semaine (voir n°17). Ces même commerçants, visiblement très affaiblis par le manque de pollution ont réclamé, pour faire bonne mesure, un week-end entier sans voiture pour les fêtes de fin d'année. De qui se moque-t-on ? Les élus locaux souhaitent d'autre part acquérir quelques autobus au gaz.

ORLÉANS

✓ Finances

Pour compléter l'article sur le projet de tramway paru dans la présentation de ce réseau dans notre revue (n°16), il est intéressant de savoir que le financement de la première ligne de tramway sera assuré principalement par le versement transport et la subvention de l'état.

Bien que le SIVOM ait formulé des demandes de participations auprès du Département et de la Région,



CHAMPAGNE-ARDENNE

CHALONS-EN-CHAMPAGNE



✓ **Bienvenue !**

Depuis le 1er septembre la capacité de la ligne 4 est améliorée aux heures de pointe entre Fagnières et le centre-ville.

Des véhicules surbaissés sont signalés sur ce réseau arborant les nouvelles découpes du réseau.

REIMS



✓ **Rentrée (suite)**

Dans notre précédent numéro, nous vous informions des nouveautés au 1er septembre 1997 et en particulier de la création de l'inénarrable "Aquatintienne" sur la commune de Tinquex.

Nous complétons ces infos avec le prolongement de la ligne S de "Facultés Droit et Lettres" vers Tinquex (Isle de France) et le prolongement en soirée des lignes A (Cité Gauthier à Tondeurs) et C (Europe à Crayères).

Les fréquences sont renforcées aux heures de pointe sur le A et le C, pourtant déjà équipés en articulés.

✓ **Matériels**

Les 15 Agora-3p sont en service sur la ligne D (3 Fontaines-Facultés),

TUR	N° de parc	Immatriculation	N° de série	Mise en service
RENAULT	801	3970 XF 51	29	19/08/97
AGORA 4P	802	3974 XF 51	30	19/08/97
	803	7334 XJ 51	31	30/09/97

la ligne T (St Brice Courcelles-Cormontreuil) et partiellement sur la ligne F (Farman-Jean XXIII).

Trois Agora-4p articulés (n°801 à 803) ont en outre été réceptionnés et mis en service sur la ligne H (Théâtre-Croix Rouge).

Sept autres véhicules de ce type doivent compléter le parc début 98. Jean-Pierre Duponchelle vous propose ci-dessus une présentation des nouveaux arrivants.

pour desservir la place Foch et l'Hôtel de Ville par la rue Emile Zola.

✓ **Point Central**

Depuis le 4 septembre 97, 3 lignes sont polongées de Langevin au point central des Halles : les lignes 7 (vers Ste Parres), 8 (vers Rosières) et 9 (vers Blussière).

✓ **Suppression**

Les navettes gratuites desservant les magasins d'usine (voir RUDf n° 11, page 39) ont été supprimées, faute de clientèle.

✓ **Carte d'Identité**

Rappelons que le réseau TCAT dessert une agglomération de 125.000 habitants. 78 kms de lignes sillonnent 11 communes. Aux 9 lignes régulières s'ajoutent 13 lignes "Zap" à vocation scolaire. 145 personnes permettent à l'ensemble de fonctionner.

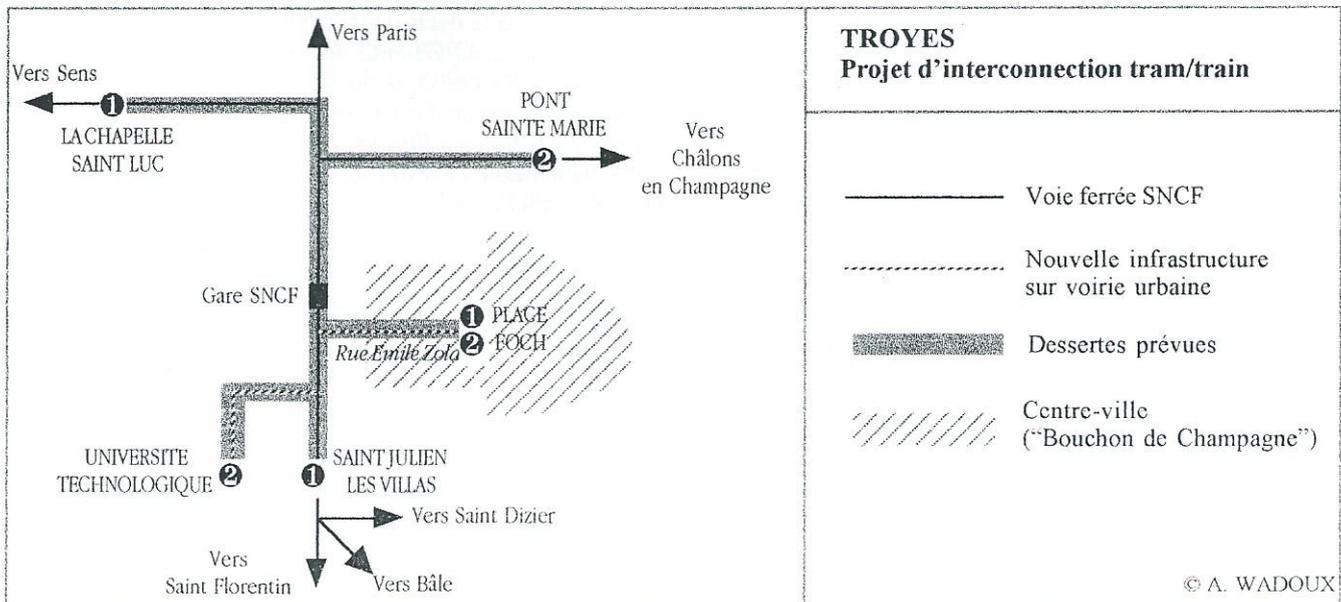
Le dernier état de parc en notre possession vous est présenté en pages "Matériel" du présent numéro.

TROYES



✓ **Vers le tram-train**

Dans notre numéro 12, nous nous faisons l'écho de la volonté de la Communauté de Villes de l'Agglomération Troyenne de s'équiper d'un tramway utilisant l'étoile ferroviaire existante et largement sous utilisée. Depuis, l'idée semble avoir fait son chemin et nous vous présentons un schéma actualisé de ce projet prévoyant l'aménagement de 2 lignes. Le tronc commun comporterait une antenne réalisée en voirie urbaine





PREMIERS ÉLÉMENTS APRÈS LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION LE 1ER OCTOBRE 97

L'indice de pollution ayant atteint le niveau d'alerte n°3 le 30 septembre dernier suite à un dépassement du taux d'oxyde d'azote, les autorités mettaient en place le 1er octobre le dispositif de circulation alternée par plaques minéralogiques.

Nous vous communiquons quelques éléments émanant du STP que nous jugeons intéressants :

Baisse du trafic automobile :

Dans Paris : - 17%

Entrées dans Paris : -20%

Circulation sur périphérique : -6%

Circulation sur Boulevards des Maréchaux : - 30%.

Accroissement du trafic sur les réseaux de transports en commun :

800 000 déplacements supplémentaires soit :

RATP : Métro et RER : + 11%

Bus : + 15%

SNCF : +10% sur les déplacements vers Paris

+15 à 20% pour ceux en zones plus lointaines

APTR et ADATRIF : +15%

Observations :

1° Hausses de trafic supérieures aux estimations en grande couronne.

2° Stratégies d'adaptation multiples de la part des franciliens.

Bilan économique :

Le manque à gagner pour les exploitants est évalué à 18 MF (services supplémentaires : 1MF, manque de recettes : 17MF). Pour la seule RATP, le manque à gagner s'élève à 13MF. Les moyens mis à disposition durant cette journée étaient les suivants :

RER: Trains longs toute la journée

Métro : Trains supplémentaires

Bus : Pas de renforcement, mais la fluidité du trafic a permis une augmentation sensible de la vitesse commerciale (+5%).

Conclusions des rapporteurs :

L'opération a été incontestablement un succès par la bonne acceptation des mesures et par la preuve que les transports en commun ont pu faire face à une telle situation.

A contrario, le coût pour la collectivité et les pertes de recettes ne permettent sans doute pas de renouveler

l'opération très fréquemment. Elle ne constitue qu'un palliatif en attendant des mesures de fond pour traiter la pollution.

Notre commentaire :

Il serait dangereux de tout polariser sur la pollution. Rendre les véhicules propres sans en limiter le nombre est insuffisant car il escamote le problème de l'engorgement des villes.

S'attaquer à la pollution est certes politiquement porteur mais limiter la circulation est plus courageux et autrement plus efficace. Une part importante des déplacements en véhicules individuels doivent se reporter sur les transports en commun. Cette diminution de véhicules allégera le trafic et induira une baisse de la pollution.

Pour cela les TC doivent devenir concurrentiel face aux véhicules individuels et bénéficier d'urgence d'axes protégés et dégagés qui leur seront dédiés. Redevenus moins coûteux du fait de leur fluidité et de leur clientèle retrouvées, ils pourront redéployer des moyens financiers et renouveler leur parc avec du matériel non polluant (la fluidité enregistrée cette journée a permis d'augmenter la vitesse moyenne des autobus de 1 km/h).

D'autre part nous ne répéterons jamais assez qu'il faut s'engager pour un programme ambitieux de construction d'un véritable réseau de tramways tant à Paris qu'en proche banlieue. C'est le créneau qui manque pour faire redécoller la fréquentation des TC en région parisienne.



ABANDON DU PROJET MUSE

Dans l'avant-propos de cette rubrique nous vous informions des mesures gouvernementales concernant le déblocage de certains projets de site propre en province.

Pour l'Île de France, la mesure la plus spectaculaire reste sans aucun doute la décision d'abandonner le projet cher au Président du Conseil Général des Hauts de Seine, Charles Pasqua : Muse (Maille Urbaine Souterraine Express).

Ce projet pharaonique d'autoroutes souterraines agrémentées sur certains tronçons d'un métro de petit gabarit servant plus de faire-valoir était destiné "à fluidifier la circulation". Une fois de plus cet ouvrage démentiel aurait fonctionné en véritable "aspirateur à voitures".

L'infrastructure de métro léger qui lui était adjointe ne devait son existence que par le souci de donner un alibi "transport en commun" à l'ouvrage et mieux "faire passer la pilule" auprès des détracteurs. D'ailleurs la ligne de métro aurait été totalement inefficace, les points d'échanges du métro étant incompatibles avec le tracé de l'autoroute.

On croit savoir que Mr Pasqua n'est pas fâché de se débarrasser d'un bébé devenu quelque peu embarrassant et de plus en plus contesté. Il s'est d'ailleurs bien rattrapé en se déclarant favorable au prolongement du tramway Saint-Denis - Bobigny jusqu'à Nanterre : nous pensons pour notre part que ce projet est nettement plus porteur !



TARIFICATION : DES NOUVEAUTÉS QUI ONT LE TICKET...

Carte Orange : coupon new look !

Selon le lieu d'achat (métro, gare SNCF, tabac, distributeur automatique,...), une vingtaine de supports différents étaient jusqu'alors utilisés pour imprimer les coupons des cartes d'abonnement d'Ile de France ! Les contrôleurs ne savaient plus à quel ticket se vouer et les fraudeurs s'en donnaient à cœur joie...

Aussi, depuis le 20 novembre et à quelques exceptions près, un support new look et unique sert à éditer les coupons mensuel et hebdomadaire de carte orange, le coupon Mobilis (1 journée), le coupon Paris-Visite (pass touristique) et le ticket Jeunes.

Les pavés oranges et la petite bande holographique faisant apparaître le mot "Valid" devraient rendre plus difficile le travail des faussaires.

Le carnet de 10 sort du métro

Il est enfin possible de se procurer les billets de trains du réseau Ile de France par carnet de 10. Offrant une réduction de 20% par rapport au coût à l'unité (prix minimum 48,00 F soit l'équivalent de 10 tickets de métro) il offre enfin une possibilité satisfaisante aux voyageurs occasionnels qui effectuent souvent le même trajet sans pour autant rentrer dans leurs frais avec un coupon hebdomadaire ou mensuel. Bien entendu, si le trajet est origine ou destination Paris, la correspondance avec le métro reste possible.

La mise en place de ces carnets pourrait sonner le glas d'un titre souvent méconnu, l'abonnement hebdomadaire de travail qui offre 2 A/R à repartir sur 6 jours dans une période de 7.

Alternis et Combinis, Cergy-Pontoise innove !

Alternis est un carnet de ticket spécial permettant d'utiliser au choix les bus STAN ou le RER A ou le réseau SNCF Ile de France pour effectuer un trajet. Il ne permet toutefois pas la correspondance mais évite la multiplicité des différents titres. Le carnet Alternis est vendu 48,00 F soit 4,80 F le voyage, deux tickets devant être validés pour les trajets bus les plus long (4 "sections" ou plus)

Combinis est lui un véritable titre multimodal. Vendu en carnet de 10 comme Alternis, il permet toutefois une correspondance quel que soit le mode : Bus + Bus, Bus + RER, Bus + Train.

Le carnet Combinis est vendu 90,00 F, soit 9,00 F le voyage. Il est donc plus économique que 2 tickets Alternis dans le cadre d'une correspondance.

Ces deux nouveaux titres ne sont utilisables que dans le périmètre de l'Agglomération Nouvelle de Cergy-Pontoise et peuvent être proposés sous certaines conditions, à demi-tarif.

Le ticket social étendu

Depuis environ un an, les jeunes de 12 à 21 ans domiciliés à Mantes-la-Jolie peuvent, sous certaines conditions de ressources, obtenir à la Mairie un billet aller-retour pour Paris à 20,00 F au lieu de 90,00 F au tarif normal.

Utilisable le samedi, le dimanche et tous les jours pendant les vacances scolaires, ce billet, qui remporte un beau succès malgré un démarrage difficile dû au fait qu'il faille se

rendre en Mairie pour l'obtenir, permet de diminuer la fraude et "resocialiser" une population difficile.

La commune voisine de Magnanville vient de décider à son tour de proposer ce produit alors qu'une commission composée d'élus régionaux et d'exploitants a proposé d'élargir ce concept à une trentaine de quartiers difficiles répartis dans toute l'Ile de France.

Destination... Rome !

C'est la possibilité offerte aux détenteurs de la carte Intégrale. Pas très intéressant nous direz vous...si ce n'est que "Rome" n'est pas la station de métro parisienne mais bien la capitale transalpine ! Dans le cadre du jumelage qui lie les deux villes, un accord a été signé par les deux maires pour accorder la gratuité sur les deux réseaux et ce pendant une semaine à leurs administrés munis d'un abonnement annuel.

Le billet unique train + métro est légal

La mise en place de la nouvelle tarification Ile de France le 1er Août 1996 avait fait couler beaucoup d'encre : Paris devenait une zone tarifaire unique et à ce titre, le fait d'y pénétrer ou d'en sortir donnait lieu à l'établissement d'un billet comprenant la "section urbaine", soit un surcoût d'environ 2 francs en moyenne. En contrepartie, les billets banlieue à l'unité ayant comme origine ou destination Paris permettent une correspondance métro gratuite pour débiter ou finir son voyage. Ainsi, de nombreux billets train + métro devenaient moins cher que l'achat de deux titres distincts et les exploitants pouvaient mieux maîtriser la fraude engendrée par les correspondances entre deux modes à tarification différentes.

Si cette formule s'est avérée plus pratique et moins chère pour de nombreux voyageurs, 20% d'entre eux estimaient, alors qu'ils n'effectuaient aucune correspondance à leur arrivée en train ou qu'ils effectuaient une correspondance bus non autorisée par cette tarification, qu'ils étaient contraint d'"acheter" un ticket de métro dont ils n'avaient que faire.

Ils ont porté plainte contre la SNCF et la RATP (qui, rappelons-le, ne sont pas décisionnaires en matière de tarifs) pour vente forcée.

La justice leur a donné tort.



LES MAUVAIS PLANS DE LA RATP ET LES GAGS DE LA SIGNALÉTIQUE MADE IN SNCF

Nous ne cessons d'insister sur l'importance que revêtent les plans de réseau et la bonne tenue de la signalétique pour la compréhension d'un système de transport.

La RATP nous avait comblée lorsqu'elle décida il y a quelques années de refondre sa cartographie en 1 plan de poche, 1 plan de Paris grand format, 1 plan général et 12 plans locaux signés Linéale.

Nous sommes parfois déçus par le peu d'empressement qui est mis à offrir des plans mis à jour lorsque des modifications de desserte interviennent. Pour autant, nous sommes bien conscient qu'il est économiquement difficile de lancer une production pour quelques rectifications

mineures de tracé.

Mais nous avons cru à une plaisanterie lorsque les murs du métro ont été tapissé du nouveau plan de Paris -Édition Juin 95- montrant, quelques jours seulement avant son ouverture, un tramway T2... en pointillé. La plaisanterie n'en est pas une puisqu'à Noël, les plans sont toujours là et le T2 attend toujours d'être entier. Ne parlons pas, bien sûr des correspondances bus.

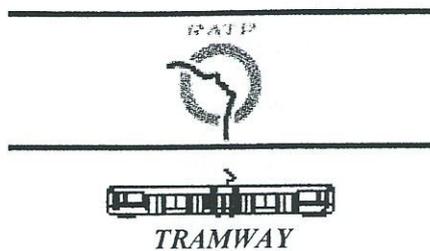
A moins qu'il ne s'agisse d'une manœuvre habile pour dissuader d'éventuels utilisateurs, la ligne ayant manifestement beaucoup trop de succès... (voir plus bas).

De son côté, la SNCF (qui a édité par ailleurs un plan respectant l'intégrité de ce pauvre T2) a, depuis longtemps déjà un métro et un RER d'avance ! Si vous passez par la gare de Lyon, vous trouverez toutes les flèches vous

permettant de trouver la ligne 14 (Météor) et la ligne E (Eole). Les touristes cherchent encore...

DES JEUNES DANS LES TRANSPORTS

Le Syndicat des Transports Parisiens vient d'annoncer le recrutement en 1998 de 900 jeunes (400 à la SNCF, 300 à la RATP et 200 sur les autres réseaux) dans le cadre de la Loi Aubry. Ils devraient se voir confier des missions d'accueil et de prévention.



✓ Engouement

Lors de la "Journée du Transport Public" le ministre des transports, J-C Gayssot, a précisé lors d'une visite dans un établissement de la régie qu'il souhaitait l'engagement de 40 à 60 kms de tramways supplémentaires !

(Lire "C'est comme ça")

D'autre part on assiste à un véritable engouement des élus vis à vis de ce mode de transport.

En effet plusieurs d'entre eux se mobilisent pour tenter d'accélérer certaines réalisations d'infrastructures en panne de crédits.

C'est le cas du maire de Villetaneuse (banlieue nord) qui bataille pour faire avancer le projet de ligne entre la Porte d'Aubervilliers et la gare SNCF Epinay-Villetaneuse.

Son collègue de Suresnes, commune desservie par le T2, assurément peu influencé par son voisin de Puteaux (grand bien lui en fasse), a interpellé le ministre sur la nécessité de réaliser un branchement de cette ligne reliant la station Suresnes-Longchamp à la Porte d'Auteuil desservant Roland-Garros et l'hippodrome d'Auteuil.

En écho à cette mobilisation, un collectif d'associations des Hauts-de-Seine (Environnement 92) propose pour le département un

réseau de neuf lignes représentant pas moins de 102 kms ! Nous les assurons de toute notre solidarité !

Le maire de Fontenay-aux-Roses, lui, défend ce système pour prolonger le métro ligne 13 de Châtillon vers Vélizy.

Nous avons appris par ailleurs que lors d'une rencontre entre une délégation du Conseil Général du Val de Marne et le Ministre le 22 octobre 97, celui-ci s'est prononcé en faveur d'une réalisation prioritaire par tramway entre le terminus de Villejuif de la ligne 7 du métro et Juvisy, la première partie reliant Villejuif au MIN de Rungis.

Tout dernièrement, nous apprenions l'engagement du maire de Vitry pour l'équipement de la RN305, partiellement équipée d'un site propre bus, d'un tramway

✓ Ligne T1

Au cours du mois de juillet, toutes les rames étaient équipées du dispositif de réarmement des commandes d'ouverture de secours des portes depuis le poste de conduite (Voir RUDF n°6 page 16). D'autre part pour améliorer le contact rail-roue, les tuyères d'éjection du sable ont été modifiées.

Enfin, compte tenu de la mauvaise tenue du pavage de la plate-forme, une expérimentation de revêtement est en cours sur une portion réduite de la ligne: le pavage a été remplacé par une dalle en béton dont la surface a été moulé, reproduisant l'aspect pavé.

✓ Ligne T2

Au bout de trois mois de fonctionnement en capacité normale, le trafic est de 29.300 voyageurs par jour alors que les projections misaient sur 24.000 voyageurs /jour... à l'horizon 2000. No comment !

D'autre part, nous nous étions fait l'écho dans notre précédent numéro de l'illisibilité des écrans vidéo ADUP du fait du soleil, défaut qui n'avait pas échappé non plus à nos confrères de TRAM 2000. Trois appareils ont été équipés d'une vitre anti-reflet pour remédier à ce problème. Les voyageurs réguliers et... nos amis belges en seront sans doute satisfaits !



AUTOBUS

✓ EXPLOITATION

☞ Calendrier

Le planning des différentes opérations d'évolution du réseau intramuros se précise et se présente de la façon suivante :

- Avril 98 :
Prolongement du 80 à Porte de Versailles ainsi que l'éventuel raccourcissement du 49 dans sa partie sud (Mairie du XVIe).
- Printemps 98 :
Création du 88.
- Été 98 :
Prolongement du 132 et du 325 à Tolbiac-Masséna.
- Octobre 98 au plus tôt :
Opération 48 / 95.
La fusion du 21 et du 81 n'est actuellement qu'envisagée.

☞ **TVM**

Autant le prolongement du site vers la Croix de Berny à des chances de se concrétiser (une plaquette à destination de la clientèle a été éditée), autant celui entre Saint-Maur et Champigny rencontre l'ire des élus et riverains de Saint-Maur qui s'opposent au projet défendu par le Conseil Général.

Ce dernier pourrait contourner l'obstacle en interrompant le site propre entre la gare RER de St Maur-Créteil et le Pont du Petit-Parc et refuser de cette façon le tracé proposé par les élus saint-mauriens.

☞ **Altair**

Dans notre dernier numéro, nous relations les difficultés rencontrées lors de la mise en place du SAEIV sur la ligne 62.

Depuis la situation s'est nettement améliorée.

Il est évident qu'un système nouveau aussi complexe qu'Altair ne se met pas au point du jour au lendemain et ces difficultés ne remettent nullement en cause l'utilité et l'innovation de ce concept.

Quoiqu'il en soit, l'équipement se poursuit sur le 272 où 11 points d'arrêts équipés d'écrans d'infos-voyageurs sont désormais opérationnels.

☞ **Odéon**

Reprise le 27 octobre de l'itinéraire du 58 par la rue de l'Odéon qui avait été abandonné durant près de quatre ans. Les autobus y étaient quotidiennement bloqués par les voitures en stationnement gênant et la déviation par la rue Bonaparte fut adoptée en attendant que des mesures soient prises.

Des aménagements de voirie permettent donc aux bus de reprendre leur itinéraire.

☞ **72**

Fonctionnant le dimanche entre Parc de St-Cloud et Concorde, cette ligne a été prolongée depuis le 9 novembre 97 à Châtelet pour mieux desservir le musée du Louvre. Le 72 fonctionne donc 7 jours sur 7 sur son itinéraire normal.

☞ **PC**

Un terminus intermédiaire a été

installé à Porte d'Italie pour essayer de faire face aux importants problèmes de régularité qui existent depuis octobre sur cette ligne.

Rappelons que le changement de remisage d'une des circulaires vers Ivry a entraîné la modification des terminus intermédiaires ainsi que certains tableaux de marche.

☞ **La Muette**

Depuis le 29 décembre, la ligne 63 est prolongée d'une station. Le terminus "Porte de la Muette" est désormais implanté Place de Colombie (Boulevards Lannes et Suchet).

☞ **Couloir**

Dans notre précédent numéro, nous vous informions de l'installation d'un couloir protégé sur la circulaire extérieure, de chaque côté de la Porte de Gentilly.

Celui-ci est désormais en service. La "protection" est matérialisée par une bordurette identique à celle installée sur les Quais entre Concorde et le Pont Neuf.

Bien que plus efficace que les couloirs ordinaires, ce n'est pas la panacée lorsque l'on connaît la légendaire indiscipline des automobilistes parisiens.

☞ **Noctambus...suite**

Le nouveau réseau est semble t-il un succès au point de vue de la fréquentation, le trafic étant de 38% supérieur à celui de la même période en 1996.

Cette hausse n'était attendue qu'au bout de trois ans.

Par contre les temps de parcours sont on ne peut plus serrés et les transferts de voyageurs à Châtelet (Avenue Victoria) se font dans une totale anarchie : véhicules chargeant en double (voire triple file) et ceci dans la circulation générale, absence de panneaux d'informations clairs, local personnel exigu et inadapté.

Il est évident que des mesures devront être prises pour éviter en premier lieu un accident grave, la fermeture de l'avenue Victoria à la circulation générale représentant une première approche.

De plus, de nombreux voyageurs potentiels se demandent bien pourquoi la desserte directe des gares parisiennes est consciencieusement évitée... Pourtant, lorsque les derniers trains de banlieue partent ou arrivent, les derniers métros se sont éclipsés depuis 15 à 30 minutes au moins...

☞ **Desserte de Berlin**

Il ne s'agit aucunement d'un important prolongement de ligne, encore moins d'une reprise des BVG par la RATP !...

Simplement de la participation d'un Agora du dépôt de St-Maur au 150e anniversaire de l'exploitant berlinois.

Le véhicule a circulé du 28 au 30 mai sur la ligne 100, version berlinoise du "Balabus", en compagnie d'autres représentants de réseaux européens notamment le



Journées du Patrimoine :

un TN6 et un TN4H rue de Bercy devant le siège de la RATP - Doc. RATP

R312 belge n°602 du TEC Liège-Verviers.

☞ Journées du patrimoine

Pour la deuxième année consécutive, la RATP participait à ces journées les 20 et 21 septembre 97.

Vingt rendez-vous étaient organisés pour raconter l'entreprise. Une ligne, mobilisant une noria de vieux bus, reliait le siège de la régie, quai de la Râpée, au musée des transports de St Mandé. Une autre ligne, "Paris capitale lumière", effectuait le soir un circuit des illuminations.

18 000 visiteurs sont venus découvrir le passé de la RATP.

✓ MATÉRIELS ET DÉPÔTS

☞ Pannes

Inquiétude des gestionnaires devant le nombre de pannes anormalement important sur les R 312 en été.

Elles sont provoquées par les circuits de refroidissement des moteurs, ces derniers étant très difficiles à purger.

D'autre part, sur les Agora, ce sont des problèmes de radiateur qui se font jour, ces véhicules étant équipés de trois radiateurs l'un

derrière l'autre ce qui les rend difficiles à nettoyer sans les démonter.

☞ Bus pollueurs !

Dans la série, "Il n'y a que les bus qui polluent à Paris", le secrétaire d'Etat à l'Industrie a conseillé la RATP de "montrer l'exemple en commandant une part significative de bus au GNV".

Le Ministre de la Santé lui emboîtait le pas suivi par le Conseil Régional.

Si ce conseil part des meilleurs sentiments, ces messieurs ne doivent pas ignorer que tout véhicule doit se recharger en carburant, les bus au GNV également. Le problème, c'est que les stations de remplissage GPL ne peuvent être, de par la législation, implantées n'importe où, et celles de GNV représentent un investissement exorbitant.

L'hebdomadaire *La Vie du Rail*, dans son numéro du 12 novembre, estime à 40% le surcoût d'un bus fonctionnant au GNV par rapport à celui fonctionnant au gas-oil.

Qui prendra en charge la réalisation de ces infrastructures, la Régie étant actuellement astreinte à des économies draconiennes ?

Il est facile de se servir des entreprises publiques pour lancer

une dynamique. Encore faut-il ne pas leur reprocher par la suite d'être trop dépendantes et pas assez compétitives face aux transporteurs privés qui eux, bénéficient de ces expériences.

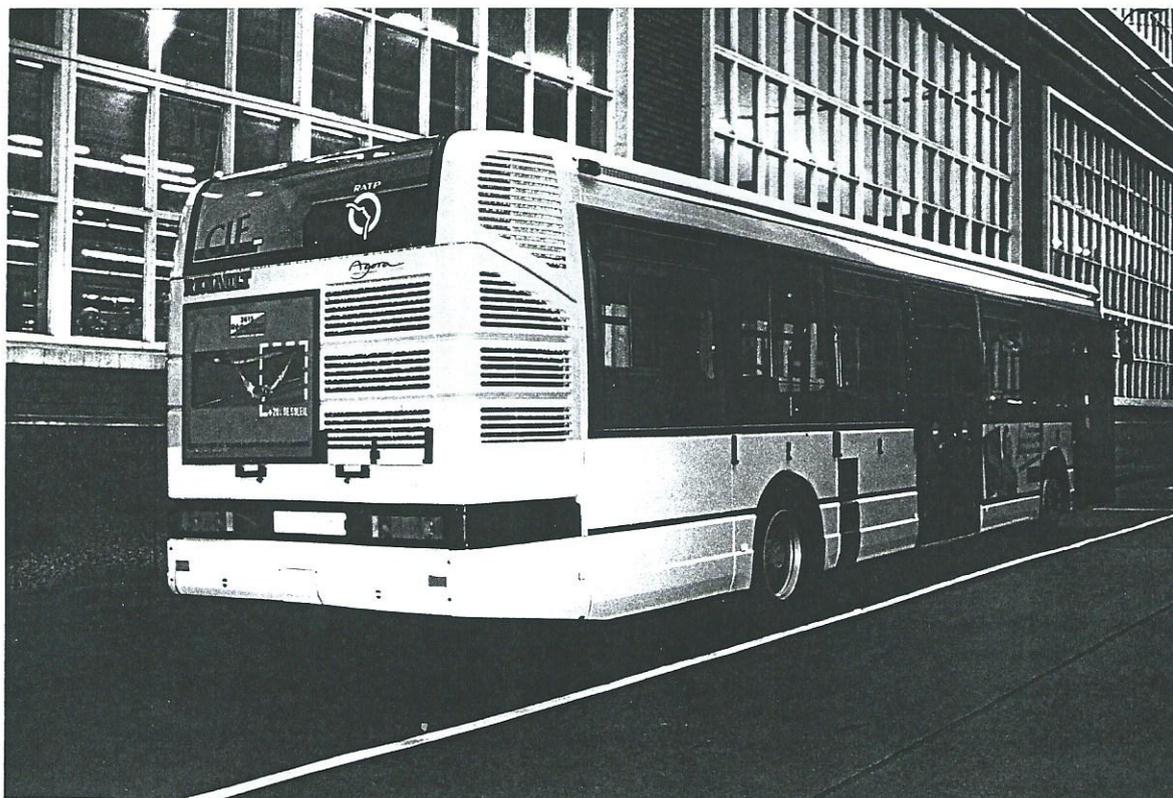
D'autre part, Jean-Marie GUETAT nous rappelle l'enseignement de l'expérience lyonnaise : leur unique prototype qui circulait sur la ligne 2 (modifiée il y a quelques mois avec passage dans le centre intermodal de Vaise) a dû être réaffecté sur une autre ligne qui, elle, reste constamment à l'air libre.

Enfin, poursuit notre ami grenoblois, l'expérience lyonnaise est entachée d'une surconsommation d'huile... ce qui engendre une autre forme de pollution.

Le problème devra être résolu autrement que par des effets d'annonce ou par les propos démagogiques des médias !

Pour finir, nous nous permettrons de rappeler qu'un bus pollue plus dans un embouteillage que lorsqu'il roule sur une chaussée dégagée. Nous ne répéterons jamais assez que la première des mesures passe par la réelle protection des couloirs dits "réservés" !

Quoiqu'il en soit, la Régie a été obligée d'obtempérer aux pressions de ses tutelles et devra intégrer 200 autobus à gaz (la moitié mise en



Agora n° 2105
aux couleurs
du pool
RATP - CIF
dans les allées
de l'Atelier
Central
Championnet.

Doc.
D. CROSNIER

service en 1999) et 15 bus électriques dans sa commande "1998" de 1100 véhicules.

Le surcoût total de cet équipement massif étant estimé à 50MF, les expérimentations se poursuivent sur le "moteur diesel propre".

☞ Bof !

C'est la seule conclusion que nous inspire les nouvelles découpes de peinture.

Dans notre dernier numéro nous avons déjà manifesté notre perplexité devant cette livrée "économique" : les pare chocs arrière et avant y compris le volet de face avant sont peints en gris granité à partir du 2259 (livré au dépôt de St Denis).

A noter également la suppression de la bande verte sous les baies. Par ailleurs, le tapis de sol bleu à navettes laissera bientôt la place à un autre, gris, plus classique.

Les plans de ligne ne seront plus rétro-éclairés.

"T'a pas cent balles ?"

☞ Du beurre dans les épinards!

Les lignes 331 et 349, exploitées en pool avec les CIF, sont équipés depuis janvier 97 d'Agora.

Numérotés 2103 à 2110, ceux de la régie ont été achetés tout en blanc, du pavillon aux bas de caisse, comme ceux des CIF.

Récemment, la RATP a équipé ses Agora d'un pont long permettant une vitesse maxi de 90km/h.

Et bientôt, vous pourrez voir ces mêmes véhicules aux couleurs d'ADP (Aéroport de Paris). Il faut savoir qu'ADP subventionne la ligne 349 sur son site de Roissy.

Actuellement 4 Agora, pour la RATP, sont repeints en jaune en face arrière et encadrement des baies en lieu et place du vert des autres autobus de la régie. Du beurre dans les épinards en somme...

☞ Publicité, publicités

Nous ne reviendrons pas sur le débat qui avait agité nos colonnes au sujet des publicités intégrales sur les véhicules de transport en commun.

Alain Mugica aime et l'avait défendu de façon passionnée dans RUDF n°12, page 61.

Votre serviteur, lui, n'aime pas du



R312 n° 5951 arborant une publicité arrière intégrale. Carrefour des Gobelins, le 12 novembre 1997.

Doc. Daniel CROSNIER

tout et l'avait expliqué de façon non moins ardente dans RUDF n° 13, page 51.

Il se précise que la Régie accepte de livrer à une plus grande échelle des autobus et même des wagons de métro à la publicité lors de la Coupe du monde de football.

Les publicitaires ne sont pas des philanthropes et ce n'est certainement pas pour égayer nos villes qu'ils se lancent à l'assaut de tous les supports imaginables !

Si le responsable de la régie publicitaire à la RATP prétend lyriquement : "*troubler, au bon sens du terme, l'environnement que les gens ont l'habitude de rencontrer*" (*Le Monde* du 14 novembre 97), nous ne sommes pas dupes et savons que les entreprises n'acceptent cette manne qu'en raison de leur trésorerie exsangue.

La RATP pourra peut-être de cette façon financer le surcoût des bus au gaz imposés par les autorités ?

Etant dans un bon jour, je propose aux publicitaires quelques mannes fort juteuses : les pavillons ou les immeubles publicitaires pour aider les propriétaires à entretenir leurs biens, les trottoirs peints pour aider les communes en difficultés, les vêtements publicitaires pour les plus démunis d'entre nous et, pourquoi pas, remplacer le nom des stations de métro par des grandes

marques : Pour McDonald's, prendre direction Ricard et changer à Gec-Alsthom !

Ah...Quelle gaîté dans nos villes ! Quoiqu'il en soit la Régie n'a pas attendu le "Mondial" pour décorer ses bus et plus seulement des véhicules promis à la réforme : les R312 sont eux aussi touchés par le phénomène.

Une publicité intégrale pour "Bouygues-Télécom" est donc apparue sur les SC10R 3215 (ligne 22, Point-du-Jour), 3776 (ligne 63, Lebrun) et le R312 6529 (ligne 72, Point-du-Jour) et une pour la "FNAC-Champs Elysées" sur un R312 de la ligne 73 qui parcourt la célèbre avenue. Moins habituel, les R312 n° 5100 (ligne 26) et 5951 (ligne 47) ont reçu un revêtement publicitaire arrière, l'un pour Renault, l'autre pour le film Game.

☞ Agora

St-Denis continue de s'équiper en Agora avec, le 3 novembre 97, l'affectation de 21 unités sur la ligne 256 (2260 à 2280) et en décembre de 22 véhicules sur la ligne 154 (2281 à 2302).

Le tableau page suivante indique les prévisions d'équipement dans les 6 mois à venir.

St-Denis est le premier centre à ne plus posséder de SC10.

Prévision d'équipement en Agora standard

Date	Ligne	Dépôt	Nombre
01/01/98	268/269/270/370	Saint Denis	31
01/02/98	255	Saint Denis	25
01/03/98	168	Saint Denis	23
	88	Montrouge	16
01/04/98	368	Saint Denis	17
01/05/98	261	Saint Denis	13
	356	Saint Denis	13
	361	Saint Denis	11
Total			149

☞ **Mouvements**

Les 23 SC10R équipés du système GPS "Aigle" qui étaient affectés au 256 passent sur la ligne **148** de Pavillons (3047, 3048, 3125 à 3127, 3131 à 3141, 3768 à 3774). Sur le principe des chaises musicales, des R312 sont dégagés et partent équiper la ligne **131** de Vitry (5697 à 5706, 5837 à 5844, 5904 et 5905). Par ailleurs, la ligne **173** d'Aubervilliers reçoit ses deux premiers R312 (6540 & 6541).

☞ **R312**

Entre les prévisions "en central" et les affectations réelles dans les

dépôts il y a toujours des différences.

Nos fins limiers, entre autres Guy JONGERLYNCK, nous informent régulièrement de ces changements et en particulier des dernières réaffectations de R312 sur les lignes 72, 171 et 188.

En voici la répartition définitive :

72 : 6522 à 6539 et 6543 à 6547

171 : 6498 à 6521

188 : 5238 à 5241, 5337, 5340, 5341, 5429 à 5431, 5861, 5862 et 5864.

Les 5060, 5859 et 5863 sont à Montrouge sur le **199**

Les 5242 à 5244 sont à Nanterre sur le **275/278**.

☞ **"Charge à gauche"**

Il est très probable qu'une partie de ces R312 soit transformés en voitures-école (5011 à 5018). Nous publions l'affectation de ces véhicules au 14 novembre :

5001 et 5003 : bus-prototypes
5012 : bus-laboratoire (voir n°17)
5011, 5015 et 5017 : au dépôt de Nanterre en attente de transformation

5013, 5014 et 5018 : au dépôt de la Maltournée pour la formation des machinistes

5016, 5019 à 5040 et 5042 à 5045 : dépôt de Montrouge (ligne 197, 199 et en attente affectation)

5041 : dépôt de St-Maur sur la ligne 101.

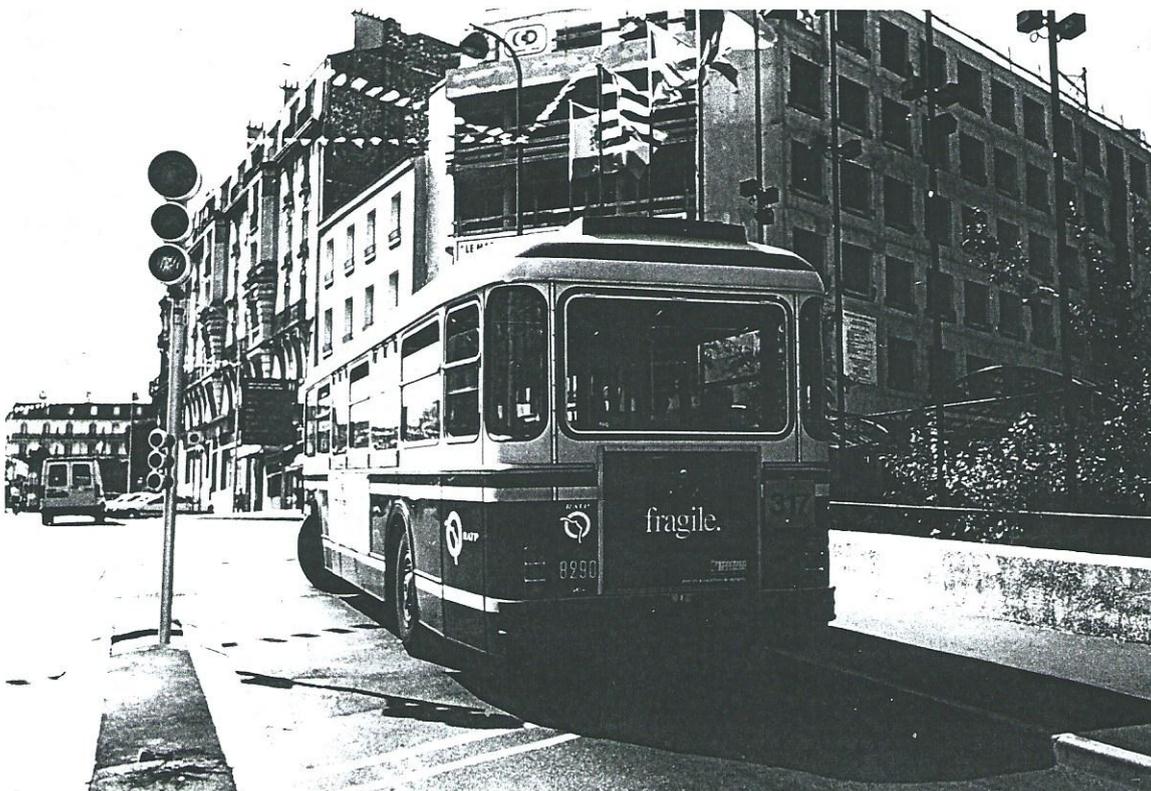
Le 5002 a été réformé et revendu au réseau de Château-Thierry.

Les numéros 5004 à 5010 n'ont pas été attribués.

☞ **Adieu !**

Les SC10 disparaissent petit à petit ainsi que le dernier des SC10UMCR qui avait miraculeusement été épargné (voir n°10 & 13).

Le **8290** avait été réceptionné le 26/12/78 et avait été choisi pour tester une boîte Allison. Il représente un record de longévité avec ses 19 ans, la durée de vie



Un vétéran réformé :

le SC10 n°8290 au terminus du Pont de Mulhouse de la ligne 317 à Nogent/ Marne, le 16 juin 1994.

Doc.
C. DECAUX

étant fixée à 15 ans. Rappelons que 1100 SC10UMCR ont roulé sur le réseau (7901 à 9001).

☞ Réformes

45 véhicules disparaissent : outre le 8290, 43 SC10R sont radiés : 9382, 9383, 9385 à 9387, 9395 à 9397, 9418, 9421, 9472 à 9485, 9527 à 9536, 9547, 9548, 9584, 9590, 9591, 9715, 9730, 9800 et 9881.

D'autre part, disparaît le premier bus repeint à la nouvelle identité visuelle : le PR180 n°4697.

☞ Blancs

La petite famille des PR180 promis à RVI s'agrandit. A ce jour 19 véhicules sont prêts : 4754, 4755 et 4810 à 4826. On les voit sur les lignes 80, 91 et 95.

☞ TVR

Arrivé le 1er novembre au dépôt de Thiais, il roule ! Voir "A la Une".

☞ Agora articulés

Les 11 premiers véhicules (4401 à 4411), promis un moment au dépôt d'Ivry pour la ligne PC (navettes partie sud), iront bien sur la ligne 95 de Belliard.

Depuis début décembre, ils arrivent à raison de deux véhicules par jour et devraient être progressivement mis en service sur le 95 à compter du 15 janvier 98.

D'autre part, nous avons la confirmation que le 80 restera équipé en matériels articulés.

Nous apprenons en outre que le RATP souhaite équiper avec ce type de véhicules la ligne 352 "RoissyBus" dès la fin 98. Le PC recevrait quant à lui ces Agora articulés à partir de la fin 1998 et le TVM en 1999 avec un matériel adapté aux "UFR".

☞ Dépôts

Les gestionnaires souhaitent disposer pour faire face à la surcharge actuelle de plusieurs dépôts, d'installations légères du type annexe.

Deux emplacements étaient alors étudiés : Massy et Lognes.

La probabilité d'obtenir les autorisations pour les deux sites étant mince, on s'acheminait vers

un établissement plus important (100 places) à Massy.

D'autre part un terrain contigu au dépôt de Lagny pourrait être utilisé lui aussi comme remise.

☞ Tableaux

Comme c'est maintenant l'habitude en fin d'année, nous vous proposons l'état du parc autobus. Retrouvez-le pages "Matériel".



MÉTRO & ORLYVAL

✓ MF 2000

La régie a présenté le 3 novembre des images de synthèse présentant le futur matériel, dont le design a été conçu par l'agence Avant-Première.

(voir document page 26)

✓ Ligne 9

66 trains MF67 modernisés (dont 19 traités par Sucy) étaient en service fin septembre.

✓ Ligne 10

Depuis fin novembre, tous les trains desservent "Boulogne-Jean

Jaurès" et le terminus "Boulogne-Pont de Saint Cloud - Rhin et Danube" épargnant ainsi aux voyageurs des changements de train à Porte d'Auteuil.

Jusqu'alors, une rame sur deux faisait en effet son terminus à la Porte d'Auteuil.

Cette amélioration a été rendu possible grâce à d'importants travaux à Porte d'Auteuil qui permettent maintenant le garage des trains revenant de Pont de Saint-Cloud.

✓ Ligne 13

Deux possibilités sont actuellement étudiées concernant la branche "Ansnieres-Gennevilliers" de cette ligne.

1- Son intégration à Météor depuis Saint-Lazare permettant ainsi de supprimer l'inconvénient de l'exploitation en antenne.

2- Pour un coût identique, en conservant le mode d'exploitation actuel, prolongement vers le port de Gennevilliers (2 stations) en couplage avec le prolongement du tram T1 de Saint-Denis vers Nanterre.

C'est cette deuxième solution qui a les faveurs du Ministre.

En attendant, les travaux de Renouvellement Voie Ballast étant



Météor : la station "Tolbiac-Masséna" surnommée la Cathédrale - Doc. RATP

achevés sur le tronçon sud (Montparnasse / Châtillon) depuis début décembre, les ouvriers et engins de chantiers se sont déplacés sur le tronçon Saint-Lazare / Asnières-Gennevilliers avec les mêmes conséquences pour les voyageurs : arrêt du service à 20h30 en semaine et remplacement par autobus.

✓ Ligne 14 (Météor)

Le 26 septembre 97, une rame a emmené le PDG de la Régie, J.P. BAILLY, et le Ministre des Transports J.C. GAYSSOT pour un voyage sur la nouvelle ligne. Le convoi s'est arrêté dans les six futures stations et a roulé en mode automatique entre Tolbiac et Gare de Lyon. Ensuite un conducteur a pris le relais jusqu'à Madeleine, les automatismes n'étant pas validés sur ce tronçon. Début octobre, 6 rames MP89 étaient disponibles sur les 17 que comptera "Météor" en février 98.

✓ "Mis en boîte"

Une motrice de MP55 réformée a été acquise par une discothèque de Beaulieu-sur-Layon, près d'Angers. Cette motrice repeinte à l'atelier de Fontenay aux couleurs de l'ex "Ticket-chic" servira de sas d'entrée à l'établissement "Le Métro".

✓ Orlyval

La somme réservée pour les études de feu Muse pourrait être versée au dossier d'un prolongement

d'Orlyval reliant Antony à Issy-les-Moulineaux et desservant, au passage, les communes de Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart.



RER (Réseau Express Régional)

✓ Parc matériel au 1er octobre 97 :

Ligne A :
MS61 : 125 éléments de 3 voitures
MI84 : 73 éléments de 4 voitures
MI2N : 14 éléments de 5 voitures
Ligne B :
MI79 : 119 éléments de 4 voitures

✓ Ligne B

Les passages à niveau continuent de disparaître sur l'ex ligne de Sceaux. Les travaux ont débuté en août 97 pour le PN19 de Lozère et en novembre pour le PN20 du Guichet (Orsay). Il ne restera plus que 2 PN sur la ligne : Gif sur Yvette et Saint Rémy les Chevreuse.



décembre dans toutes les gares ont également été un grand succès en Ile-de-France. L'occasion pour les cheminots de faire savoir ce qui a été fait, dans le cadre des engagements, dans les gares de banlieue et pour les "usagers" de faire savoir aux cheminots ce qui n'allait toujours pas.

Les résultats de cette consultation seront publiés en février, nous y reviendrons.

✓ Régularité

92,1 % des trains du réseau Ile-de-France (RER C et D compris) sont arrivés à l'heure en octobre 97. L'objectif annuel est de 93,5 %. Si l'on ne peut nier certains manquements de la part de la SNCF, concernant notamment la vétusté du matériel sur certaines lignes ou encore une maintenance pas toujours "au top", il faut rappeler que 80% des retards sont provoqués par des actes de malveillance (vandalisme, signal d'alarme, jets d'objet ou présence humaine sur les voies) et surtout par une saturation d'un réseau que les pouvoirs publics tardent, par leur manque de financement, à améliorer. Ainsi, le retard d'un train peut, par ricochet, entraîner le retard de tout le réseau pendant parfois plusieurs heures...

✓ A l'écoute

Bien que nationale, les rencontres entre voyageurs et cheminots qui se sont déroulées en novembre et

APTR - ADATRIF et autres réseaux

ARGENTEUIL

✓ Travaux

Les travaux qui ont débuté le 20 octobre 97 visent à aménager les quais pour les bus dans le même esprit que les quais pour les trains. La nouvelle gare routière sera équipée de trois quais simples assurant les 21 postes de départs et les cinq de déposes. Dans un an, les deux gares formeront un seul pôle d'échanges avec un large parvis planté d'arbres. En novembre une partie de l'ancienne dalle a été démolie. Pendant les travaux, les terminus



Atelier de Fontenay : la motrice MP55, nouvelle entrée de la discothèque "Le Métro", avant son départ pour le Maine et Loire. - Doc. RATP

et passages des autobus sont disséminés dans les rues adjacentes, à savoir : boulevard Karl Marx pour les lignes TVO 514 et 615, avenue du Maréchal Foch pour la TVO 9, rue Paul Vaillant Couturier pour les RATP 140 et 161 et LACROIX 30-02, Boulevard Maurice Bertheaux pour les TVO 1, 2, 4, 8 et 18.

BRUNOY

STRAV

✓ **Soupçonneux**

C'est le moins que l'on puisse dire de l'accueil réservé à nos correspondants désireux d'en savoir davantage sur les nouveaux matériels Renault-Obradors acquis par ce transporteur.

De la façon dont nos amis se sont fait éconduire, il doit s'agir au minimum d'un secret d'état !

Dans le cas contraire, il s'agit d'un comportement assez ridicule qui tend à faire passer le pauvre passionné pour un dangereux espion à la solde de la concurrence.

Ces entreprises n'ont pas encore compris que leur secrets ne sont que de Polichinelle et que nos articles ne peuvent que favoriser leur notoriété, sauf... celle de la STRAV !

N'étant pas tout à fait idiots, nous sommes en mesure de vous dire que ces matériels Obradors PRC B, sont carrossés par la firme espagnole sur des châssis PR100.

Au moins six véhicules étaient visibles sur la piste de remisage de la Pyramide de Brunoy (n° de parc relevés : 339 à 342).

D'autre part la STRAV aurait acquis quelques Agora.

CELLE-ST-CLOUD (La)



✓ **Arc en Ciel**

Une navette a été mise en service le 1er septembre dernier pour relier les quartiers du Petit Beauregard et de La Jonchère en passant par la Mairie.

"Arc-en Ciel" fonctionne tous les jours de 9h00 à 17h00 (20h00 le dimanche).

C'est l'association RATP-CGEA qui a remporté l'appel d'offres. Le service a été affrété en totalité à la CGEA qui l'exploite avec deux

Master GX 17.

CERGY-PONTOISE SAN

✓ **Modernisation**

La rénovation de la gare routière de Cergy-Préfecture devrait débuter au premier semestre 98.

Ces travaux sont rendus nécessaires du fait d'une conception inadéquate. Ils travaux permettront de rendre le hall plus lumineux, le parvis sera élargi et une agence commerciale du réseau y sera implantée.

Des études sont menées pour implanter à plus long terme un site propre bus entre cette gare et celle de Pontoise distante de 1,6 km.

✓ **Alternis et Combinis**

C'est le duo tarifaire de choc que nous avons évoqués plus haut.

CHELLES

APOLO 7

✓ **Un réseau revu et corrigé**

APOLO 7, c'est le nouveau nom (vous avez dit bizarre ?) du nouveau réseau irriguant Chelles ainsi que 6 communes voisines et prenant la succession des TUC.

Apolo 7 est le fruit d'un protocole d'accord (relire notre n°12 page 32) signé entre la RATP et le groupe TRANSDEV le 14 novembre dernier.



C'est le centre bus RATP de la Maltournée ainsi qu'une la filiale de la Régie, URBIEL, qui ont été désignés pour assurer le démarrage de ce nouveau réseau.

ESSONNE

TRANS-ESSONNE

✓ **Nouveau !**

Une nouvelle ligne a été créée au début du mois d'octobre 97.

Elle relie Massy à Saint-Quentin en Yvelines en 12 allers et retour "Express" et a pour indice de ligne 91-06.

Elle est complétée, 23 fois par jour, par une desserte omnibus du plateau du Moulon.

6 autocars Renault Iliade ont été mis en service pour exploiter cette ligne

Cet axe préfigure le futur axe en site propre entre les deux localités. (Voir plus loin à Saint Quentin en Yvelines)

EVRY



✓ **3 ans**

C'est le temps que s'est donné le SAN (Syndicat d'Agglomération Nouvelle) d'Evry pour moderniser le réseau d'autobus.

Avec le concours financier du STP et de la région IDF, 46 millions de francs seront consacrés d'ici fin 1999 à la revalorisation du système.

Dès cette année, l'ensemble des véhicules seront reliés par GPS au poste central du réseau installé depuis Avril 1997 à la gare d'Evry-Courcouronnes.

D'autre part certains lieux "sensibles" seront équipés de caméras de télésurveillance reliées elles aussi au PC central.

120 points d'arrêts parmi les plus importants du réseau seront réaménagés et rendus accessibles à tous.

L'important site propre sera remis à niveau et sa sécurité revue. C'est ainsi que 17 carrefours bénéficieront de pose de barrière, de marquage au sol spécifique et d'un renforcement de signalisation des espaces réservés aux bus. Dès à présent, plusieurs opérations sont bouclées ou en passe de l'être.

✓ **Station "Agora"**

Cette gare routière située entre la station RER d'Evry-Courcouronnes et "Miroirs", avec

sa voie unique par sens, interdit tout dépassement de véhicules et doit s'accomoder d'une contrainte de "premier bus entré = premier bus sorti".

Cette caractéristique engendre quotidiennement des encombrements de bus.

Une réservation ayant été prévue dès la construction de l'ouvrage, elle sera mise à profit pour doubler les pistes de la gare routière.

La nouvelle infrastructure devrait être mise en service pour l'été 1998.

✓ **Ligne 407**

Depuis le 4 Septembre 97, cette ligne interne à Evry a été prolongée à Ris-Orangis (gare Val de Ris-Rer), un secteur mal desservi situé entre les bords de Seine et la Nationale 7.

MEAUX MARNE ET MORIN

✓ **Surbaissés**

Déjà équipé de 3 GX 317, ce réseau de Seine et Marne va acquérir début 98 trois Agora équipés pour les UFR (Usagers en Fauteuil Roulant).

Ils circuleront sur la ligne qui relie la gare SNCF avec les quartiers de Beauval et de La Pierre-Collinet.

L'exploitant désire renouveler son parc avec ce type de matériel. 4 ou 5 bus neufs seront réceptionnés de la sorte chaque année.

✓ **GNV**

Le Conseil Régional a voté les subventions qui permettront à l'exploitant meldeois d'acquérir trois autobus au GNV fin 1998.

Une station de remplissage sera installé au dépôt de la compagnie, rue Paul-Barenes.

PARIS

SLT

✓ **Ligne touristique**

C'est une nouvelle société (la SLT, Société des Lignes Touristiques) qui devra mettre en place une nouvelle ligne touristique en boucle avec deux antennes, l'une vers Montmartre l'autre vers Bercy.

La SLT sera détenue par Urbiel-RATP (37,5%), le groupe Visual (37,5%) et la société britannique Groupe Friday.

SLT confiera par appel d'offres l'exploitation à un opérateur qui se

chargera d'acheter le matériel.

La ligne RATP "Balabus" ne sera pas touché par cette création.

Rappelons que Visual regroupe plusieurs autocaristes dont notamment Lecaplain, Bridet, Brévière et les Cars d'Orsay.

**SAINT-QUENTIN
EN YVELINES**

SQYBUS

✓ **Tarification locale**

Suppression du découpage du bassin de communes desservies en 9 sections tarifaires pécuniairement dissuasif pour les habitants des communes excentrées.

Dorénavant, les trajets courts se feront à l'aide d'un ticket (4,80 F), les longs à l'aide de deux.

De plus, un billet horaire (9,00 F) permet des correspondances avec l'ensemble des transporteurs.

✓ **Site propre**

En gestation depuis quelques temps, la liaison St-Quentin / Massy-Palaiseau en site propre type "TVM" sort des cartons.

L'enquête d'utilité publique a débuté courant novembre et les



Le futur métro MF2000 (Image de synthèse réalisée par l'Agence Avant-Première) - Doc RATP

premiers tronçons qui seront réalisés le seront : avenue des Prés à Montigny-le-Bretonneux, avenue de l'Europe à Guyancourt et à Magny-les-Hameaux.

VAL D'OISE

CTOP

✓ **Autoroute**

Depuis le lundi 6 octobre 97, une liaison par autocars directs a été mise en service entre Mantes et La Défense. Après un départ de la sous-préfecture de Mantes-la-Jolie et deux arrêts à Mantes-la-Ville

(mairie et piscine), les autocars rejoignent en une heure le quartier d'affaires par les autoroutes A13 et A14.

Les 17 rotations par jour sont effectuées par le pool "Compagnie des Transports de l'Ouest Parisien" formé pour la circonstance par la CFTA (centre d'Ecquevilly) et les CSO de Carrières-sous-Poissy (voir n°12 page 32).

A ce jour, 600 voyages sont quotidiennement effectués sur cette ligne, malgré un prix relativement élevé (110,00 F aller-retour mais la Carte Orange est acceptée et... très utilisée...).

Un beau succès.

VERSAILLES



✓ **O, Oh !**

La SVTU a créé une nouvelle ligne, la O, qui relie Porchefontaine (RER C) à l'Université et desservant au passage la gare SNCF de Montreuil (réseau de Paris St Lazare).

✓ **Agora**

Les nouveaux véhicules sont arrivés sur le réseau à l'instar du n°195 (195 ASL 78).



LANGUEDOC-ROUSSILLON

MONTPELLIER



✓ **C'est parti !**

Le chantier du tram a démarré début septembre avec le lancement des travaux d'un des principaux axes de passage de la ville, l'Allée de la Citadelle, qui part du tunnel de la Place de la Comédie pour rejoindre

le Corum et la Route de Nîmes. Ce chantier durera 20 mois et sera la seule opération engagée en 97.

Les travaux ont pour objectif de juxtaposer dans une même tranchée, les voies SNCF, du tram et des voitures.

Un nouveau plan de circulation a été mis en place et les automobilistes sont guidés par un

personnage totem : la "Panthère Rose".

✓ **Nouveaux matériels**

Arrivée sur le réseau principal d'un neuvième MAN NL222 (n°508) et signalé chez PROGÉSUD d'un deuxième PR112 (ou refait Safran) n°9859 qui rejoint le 9858.



LORRAINE

METZ



✓ **Modifications**

Patrick Rostoucher nous informait dans notre dernier numéro, de la décision prise par le District d'acquiescer 13 Agora dont 4 articulés. Notre correspondant messin nous signale que ce choix a été modifié et que la commande portera sur 13 Agora standards 3 portes. Ils seront réceptionnés avec un peu d'avance c'est à dire entre décembre 97 et janvier 98.

✓ **Essais**

Si le district a modifié sa commande en supprimant les articulés, il n'a en fait que différé l'arrivée de ceux-ci. En effet, la commande de 98 ne devrait comporter que des Agora articulés (livraison possible fin 98). Un véhicule de ce modèle a d'ailleurs été prêté durant trois semaines pour une campagne d'essai.

voie SNCF sur 1 km, pour desservir la gare de cette petite ville de Moselle...

Ce qui nous donne le plaisir de vous en parler dans cette revue ! C'est aussi la première fois que la SNCF est partenaire d'un exploitant urbain qui plus est, allemand !

Le tram est exploité par la société allemande Stadtbahn Saar (SBS). 15 éléments Bombardier assurent un départ toutes les demi-heures aux pointes (jusqu'à 21h00), et un toutes les heures jusqu'à 01h30 du matin soit 34 A/R quotidiens.

Dans la partie urbaine et suburbaine, la fréquence sera de 7 mn et 3,5 mn aux heures de pointe. A terme le parc sera porté à 28 éléments.

Le tram, depuis fin octobre, emprunte après les voies SNCF celles de la DBAG sur 12,5 kms.

SARREGUEMINES

✓ **Réformes**

Deux PR 100 MI ont été éliminés avec un peu d'avance. Le 7830 l'a été suite à des défaillances de freinage, l'autre, le 7835, pour cause de moteur HS. Le parc de PR 100 des TCRM est donc réduit à 21 véhicules.

✓ **Bouh !...**

Que c'est vilain de s'approprier la réalisation de nos petits camarades d'Outre-Rhin ! N'empêche que le tramway desservant Saarbrücken et mis en service le 28 septembre dernier (voir n°17 page 26) emprunte la

Les cinq derniers le sont en zone urbaine sur la chaussée jusqu'à la hauteur de la Ludwigstrasse dans le centre de la capitale sarroise.

La seconde étape prévoit la continuation de la ligne sur 26 kms vers Lebach.

Côté français, la municipalité de

Sarreguemines souhaite une desserte de sa ville par un circuit en boucle et implanté en site urbain.

Rappelons que le réseau d'autobus de Saarbrücken est exploité par GSS (Gesellschaft für Strassenbahnen im Saartal), marque commerciale "Die Saartal Linien",

et à la particularité d'être un des rares réseaux allemands à posséder du matériel français (PR 180 et R 312).

Côté français, c'est SABUS qui officie. Le réseau totalement restructuré en 1997 exploite 7 lignes en Régie Municipale.



MIDI-PYRÉNÉES

CAHORS

EVIDENCE

TOULOUSE



✓ Nouveautés

Depuis le 1er septembre 97, le quartier de La Gravette est desservi par la ligne 2 à raison de 7 A/R. D'autre part, 2 nouveaux bus de 70 places ont été mis en service sur les lignes 1 et 2 pour renforcer la capacité de ces deux axes principaux.

Le réseau Evidence entre donc dans la cour des grands puisqu'il n'était desservi aujourd'hui que par des minibus.

✓ Métro

Attendu pour le 1er octobre 97, le jury n'a pas été capable de choisir le constructeur du matériel roulant de la deuxième ligne de métro. Les offres de Matra et de GEC-Alstom seraient semble-t-il trop proches. Quoiqu'il en soit, il est évident que se joue le deuxième acte de la guerre que se livre les deux constructeurs.

Plusieurs pages de notre revue avaient été consacrées à leur confrontation lors de l'appel d'offres pour la fourniture du matériel

roulant de la ligne 2 lilloise (n°8 page 41).

Toujours est-il que la bataille a été mise à profit par le Conseil Général qui a réussi à faire tomber les estimations du projet de 2,2 milliards à 1,4 milliard.

Le choix définitif est attendu dans le courant de janvier. Celui-ci risque de "faire mal".

A suivre, conseillerons nous...

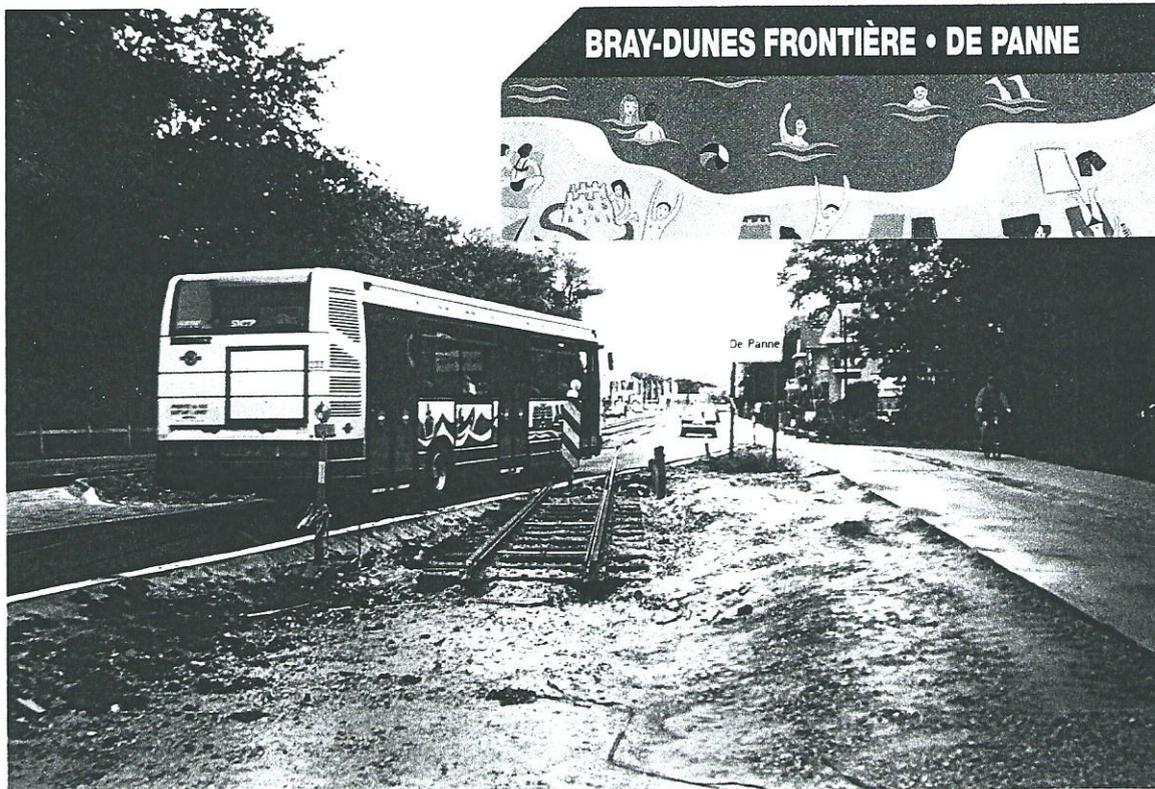
✓ Autobus

La SEMVAT va acquérir en 1998, 20 surbaissés articulés Mercedes O405GN.



-NORD - PAS DE CALAIS

BRAY-DUNES FRONTIÈRE • DE PANNE



R312 n°233 de la STDE à l'entrée de De Panne, effectuant la liaison transfrontalière Dunkerque - De Panne.

On remarque le tronçon en construction du prolongement du fameux Tram de la Côte vers Adinkerque.

En incrustation, ticket spécial transfrontalier.

Doc.
F. BOLLE

DUNKERQUE✓ **La côte en fête**

De mai à septembre 97, la STDE a exploité, comme chaque année, la ligne côtière Dunkerque - De Panne, permettant la correspondance avec le célèbre tram de la Côte Belge.

Cette liaison a été soutenue par l'opération "La Côte en Fête". Ainsi, pour l'achat du forfait journalier STDE ou De Lijn permettant l'utilisation de cette ligne de bus et du tram entre De Panne et Oostende, une carte privilège offrant de nombreuses réductions dans des musées ou attractions des deux pays était remise.

10 A/R par jour en juillet et août, uniquement le week-end en mai, juin et septembre, étaient proposés par la STDE entre Dunkerque et De Panne. Un dépliant guide a été édité ainsi qu'un titre de transport spécifique.

Sachez que le tram de la Côte est actuellement en cours de prolongement jusqu'à Adinkerque (frontière franco-belge) et que son prolongement à Dunkerque est de plus en plus évoqué...

Dans un premier temps, la ligne estivale de la STDE pourrait se voir limitée à Adinkerque

LILLE**Transpole**✓ **Rififi**

La concession du réseau arrivant à échéance le 31 décembre 97, la bataille pour la succession a été particulièrement âpre.

Après un premier appel d'offres dont le résultat fut annulé par les élus tant il fleurait la connivence entre candidats, le deuxième a réservé bien des surprises.

En effet, outre les traditionnels soumissionnaires tels que VIA Transport, CGEA ou Transdev, on trouvait... la RATP (eh oui !) mais aussi une association assez inédite entre la SNCF (par le biais de sa filiale CARIANE) et la Société Régionale Wallonne de Transport (SRWT, principal exploitant du réseau TEC en Belgique).

Finalement, la concession de Via Transport a été renouvelée, à la condition qu'une association avec la RATP soit mise en place.

Rappelons que Transpole assure plus de 4 millions de déplacements par jour. Ceci peut expliquer l'appétit de tous ces groupes qui auraient bénéficié, grâce à ce réseau multimodal, d'une excellente vitrine de leur savoir-faire.

✓ **Eurotéléport**

La principale station d'échanges du réseau à Roubaix va être réorganisée dès le mois de janvier.

En effet, les travaux de construction

des accès à la future station du métro ligne 2 nécessitent des emprises qui vont obliger le déplacement des terminus d'autobus sur les voies latérales.

Pas de changement, par contre, pour le tramway.

✓ **Commerces**

Les commerces font leur apparition dans le métro lillois. Les stations Port de Douai et Rihour (et bientôt Lille-Flandres) sont dotées d'une croissanterie et les stations Pont de Bois, Lille-Flandres accueillent désormais un point presse.

VALENCIENNES ✓ **Transcarte**

Une nouvelle génération de titres de transport a fait son apparition depuis le 1er décembre sur le réseau de la vallée de l'Escaut.

La carte de paiement "Transcarte" fonctionne comme un porte-monnaie virtuel et permet de payer les voyages sur le réseau de la SEMURVAL mais aussi le stationnement des véhicules dans le centre de Valenciennes.

A plus long terme "Transcarte" servira à l'ensemble des liaisons départementales (TER-SNCF, autocars) ainsi que divers services (restaurants scolaires, piscines, etc.).

**NORMANDIE (Haute & Basse)****ALENÇON**✓ **Nouveautés 97/98**

Plusieurs nouveautés sur le réseau exploité par la COBAL depuis le 1er septembre dernier.

La ligne 1 est prolongée vers le quartier d'Alençon-Village.

La ligne 3 ne dessert plus Courteille où elle faisait double emploi avec la 1. Elle dessert dorénavant les rues de Bretagne et du Chapeau Rouge ainsi que le site universitaire de Monfoulon.

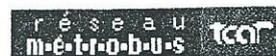
A noter la circulation d'un GX317 (n°61, 8546 SN 61) sur la ligne 1.

Par ailleurs, un appel d'offres a été lancé pour l'acquisition d'un à trois véhicules surbaissés pour 98.

HAVRE (Le)✓ **Fusion, extension**

Depuis le 1er septembre 97, deux lignes ont fusionné : la 4 (Dollemard-Sanvic-Gare) et la 9 (Gare-Montivilliers avec antennes 91 vers Colmoulins et 92 vers Gonfreville-Gourmay). La nouvelle ligne prend l'indice 9, les antennes 91 et 92 étant conservées.

Quant à la ligne 14 (Gare-Fontaine la Mallet) est prolongée à certaines heures à Montivilliers via le quartier de la Belle Etoile.

ROUEN✓ **Bus au lieu de Télébus**

De tous les projets évoqués pour l'équipement de l'axe est-ouest (voir "A la Une" dans notre précédent numéro), c'est donc le moins coûteux et le moins compliqué à mettre en œuvre qui a été choisi par le District.

C'est en effet un site propre pour autobus qui reliera Rouen avec le pôle universitaire de Mont-Saint-Aignan et les quartiers des Hauts-de-Rouen.

Lors de sa séance du 6 novembre, le Conseil du District a programmé un investissement de 300 MF pour la réalisation de ce projet. Ce budget permettra la réalisation d'un site propre intégral au deux

extrémités à savoir du CHRU au quartier des Sapins pour la partie nord-est et sur la totalité de la commune de Mont-Saint-Aignan sur la partie nord-ouest. Au centre-ville, seule une piste "réservée" sera aménagée rue Robert Schuman, rue du Général Leclerc, quai du Havre, avenue du Mont-Riboudet et allée du Fond de Val.

Ce choix laisse toutefois la

possibilité d'une transformation ultérieure en tramway.

✓ Acquisition

Le gestionnaire du réseau principal, la TCAR, va acquérir 24 surbaissés Mercedes pour 98.

17 seront des standards O405N et les 7 autres, des articulés O405GN.



PAYS-DE-LOIRE

ANGERS



✓ A la hausse !

Depuis l'extension du réseau décidée en janvier 96 et concernant 29 communes, la progression de fréquentation sur les lignes suburbaines est de 4,5% en un an et de 2,2% sur le réseau urbain initial.

Les lignes suburbaines (en continuité avec le réseau urbain) sont toujours exploitées par les transporteurs privés, mais pour le compte de la COTRA.

en 2003 bien que le tracé définitif et le matériel n'aient toujours pas été choisis.

Quoiqu'il en soit, c'en est bel et bien fini pour les moteurs diesel !

NANTES



✓ L'avenir du tram et du train

En parallèle à la construction de la 3e ligne de tram (Sillon de Bretagne-Gare de Vertou) et le prolongement de la ligne n°1 (de Bellevue à St Herblain), le Conseil du district de l'agglomération a voté les deux premiers projets d'interconnexion avec le réseau SNCF.

Le premier concerne le branchement des voies SEMITAN à celles de la SNCF à Haluchère (banlieue NE) pour permettre aux trams, après modernisation et électrification en 750V, de se diriger vers Sucé-sur-Erdre.

Le deuxième serait une liaison, exploitée par du matériel SNCF restant à définir, de Carquefou au NE à l'aéroport de Nantes-Atlantique situé à Bouaye au SO (schéma en 4ème de couverture).

Concernant le réseau de tram "urbain", le programme était jusqu'à présent le suivant :

Janvier 2000

Mise en service de la ligne 3 entre la rue de la Boucherie et Beauséjour (Plaisance), prolongement de la ligne 1 entre Bellevue et St-Herblain.

Courant 2000

Engagement de la réalisation du prolongement de la ligne 2 entre Trocardière et La Neustrie.

Janvier 2001

Mise en service de la ligne 3 entre Pirmil et Lion d'Or.

Horizon 2005

Prolongement de la ligne 3 jusqu'à Sillon de Bretagne au Nord, et vers Vertou au Sud.

✓ Rezé

Mise à disposition des habitants de quartiers excentrés de cette ville de la proche banlieue sud de Nantes d'un minibus desservant divers sites par cinq circuits préétablis.

Les services sont accessibles avec un titre de transport TAN.

La fréquentation moyenne s'élève actuellement à 45 voyageurs par jour.

MANS (Le)



✓ Gaz à tous les étages

Le président de la communauté urbaine du Mans ne veut plus entendre parler de diesel pour les transports en commun.

Ainsi, la SETRAM recevra 5 bus au GNV dans les mois qui viennent et l'ensemble du parc sera renouvelé avec de type de matériel avant la fin 2002.

Ces bus "propres" cohabiteront donc avec le tram dont la communauté urbaine du Mans espère toujours la mise en service



PICARDIE

AMIENS



✓ A vendre !

Une annonce parue dans le numéro de novembre de "Transport Public" nous apprend la vente de 3 R312 (n°2, 7 et 10) et de 6 PR180 (200 à

202, 205, 207 et 208).

SOISSONS



✓ Parc

Arrivée fin 98, d'un nouveau bus à plancher surbaissé dont nous

ignorons le type. Le parc au 1er septembre 97 était constitué de 13 GX107 et de 2 SC10. En 1996, les véhicules du SITUS ont parcouru 387.000 kms et transporté 956.000 voyageurs soit 3,3% de plus que l'année précédente.



POITOU - CHARENTES

POITIERS



✓ Ières noces

Nous écrivions dans notre dernier numéro (page 16) concernant les "bus-mariages" : "Après Mulhouse et Poitiers, c'est au tour du réseau TCAT de proposer aux jeunes mariés de louer l'autobus qui les conduira à la noce."

Nous avons appris entre temps que c'est la STP qui était précurseur en la matière et non les TRAM de Mulhouse.

Que nos lecteurs poitevins, perspicaces et pointilleux, reçoivent nos plus plates excuses.

✓ Gaz

Deux standards surbaissés Heuliez

avec une motorisation fonctionnant au gaz ont été livrés fin décembre au réseau.

Nous ignorons encore s'il s'agit de châssis Renault ou Volvo (GX317 ou 217).



PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR et CORSE

AIX EN PROVENCE



✓ Ca bouge !

Les premières restructurations datent maintenant de 1993.

Elles avaient vues, dans un premier temps, la création de la marque "Aix en Bus" constitué par quatre exploitants : les Autobus Aixois, la Régie Départementale (RDT 13), la SETRAP et Ménardi.

Dans un deuxième temps les zones tarifaires étaient supprimées.

Le 27 octobre 97 a célébré la troisième restructuration : le réseau a été remodelé suivant huit lignes diamétrales. La boucle à sens unique autour de la vieille ville est évitée. Les "mariages" donnent les résultats suivants: 1 avec 9; 3 avec 11; 4 avec 12 et 6 avec 8.

Les lignes 8, 9, 11 et 12 disparaissent donc.

La fréquence de ces lignes a été améliorée : toutes les 10 mn aux heures de pointe et 15 mn aux heures creuses et le service étendu jusqu'à 22h30 au lieu de 20h30.

De cette réorganisation, il ressort qu'en service urbain seule la ligne 1 n'est pas modifiée, tandis que le réseau suburbain n'est pas concerné.

✓ Acquisition

Le réseau principal vient de recevoir ses quatre premiers Agora (n° 3140 à 3143), le précédent véhicule réceptionné l'avait été en 96 (GX107 n° 9138).

✓ Ménardi

Trois Heuliez du réseau principal ont été repris par ce transporteur sous les n° 3704 à 3706, essentiellement pour services spéciaux.

Son dépôt a été transféré "des Platanes" au quartier des Logissons à l'entrée de Venelles.

Des matériels du réseau principal y sont remisés, faisant partie comme Ménardi du groupe CGEA.

ARLES

STAR

✓ Un bus de plus

Le réseau se renforce : la ligne 1 tourne avec trois services à l'heure et les lignes 4 et 5 nécessitent chacune deux véhicules en ligne.

Pour les exploiter au mieux, le réseau vient d'acquérir un VanHool A508 (n°601).

AUBAGNE

✓ Tous azimuts

La modernisation du parc ayant été engagée en 96, le réseau qui compte 17 véhicules dont 6 standards vient d'acquérir 2 Agora équipés de climatisation.

Quatre Heuliez GX77 en sont déjà équipés et deux autres étaient attendus pour la fin d'année 97.

1998 verra l'arrivée de 3 nouveaux bus.

D'autre part un programme

d'aménagement des arrêts a été entrepris qui prévoit la surélévation des trottoirs ainsi que l'installation d'abribus modernes. Un projet concocté par le Sitca et l'exploitant vise une augmentation de 30% de l'offre et une meilleure articulation entre urbains et interurbains.

Avril 98 devrait voir l'ouverture de la gare routière ainsi que deux nouvelles lignes.

CAGNES SUR MER

✓ Mouvement

Dans le n°13 (page 12), nous annonçons l'arrivée d'un A508 neuf sur ce réseau.

Ce dernier est arrivé et porte le n°4041 ZQ 06.

Le cinquième MG19 en prêt est incorporé au parc sous le n° 7376 ZN 06.

Un VanHool AU138 en prêt à l'ouverture du réseau est revenu avec le n° 6071 ZT 06

Enfin, les deux S53 ont laissé la place à un Tracer aux couleurs de CARIANE (n° 93410).

CANNES



✓ Nouvelles du matériel

Un GX77H climatisé n°10 et 4 Mercedes O405N n°400 à 403 également climatisés ont remplacé le Van Hool AU138 n°88 et le PR100MI n°65 vendus le 1er octobre en Algérie.

Le dernier Berliet PR100MI n°64, les Renault PR100MI n°66 et MIPS n°70 conservés en attente de matériel neuf, devraient rejoindre également ce pays.

✓ Ranguin

Le prolongement de la ligne 14 dans cette localité, en remplacement de la liaison urbaine ferroviaire Cannes-Ranguin supprimée (voir n°15), s'est avéré inadapté aux besoins.

Par contre, la ligne 9 Gare SNCF-Ranguin exploitée par la STAVS, n'accepte les voyageurs qu'au delà du centre de La Bocca, les arrêts en aval étant desservis par la ligne 2 Hôtel de Ville-Euroformapole.

électrique Renault Master.

✓ Valbonne

La journée des Transports Publics a été l'occasion d'inaugurer la nouvelle gare routière du Technopôle de Sophia-Antipolis, à cheval sur les communes de Valbonne, Biot et Mougins.

Cette gare, dénommée "Des Messugues" est équipée d'un bureau d'information-vente et d'une borne interactive d'information en temps réel des possibilités du réseau.

Un projet de desserte interne par minibus électriques du Technopôle, qui s'étend sur plusieurs centaines d'hectares, est à l'étude.

rue de Rome vers Saint-Victor.

Avec ces grands projets (le prolongement de la ligne 2 du métro étant toujours en suspend), il semblerait que le réseau marseillais se réveille !

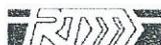
MARTIGUES

Bus de Société

✓ Brèves

Arrivée sur ce petit réseau d'un des premiers GX77H climatisé (n° 43) et d'un MG19 également climatisé. Ce réseau, déjà décrits dans notre n°5, dessert également deux lignes (31 et 32) sur la ville voisine de Port de Bouc.

MARSEILLE



NICE

SUNBUS

CIOTAT (La)



✓ A la demande

Création de nouvelles lignes de transport à la demande, exploitées en minibus.

La première relie la gare routière à la ZA Athélia et à des quartiers excentrés à raison de 10 rotations par jour. Elle servira de test "grandeur nature" à une éventuelle mise en place d'une ligne régulière.

La deuxième remplace une ligne régulière peu fréquentée desservant le quartier de la Baie des Anges avec 6A/R.

✓ Couloirs

Dans notre dernier numéro (page 30) nous relations l'équipement de séparateurs au droit du couloir bus menant de l'avenue du Prado à la rue de Rome.

Mise en service le 16 octobre, la nouvelle voie doit valider ce genre d'aménagement pour éventuellement le généraliser.

✓ Gaz

Suite à notre précédente information concernant l'acquisition par la RTM de 86 surbaissés O405N, il fallait préciser que deux exemplaires seront au GNV.

✓ Tramway

Il se pourrait bien que la petite ligne 68 redevienne l'embryon d'un véritable réseau de tram dans la cité phocéenne. Le projet de PDU présenté en novembre prévoit le prolongement de la ligne vers l'est, jusqu'aux Caillols (2001). Une deuxième ligne devrait partir de SaintPierre en tronc commun avec l'actuel 68 jusqu'à la Blancarde et se diriger vers la Canebière. Au carrefour Belzunce / Rome, la ligne se diviserait en deux branches, l'une vers Arenç, l'autre vers le sud par la rue de Rome (2006). Vers 2015, deux prolongements pourraient compléter cette ligne vers Saint-Antoine et vers le sud, jusqu'à l'obélisque. Enfin, une troisième antenne pourrait voir le jour à partir de la

✓ TCSP

Le 9 juillet 97, le conseil municipal a voté la poursuite de la procédure visant à doter l'agglomération d'un TCSP.

Le dispositif devrait être réalisé en trois phases successives.

La première consistera en l'implantation d'un tramway sur pneus sur une ligne en "U" de 8,5 kms (suivant le parcours de l'actuelle ligne 5) reliant à la fréquence de 3 mn Las-Planas au nord, Masséna et Garibaldi au centre-ville, puis St Charles au nord-est où serait implanté le dépôt des véhicules.

De méchantes langues assurent que ce tracé a été préféré à celui vers Villeneuve-Loubet pour des raisons plus politiques que techniques. Nous ne les croyons évidemment pas.

Un site-propre pour bus complètera le dispositif sur 15,3 kms depuis le port jusqu'au centre de Cagnes-sur-Mer, reprenant les tronçons déjà réalisés avenue de la Californie et rue de France.

Cet axe qui pourrait être prolongé à Villeneuve-Loubet devrait être, par la suite, transformé en tramway sur pneus.

A plus long terme des prolongements sont envisagés : de St Charles vers La Trinité au NE, de l'aéroport vers Lingostière au nord où un dépôt pourrait être implanté.

Les Chemins de fer de Provence

GRASSE - ANTIBES

STGA

✓ Antibes

Les Rapides Côte d'Azur exploitent sur le service urbain d'Antibes, partie intégrante du réseau STGA, deux GX 217/3p (n° 3623 et 3624) sur la ligne 9A.

Ils sont aux couleurs STGA (bandes jaune et rouge).

Par ailleurs la navette gratuite urbaine desservant l'hypercentre par minibus Master, exploitée en convention directe entre la ville et la CFTI (Compagnie Française des Transports Interurbains), maison mère entre autres des RCA, arbore depuis peu un nouvel insigne CFTI entouré des anciennes décorations RCA. Fin octobre et cela pendant dix jours, la navette a été exploitée par un prototype de minibus

sont eux aussi concernés par l'amélioration du matériel et de l'infrastructure entre Nice et Colomars La Manda.

Un parc relais de 1000 places de stationnement et une station d'échange multimodale (TCSP, bus urbains, réseau départemental) seront édifiés à St Augustin sur le site du MIN.

✓ **Gaz**

C'est Heuliez qui a remporté le marché de 42 standards surbaissés au GNV, avec le GX217.

✓ **Articulés**

La baisse constante du trafic (*au grand dam du jeune niçois qu'un de nos "correspondants" a vu grandir...!! Ndlr*) ne justifierait plus l'emploi d'articulés notamment sur la ligne 16 vers l'Ariane en heures creuses.

✓ ✈

La ligne à tarification spéciale Nice / Aéroport exploitée par la société "Auto Nice Transports" est équipée avec un troisième GX317-2p n°2003.

SEPTEMES LES VALLONS

✓ **Concession**

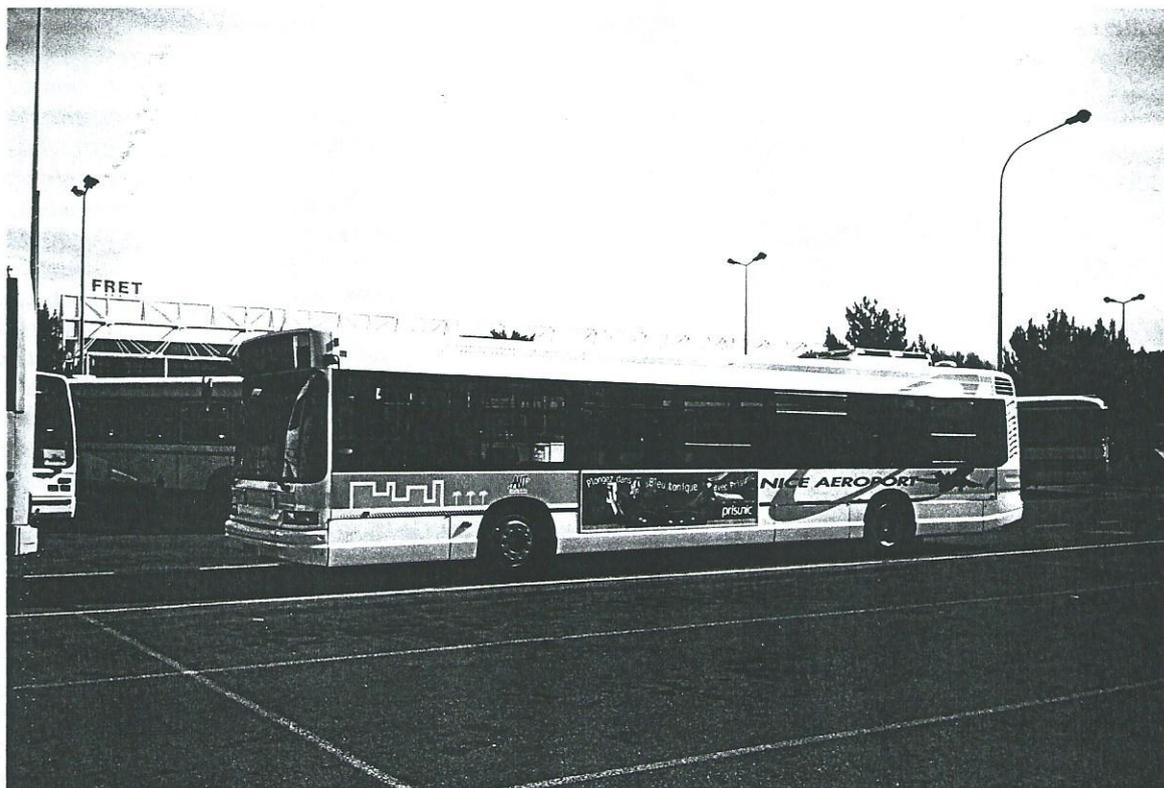
Cette commune de la banlieue nord de Marseille concédait une ligne desservant ses principaux quartiers à l'exploitant Sabardu. Le matériel affecté était un mini Mercedes puis un Renault-Master.

Depuis peu l'exploitant est la Régie Départementale (RDT13) et le matériel un Renault B110 n°104.

A noter que ce véhicule est hébergé au dépôt de l'ancien concessionnaire, à proximité.

Renault GX317
à 2 portes
(série 2001
à 2003)
en service
sur la ligne
Nice / Aéroport
exploitée par
l'ANT.

Doc.
R. ROSTAGNI



RHÔNE - ALPES

ANNECY



✓ **Fiches**

La SIBRA ayant constaté la complexité de lecture de ses fiches horaires (et nous acquiesçons !), son service commercial a décidé l'impression de fiches simplifiées, beaucoup plus lisibles par les néophytes.

GRENOBLE



✓ **Tram**

Des travaux de remplacement des voies avenue Alsace Lorraine ont nécessité la limitation de la ligne B à la station "St-Claire/Les Halles" du 16 Juillet au 22 Août. Des aiguillages "californiens" ont été posés pour l'occasion de part et d'autre du cours Jean Jaurès.

Mais la grande affaire reste l'inauguration du prolongement de la ligne A d'Auguste Delaune à Denis Papin mis en service le 21 décembre 1997.

✓ **Autobus**

Un nouveau plan de circulation a été mis en place le 25 août dans le domaine universitaire de St Martin d'Hères. Le transit automobile est

de ce fait interdit sur l'avenue Centrale. Seuls les bus et les deux roues sont autorisés.

Depuis le 5 septembre le 5 fait son terminus à "Biologie" rejointe par l'"Express Campus" le 13 octobre. Le départ de la ligne VFD 607 a été reporté de l'avenue de la Bibliothèque à l'IEP.

Du côté du matériel, on nous signale la mise en service en août dernier des Agora articulés sur la ligne 8.

✓ **Dépôt VFD**

Les cars interurbains quitteraient leur remisage de St Martin d'Hères pour un nouvel établissement situé rues Henry Tarze et Ernest Hareux. Ce nouveau dépôt permettra de limiter les "hauts-le-pied" représentant 100.000 kms annuels perdus.

LYON



✓ **Futur tram**

Le programme du tramway se décompose en une tranche ferme (réalisation d'une maquette grandeur nature), et de trois tranches conditionnelles.

La première correspond à la fourniture de 36 rames d'au moins 30 m, à voie normale, climatisées et accessibles aux handicapés.

La deuxième offre une adaptation possible sur une à cinq rames, et la troisième permettra l'adaptation du parc à l'extension à Saint-Priest, voire à Montrochet (sud de Perrache).

C'est la SEMALY qui a été retenue pour assurer la maîtrise d'oeuvre de ce chantier. Le dépôt des tramways sera édifié à Saint-Priest dans l'Est lyonnais.

✓ **Trolleybus**

Nous vous avons déjà relaté les difficultés que rencontrait l'exploitant pour remplacer les vieux VBH 85 de la ligne 6 desservant la Croix-Rousse.

Les techniciens de la SLTC avaient beau les bichonner pour prolonger autant que faire se peut leur maintien en service, les vénérables engins n'en pouvaient vraiment plus et il devenait vraiment urgent de trouver une solution pour les

remplacer.

Si Renault et Lohr avaient fait des propositions, c'est en final le constructeur Man allié à l'électricien Kiepe qui a remporté ce marché. Sur la base d'un NL 222, Man a réalisé un superbe trolleybus à gabarit réduit, surbaissé comme il se doit.

Une commande ferme pour 7 véhicules a été passée, une option pour une dizaine supplémentaire étant réservée.

Nous vous proposons dans notre rubrique "Matériel", plus de détail sur ces nouveaux matériels ainsi qu'une brève présentation du réseau de trolleybus actuel.

✓ **212**

C'est le nombre de trains reliant, chaque jour, les gares de Perrache et Part-Dieu à Lyon.

En attendant le tramway, l'offre TCL n'est pas très pertinente s'agissant de la liaison entre les deux poumons de la métropole rhônalpine.

Aussi, le SYTRAL et la SNCF réfléchissent au moyen d'intégrer cette navette permanente (7 mn de trajet) à la tarification TCL. Un obstacle empêche en effet une mise en œuvre immédiate : 50% de ces trains sont des TGV et la SNCF craint de retrouver à Paris, Lille ou Tours des voyageurs ayant acquitté un simple billet TCL...

PAYS DE GEX

✓ **Saute-frontières**

La ligne transfrontalière F reliant Genève à Ferney-Voltaire en France et gérée par les TPG (Transports Publics Genevois) vient d'être fusionné avec une ligne départementale reliant Gex à Ferney-Voltaire (4 A/R jour), pour donner naissance à une nouvelle ligne Genève / Ferney-Voltaire / Gex.

Cette nouvelle ligne totalise 21 km, parcourus en 50 mn et desservant 30 points d'arrêt. Le tarif pour la totalité du trajet est fixé à 16,00 F.

12 A/R par jour seront assurés sur le tronçon Gex / Ferney-Voltaire alors que celui entre cette dernière localité et Genève gardera sa

fréquence initiale (une cinquantaine d'A/R).

L'exploitation en a été confiée à la régie départementale RDTA. (voir aussi en pages "Euro")

ROANNE



✓ **Invités de marque**

A l'occasion de Transp'expo 97, en mars 97, la STAR a essayé l'Agora GNV.

Le district de Roanne s'étant penché sur la question a demandé à essayer le GX217 GNV. Le 13 juin, c'est M. HEULIEZ lui-même qui est venu présenter ce matériel.

Les élus du district ont été conquis et une décision devait être prise au dernier trimestre 97.

✓ **Ligne 11**

Cette ligne interne aux communes du Côteaux et de Commelle-Vernay, dans la banlieue sud de Roanne, était autrefois exploitée par les Cars Gilbert. Incorporée au réseau STAR lors de la création du District, la ligne est aujourd'hui exploitée par un nouveau minibus aux couleurs STAR, appartenant aux Transports Buchet.

Pour autant, cette ligne ne donne que moyennement satisfaction et la STAR souhaiterait l'améliorer, tant pour ce qui est du matériel que de la desserte (liaison vers Roanne sans rupture de charge, simplification du trajet...). A suivre, donc.

✓ **Livrée**

Tous les R312 sont désormais aux nouvelles couleurs STAR dévoilées lors de Transp'expo 97. Pour les SC10, un essai sera fait, et, en fonction des résultats, il sera décidé de généraliser ou non l'expérience.

✓ **Nouveautés 97/98**

La ligne 4 est désormais exploitée en permanence dans son intégralité. Finis donc les terminus partiels.

Les garagistes peuvent désormais offrir un titre de transport gratuit lors de l'immobilisation du véhicule (voir aussi plus bas, Saint Etienne).

Pendant les heures creuses et si le déplacement est interne à la commune du Côteau, il est

possible de se procurer le ticket "Éclair", plus économique, auprès des chauffeurs de la ligne 4. Enfin, et pour éviter des gâchis trop souvent constatés, le guide bus, toujours gratuit, mais remis contre un "flyer" déposé dans les boîtes aux lettres.

SAINT-CHAMOND



✓ Compléments

Suite à la présentation de ce réseau dans notre dernier numéro, nous vous informons de la réception de deux GX217-2p (n°5 et 11), et de la réforme d'un GX107 (n°5). En complément à l'article d'O. DELESTRADE, retrouvez en rubrique "Matériel" l'état du parc des TVG.

SAINT ETIENNE



✓ Pantographes

La STAS profitera de l'interruption de ligne l'été prochain pour réformer toutes les anciennes rames PCC et équiper les nouvelles de pantographes. Les conducteurs pourront ainsi effectuer seuls et sans manipulation particulière les rebroussements et rotations en ligne. Fini le gel des enrouleurs et le démarchage !

✓ Vitesse

La vitesse commerciale du tram de Saint-Etienne est, avec 15 km/h, très inférieure à celle d'autres réseaux plus modernes. Deux actions vont être entreprise pour remédier à cela. D'abord, pendant l'été 98, des boucles magnétiques seront installées sur la ligne (excepté le

tronçon Carnot - Jean Jaurès) pour permettre aux trams d'avoir la priorité au carrefours par déclenchement des feux de signalisation (coût 4 MF).

Ensuite, à l'été 98 également, débiteront des travaux de plus longue haleine (livraison prévue fin 2000) permettant la mise en site propre intégral du tronçon central entre Carnot et Peuple (coût 50 MF).

✓ SAEI

Comme nombre de réseaux, la STAS va mettre en service d'ici l'an 2000 son système d'aide à l'exploitation. Objectifs : régularité, information, sécurité.

✓ Auto-Bus

Renault offre depuis la fin novembre 97 un titre de transport à quiconque laisse son véhicule en réparation dans ses ateliers.

Cette opération, déjà tentée à plus ou moins grande échelle dans plusieurs villes de France n'a toutefois nulle part duré très longtemps.

✓ Le crépuscule des trolleybus ?

Nos amis de TRAM 2000 semblent, dans leur numéro de novembre, très alarmistes concernant l'avenir des trolleybus stéphanois.

De fait, la ligne 1 (Bellevue-Firminy), actuellement exploitée électriquement se verra confier 14 Agora dès réception par le réseau. Officiellement, il s'agit de renforcer la parc trolley sur la ligne 10, desservant la gare de Châteaureux et le centre-ville durant la Coupe du Monde de football. Nombreux sont toutefois convaincu qu'il ne s'agit

que d'un alibi, le parc de trolleybus commençant sérieusement à montrer des signes de fatigue.

La STAS se veut toutefois rassurante, jurant que la commande d'Agora en cours est la dernière concernant du matériel diesel. Alors, une hypothétique future commande de trolley nouvelle génération (CIVIS, etc.) ?

VALENCE



✓ Précisions

Depuis le 6 septembre le réseau des dimanches et fêtes est renforcé sur les lignes A, B, et G (et non, "G", comme indiqué dans notre précédent n°) cette dernière étant prolongée au "Plan".

La desserte de soirée est améliorée avec une relation supplémentaire entre 21H45 et 0H15.

La desserte de Guilhaud-Village est également renforcée.

✓ Aménagements

Un couloir de bus boulevard Gustave André permet à la ligne "Valbus" de gagner du temps entre Le Plan et le centre ville.

Par ailleurs, une station d'échanges est aménagée à Montplaisir pour faciliter l'accès des élèves aux lignes 2, 6 et express scolaires.

✓ Réception

5 nouveaux GX 317-3p (n° 20 à 24) équipés de climatisation Carrier sont arrivés sur le réseau. Ils ont été affectés à la ligne 4 (Bourg-Talavard).

Rappelons que la CTAV exploite déjà 19 GX 317-Citybus (n° 1 à 19).

Une présentation du réseau de Saint-Etienne vous avait été proposée par Olivier DELESTRADÉ dans le n°7 du Magazine des Réseaux Urbains. Afin d'actualiser et compléter cette présentation, Olivier DELESTRADÉ propose une étude des lignes 97/98 du réseau STAS ainsi qu'un état de parc historique des réseaux stéphanois le tout complété par un article sur les lignes affrétées rédigé par Robert ROSTAGNI.



SAINT-ETIENNE LIGNES ET MATÉRIELS

Chaque foyer des 15 communes de l'agglomération stéphanoise a reçu, en septembre 1997 une enveloppe de la STAS comprenant un courrier, le guide des tarifs, le guide des points service (les commerçants agréés) les horaires du bus info STAS et les fiches horaires des lignes desservant le foyer.

Les stéphanois ont également pu découvrir le nouveau guide pratique STAS.

Olivier DELESTRADÉ a voulu aller un peu plus loin en nous présentant le réseau et ses lignes sous forme de tableau synthétique. Les lignes à caractère scolaire ne sont pas reprises ici. On peut toutefois les retrouver dans la présentation des lignes affrétés dans les pages qui suivent.

Desserte des communes de l'agglomération stéphanoise

Communes desservies, nombre d'habitants (recensement 1990), nombre d'arrêts et de lignes les desservant:

SAINT ETIENNE	199.000 h.	334 arrêts	32 lignes
FIRMINY	23.000 h.	52 arrêts	9 lignes
LE CHAMBON FEUGEROLLES	16.000 h.	34 arrêts	3 lignes
LA RICAMARIE	10.000 h.	6 arrêts	1 ligne
UNIEUX	8.000 h.	19 arrêts	3 lignes
FRAISSES	4.000 h.	8 arrêts	2 lignes
ST PAUL EN CORNILLON	1.000 h.	10 arrêts	1 ligne
ROCHE LA MOLIERE	10.000 h.	18 arrêts	2 lignes
SAINT GENEST LERPT	6.000 h.	11 arrêts	1 ligne
ST VICTOR SUR LOIRE	Enclave St Etienne	7 arrêts	1 ligne
L'ETRAT	3.000 h.	17 arrêts	1 ligne
ST PRIEST EN JARREZ	6.000 h.	18 arrêts	3 lignes
VILLARS	8.000 h.	10 arrêts	1 ligne
ST JEAN BONNEFONDS	6.000 h.	10 arrêts	1 ligne
LA TALAUDIÈRE	6.000 h.	21 arrêts	2 lignes
SORBIERS	7.000 h.	10 arrêts	2 lignes

Le réseau ligne par ligne

On trouvera ci-dessous pour chaque ligne : le temps de parcours moyen entre les deux terminus, le kilométrage total, le nombre d'arrêts desservis, l'heure des premier et dernier départs en semaine, et les fréquences moyennes selon les jours de la semaine.

A noter : la ligne 24, repérée par un * ne circule que le jeudi.

	Ligne	de A à B :	Nb de km	Nb d' arrêts	Amplitude		Fréquence de passage		
					de	à	Semaine	Samedi	D & F
1	Bellevue - Pont Chaney	30 mn	9,9	29	04h21	22h30	7 mn	10 mn	20 mn
2	Av de la Gare - Le Pertuiset	15 mn	5,6	21	05h43	19h44	20 mn	40 mn	12 A/R
3	Dorian - Terrenoire	16 mn	5,1	20	04h55	22h10	8 mn	9 mn	23 mn
4	Solaure - Hôpital Nord	35 mn	9,3	29	04h09	23h31	3 mn	4 mn	9 mn
5	Hôtel de Ville - Michon	16 mn	4	17	04h50	22h23	8 mn	15 mn	23 mn
6	Dorian - Métare	20 mn	4,6	17	05h04	22h10	6 mn	9 mn	23 mn
7	Bellevue - Châteaureux	15 mn	3,6	19	05h15	20h25	9 mn	12 mn	30 mn
8	Dorian - Rivière	13 mn	3,4	17	05h35	20h09	9 mn	20 mn	30 mn
9	Montreynaud - Métare	43 mn	11,2	46	04h45	21h05	9 mn	10 mn	20 mn
10	Cotonne - Soleil	28 mn	5,7	26	04h56	22h17	9 mn	11 mn	20 mn
11	Dorian - Montplaisir - IUT	13 mn	3,4	17	05h20	22h10	9 mn	12 mn	23 mn
12	Chavassieux - Portail Rouge	32 mn	7,4	30	06h25	19h26	15 mn	25 mn	-
14	Bellevue - Malacussy	14 mn	5,9	15	05h40	18h30	9 A/R	-	-
15	EXPRESS Bellevue - Firminy	16 mn	10,6	10	07h00	18h20	19 A/R	19 A/R	-
16	Maisons Rouges - Villebœuf	29 mn	7,2	33	06h25	19h28	15 mn	25 mn	-
17	Terrasse - Lycée Simone Weil	20 mn	5,8	19	05h55	20h36	16 mn	18 mn	65 mn
18	Cotonne - Marais	45 mn	14	46	04h47	21h05	20 mn	30 mn	4 A/R
19	Poste - Montreynaud	10 mn	2,7	10	07h00	18h15	8 A/R	3 A/R	-
20	Pont Chaney - Eglise Chambon	19 mn	8	19	05h40	19h25	25 A/R	20 A/R	-
21	Av de la Gare - Unieux	20 mn	6	21	06h10	19h25	45 mn	14 A/R	7 A/R
22	Chambon - O vives / Michalière	15 mn	5	18	07h18	18h36	11 A/R	-	-
23	Pl du Breuil - Firminy Vert	15 mn	3	17	07h30	18h50	9 A/R	14 A/R	-
24	Av de la Gare - Sampicot *	5 mn	1,8	6	07h50	10h58	4 A/R	-	-
25	Terrasse - Saint Priest	7 mn	2,2	19	06h11	19h38	20 mn	20mn	12 A/R
26	Poste - St Jean B. Hôpital	19 mn	6,7	18	06h15	21h00	12 mn	25 mn	40 mn
27	Jaurès - Sorbiers Bourg	27 mn	10,5	31	05h30	20h30	30 mn	40 mn	4 A/R
28	Pl du Breuil - Verte colline	18 mn	4,4	17	07h30	18h10	7 A/R	3 A/R	-
35	Bellevue - Le Bernay	7 mn	2,4	10	06h55	18h40	16 A/R	3 A/R	-
36	Hts de Terrenoire - Pl du Pilat	12 mn	3,3	21	06h49	19h06	26 A/R	20 A/R	-
37	Dorian - Crêt de Roch	10 mn	1,7	7	09h15	17h30	7 A/R	-	-
38	Dorian - Crêt de Montaud	11 mn	2,7	12	07h12	19h11	16 A/R	8 A/R	-
39	Dorian - Séverine	11 mn	2,4	12	07h15	19h10	26 A/R	26 A/R	-
40	Dorian - Pl des Pères	13 mn	2,2	14	07h47	19h00	13 A/R	9 A/R	2 A/R
41	Terrasse - Montreynaud	13 mn	4,9	15	05h35	19h27	12 mn	15 mn	-
51	Jaurès - Sorbiers Gds Quartiers	28 mn	11	30	05h50	20h15	30 mn	40 mn	9 A/R
52	Terrasse - La Bertrandière	14 mn	5,1	11	06h35	19h40	21 A/R	13 A/R	-
61	Pl J. Plotton - Pont Chaney	30 mn	12,7	30	05h20	19h00	20 mn	20 mn	60 mn
62	Pl J. Plotton - St Genest	15 mn	8	20	05h55	20h30	30 mn	30 mn	60 mn
63	Roche la Molière - St Victor	15 mn	9,6	20	06h35	19h30	12 A/R	6 A/R	-
71	Av de la Gare - St Paul en C.	24 mn	11,7	17	07h15	18h15	5 A/R	3 A/R	-

On remarque donc que la ligne la plus longue, et celle qui comporte le plus grand nombre d'arrêt est la ligne 18, la ligne de grande rocade stéphanoise.

L'amplitude la plus grande et les fréquences de passages les plus courtes sont bien entendu proposées par la ligne 4, qui n'est autre que la ligne de tramway.

Le dimanche, le réseau fonctionne au ralenti avec seulement 21 lignes en service sur 40.

L'intégrale du matériel du réseau stéphanois

Vous trouverez dans les tableaux des pages suivantes la liste de tous les matériels ayant circulé sur les différents réseaux de l'agglomération stéphanoise

Matériel Tramway

Compagnie	Désignation	Nombre	Type	Numéro	Année
C.F.V.E.	Locomotives à vapeur, bicabines	10	SLM Winterthur	1 à 10	1881
		12	SLM Winterthur	11 à 22	1882
		4	TUBIZE	23 à 26	1882
		4	TUBIZE	27 à 30	1883
		4	CARELS	31 à 34	1884
		3	CARELS	35 à 37	1888
		1	C.F.V.E.	38	1892
		1	?	39	1893
C.F.V.E.	Remorques (construites après 1914)	7	A	1 à 7	1888 - 90
		17	Bm	1 à 17	1881
		38	B	18 à 55	1881 - 83
		16	C "Eté"	1 à 16	1881 - 82
		12	C	17 à 28	1883
		11	DF	1 à 11	1883
		1	E	1	1884
		6	F	1 à 6	1884 - 87
		11	F	7 à 17	1907
		4	Remorque à bogies	201 à 204	1893
		1	G	1	1887
		10	H	1 à 10	1899
		10	Hm	1 à 10	1899
C.F.V.E.	Fourgons	12	K	1 à 12	1882
C.F.V.E.	Automotrices à vapeur Serpollet	1	Ex voiture C 27	40	1894
		1	Ex voiture C 24	40	1896
T.E.	Motrices électriques	30	A (Truck Robatel)	1 à 30	1897 à 1917
		2	A (Truck Brill)	31 et 32	1920
T.E.	Remorques	4	Grammont	1 à 4	1898
		5	Carrosserie Industrielle	5 à 9	1907
		2	Godarville	10 et 11	1917
		3	Cie Gale de Construction	12 et 13	1920
		1	Cie Gale de Construction	14	1924
T.S.C.	Motrices électriques	5	A	1 à 5	1906
C.F.V.E.	Motrices électriques	1	G	1	1909
		36	H	1 à 36	1907
		20	H	37 à 56	1912 à 1918
		2	H	57 et 58	1921
		8	R	1 à 8	1921
		8	T	1 à 8	1921
		4	J	70 à 73	1935
4	J	74 à 77	1938		

Compagnie	Désignation	Nombre	Type	Numéro	Année
C.F.V.E.	Motrices électriques	1	G	1	1909
		36	H	1 à 36	1907
		20	H	37 à 56	1912 à 1918
		2	H	57 et 58	1921
		8	R	1 à 8	1921
		8	T	1 à 8	1921
		4	J	70 à 73	1935
		4	J	74 à 77	1938
		10	K	101 à 110	1941
C.F.V.E.	Wagons	4	P	1 à 4	1917
		8	N	1 à 8	1917
		10	N "armement"	9 à 18	1919
C.F.V.E.	Remorques (construites après 1914)	5	E	1 à 5	1921
		6	Ff	1 à 6	1922
		13	M	1 à 13	1919 à 1921
		24	S	1 à 24	1926 à 1930
		6	D	1 à 6	1930
		12	U	51 à 62	1941
C.F.V.E.	Motrices simples	30	PCC 500	501 à 530	1958 à 1959
C.F.V.E.	Motrices articulées	5	PCC 550	551 à 555	1968
S.T.A.S.	Motrices articulées	15	AL.V.900	901 à 915	1991 à 1992

Matériel Bus et Trolleybus

Compagnie	Désignation	Nombre	Type	Numéro	Année	Retrait
C.F.V.E.	Autobus	12	LATIL SPB 3S	1 à 12	1931	1951
		4	RENAULT UMAB	13 à 16	1933	1939
T.E.	Autobus	11	PANHARD K72	1 à 11	1935	1950
		2	PANHARD K77	12 et 13	1937	1950
C.F.V.E.	Autobus	3	PANHARD K77	17 à 19	1936	1950
		2	PANHARD	20 et 21	1937	1939
		2	CITROEN	25 et 26	1939	1956
		14	RENAULT ZPDF	31 à 44	1939	1955
C.F.V.E.	Trolleybus	4	VETRA CB40	1 à 4	1942	1946
		1	VETRA CS60	5	1944	1968
		12	VETRA CS60	13 à 24	1946 - 1947	1968
		1	VETRA CS60	81	1958	1968
		7	VETRA CB45	6 à 12	1944	1962
		5	VETRA VDB	1 à 5	1948	1963
		55	VETRA VCR	25 à 34, 36 à 80	1947 à 1953	1975
C.F.V.E.	Autobus	8	RENAULT 215 D	144 à 151	1947 - 1948	1958
		6	BERLIET PCK	152 à 157	1951 - 1952	1962
		2	BERLIET PCR	158 et 159	1953	1963
		42	BERLIET PLR	160 à 201	1954 à 201	1980
		1	BERLIET PLR 10b	151	1960	1966

Compagnie	Désignation	Nombre	Type	Numéro	Année	Retrait
C.F.V.E.	Trolleybus	40	VETRA ELR	101 à 140	1960 à 1964	1983
C.F.V.E.	Autobus	26	BERLIET PLR	97 à 99 et 141 à 163	1965 à 1968	1971
C.F.V.E.	Trolleybus	40	VETRA ELR	2,4,6 à 28 et 85 à 99	1969 à 1975	1983
C.F.V.E.	Autobus	7	SAVIEM SC10U	202 à 208	1967 - 1968	1992
		10	SAVIEM SC10U	214 à 223	1969	1992
		10	SAVIEM SC10U	226 à 235	1971	1992
		5	BROSSEL BL55	209 à 213	1968	1985
		2	SAVIEM SC6	224 et 225	1970	1976
C.F.V.E.	Trolleybus	13	VETRA VA3B2	141 à 153	1973	1981
C.F.V.E.	Autobus	6	SAVIEM E110	300, 302 à 304,306,307	1973 - 1975	1987
C.F.V.E.	Autobus	1	SAVIEM E125	305	1974	1985
		27	LEYLAND national	251 à 277	1975 à 1977	1989
C.F.V.E.	Trolleybus	25	BERLIET ER 100	401 à 425	1979	
C.F.V.E.	Autobus	17	BERLIET PR 100	351 à 367	1979 - 1980	1992
		3	RENAULT PR 100	368 à 370	1980	1992
C.F.V.E.	Minibus	4	HEULIEZ C 35	311 à 314	1980	1992
		2	DURISOTTI	331 et 332	1981	en service
S.T.A.S.	Autobus articulé	8	RENAULT PR 180	601 à 608	1981	en service
		2	RENAULT PR 180-2	609 et 610	1987	en service
		8	HEULIEZ O 305 G	626 à 633	1981 à 1983	en service
S.T.A.S.	Trolleybus	25	RENAULT ER 100 H	426 à 450	1981 - 1982	en service
S.T.A.S.	Autobus	20	RENAULT PR 100	372 à 391	1982	en service
		18	RENAULT PR 100	333 à 350	1983 - 1986	en service
S.T.A.S.	Trolley articulé	8	RENAULT PER 180 H	101 à 108	1983	en service
S.T.A.S.	Autobus	2	HEULIEZ O 305 G	321 et 322	1985	1992
		1	CBM 220	315	1986	en service
		29	RENAULT PR 100-2	651 à 679	1986 - 1987	en service
S.T.A.S.	Trolleybus	6	BERLIET ER 100	461 à 466	1987	en service
T.R.A.S.	Autobus	2	RENAULT R 212	316 et 317	1988	en service
T.R.A.S.	Trolley articulés	2	RENAULT PER 180 H	109 et 110	1989	en service
T.R.A.S.	Autobus	40	RENAULT R 312	201 à 240	1992	en service
T.R.A.S.	Bus articulés	20	MERCEDES O405GN	741 à 760	1993	en service

SAINT-ETIENNE, LES LIGNES AFFRÉTÉES

Robert ROSTAGNI

De nombreuses villes possèdent un réseau exploité par plusieurs entreprises. Celles-ci sont désignées soit parce qu'elles desservent déjà des communes périphériques aujourd'hui incluse dans le périmètre des transports urbains (PTU), soit parce que l'exploitant principal n'a pas le matériel requis ou suffisant pour exploiter ces dessertes décidées par l'autorité organisatrice. Dans le cas où leurs dessertes d'origine sont intégrées au nouveau PTU comme à Saint Etienne, ces entreprises bénéficient du versement transport et ont donc la possibilité d'assurer un service fréquent, mieux cadencé et à meilleur prix, à l'aide d'un matériel moderne et adapté.

Au côté de l'exploitant principal, la STAS, le SIOTAS a délégué à trois entreprises l'exploitation de dessertes complémentaires

SRT (*Société Régionale des Transports*)

La SRT a son siège et son dépôt 11, rue Outre Futron dans le quartier du Soleil. La SRT assure les lignes :

- 27 : Jaurès - Sorbiers Bourg
- 51 : Jaurès - Sorbiers Gds Quartiers
- 52 : Terrasse - La Bertrandière

Cette vieille entreprise a utilisé autrefois des Berliet ZPDF à 1/2

cabine, des Berliet PCK au gaz, des Chausson dont les derniers étaient de type ANG.

Ces dernières années, les principaux services étaient assurés par des Mercedes O305 (n° 46, 51, 52, 56, 57, 59, 60, 64, 67, ...), un Mercedes-Heuliez O305HLZ (n° 50), des Mercedes O307 ainsi que des Setra

215SL (n° 53, 65, 68, 70, 82, 86, 87), des VanHool AU2E (n° 71 et 72) et des Mercedes O405 (n°76 et 81).

Les véhicules dont les numéros n'apparaissent pas ici sont affectés à des lignes départementales, des services spéciaux scolaires ou à la demande.

Le nouveau matériel est aux couleurs du réseau STAS.

TRANS-ROCHE (*ex Ramond*)

TRANS-ROCHE a son siège et son dépôt 32, bd du Maréchal Leclerc à Roche la Molière. Cette entreprise assure également sous la marque COTTIN (du nom de son gérant) quelques service dans la région stéphanoise.

TRANS-ROCHE assure les lignes :

- 61 : Pl. J. Plotton - Pont Chaney assurée en pool avec Flouret (voir ci-dessous), TRANS-ROCHE assurant 3

liaisons sur 4,

- 62 : Pl. J. Plotton - St Genest Lerpt
- 63 : Roche la Molière - St Victor, ou
- 63 : Roche la Molière - Condamine et la ligne scolaire :
- 64 : St Genest Lerpt - Coll. Gruner

Du temps de l'ancienne entreprise Ramond, divers Renault et Berliet, puis au moins un Isobloc 947 et un Saviem SC1 n° 33 assuraient le

service. Ces derniers temps ont roulé des S105M, des Man SU ou SL (n° 53, 54, 63, ...).

A ce jour, le trafic principal est assuré par les Setra 215SL (n° 56, 57, 60, 61, 65, 67, 76 et 77), 4 VanHool AU2E (n° 69 à 72) et un Mercedes O405 (n° 64).

Comme pour la SRT, les bandes vertes et marrons sont abandonnées au profit de la livrée STAS.

FLOURET

Vieille entreprise familiale, cette société à son siège à Roche la Molière. Ses installations sont réparties de part et d'autre de la route Roche la Molière - Firminy sur le site de l'ancien puits Voisin à Saint Victor.

FLOURET assure les lignes :

- 61 : Pl. J. Plotton - Pont Chaney en pool avec TRANS-ROCHE
- 71 : Av. de la Gare - St Paul en C. et les ligne scolaires :
- 65 : Ecole L. Comte - Coll. Gruner

- 66 : Roche - Gare Piotière

FLOURET possède un atelier bien équipé et a participé autrefois à la fabrication des Isobloc. Depuis, elle récupère des vieux autobus ou autocars et les remet en état soit pour la revente, soit pour ses propres besoins. Elle traite aussi toutes sortes de véhicules, caravanes comprises. Ces dernières années, elle a acquis un lot de SC10U de Nice. J'ai trouvé trace

de l'utilisation d'un Floirat C24. Plus récemment, au moins deux Saviem E110 et un E125 du réseau principal finissent leurs jours ici. L'un est en ruine, les deux autres (n° 31 et 33) pourraient être récupérés par un musée. FLOURET dispose également de 2 PR100MI (n° 30 et 32) et d'un PR100/2 (n° 37).

La ligne 71, longtemps parcourue par un Mercedes GR dispose maintenant d'un CBM 222 (n° 30)

Certains de nos lecteurs se sont étonnés de la réapparition de cette rubrique "saute-frontières" pourtant présente dans notre revue jusqu'en janvier 97.

A l'heure où de nombreuses lignes transfrontalières se créent et que le TGV nous rapproche encore un peu plus de nos voisins francophones, il nous apparaît nécessaire que cette rubrique, autoritairement disparue, revienne. Pour autant, étant avant tout spécialisés dans l'actualité des réseaux français, nous nous bornerons à vous informer des faits les plus marquants des réseaux de nos trois voisins.

Nous pourrions toutefois vous proposer de temps à autres une présentation plus détaillée d'un de ces réseaux. Ainsi, pour ce numéro, Pierre COLIN nous emmène à La Chaux-de-Fonds, en Suisse.

Rubrique placée sous la responsabilité de Patrick KIRSTETTER



BELGIQUE

CHARLEROI

TEC

Dans notre magazine de Novembre 96 (n°11), nous vous informions de la mise en service, le 21 Août, de la nouvelle boucle terminale des tramways devant la gare SNCB "Charleroi Sud".

Les travaux n'étant pas pour autant terminés devant le parvis, c'est donc le 12 Septembre 97 que s'est déroulée l'inauguration de la nouvelle esplanade comprenant outre le terminus des tramways, une gare routière d'autobus urbains et interurbains ainsi qu'un mail piétonnier.

Cette inauguration ne fut pas le seul moment fort de la journée loin de là !

En effet, un partenariat fut signé entre la Région, la Ville et le TEC pour "une politique globale et cohérente des déplacements et du stationnement à Charleroi".

Deux projets de site propre bus devraient être réalisés ainsi que le réaménagement de la gare de correspondance de Chatelineau.

Mais les projets les plus intéressants sont sans conteste ceux ayant trait au tram.

Si le retour de celui-ci à Gosselies est

vivement souhaité par le TEC, ce dernier espère un prolongement jusqu'à l'aéroport.

L'exploitant wallon a d'autre part deux autres projets dans ses cartons concernant le réseau de tramways : le prolongement du 54 et du 55 au delà de Gilly et le contournement Est de la ville.

Par contre aucune décision n'a encore été prise au sujet de la branche inexploitée dite du "Centenaire" (relire n°17 page 42).

ANVERS

ANTWERPEN



Comme nous vous l'annoncions dans le n° 9 du Magazine des Réseaux Urbains, un nouveau dépôt de tramways se construisait dans la capitale des Flandres.

Le 30 novembre 1997, le complexe "Punt aan de lijn" a été mis en service tandis que les portes de "Groenenhoek" fermaient. L'avenir de ce dernier s'annonce toutefois radieux puisqu'il hébergera très prochainement le Musée Flamand des Tramways.

De Lijn a procédé au raccordement des

voies du complexe avec le reste du réseau le mardi 02 septembre 97, et la motrice n° 7164 a pu procéder aux premiers essais de circulation sur les nouvelles voies de la Minister Delbekelaan et de la Groenendaalaan.

Beau retour aux sources puisque ces avenues n'avaient pas vu de trams depuis le 31 mai 1954, date à laquelle la ligne 23 circula pour la dernière fois.

D'autre part, le Conseil d'Administration de De Lijn a approuvé le 19 novembre dernier le prolongement de la ligne de Linkeroever jusqu'à Zwijndrecht.

TRAM

DE LA COTE



Les travaux de prolongement de la ligne de tram la plus originale d'Europe, qui court le long de la côte belge depuis Knokke-Heist jusqu'à De Panne, vont bon train entre De Panne et Adinkerke. La frontière française ne sera alors bientôt qu'à quelques tours de roue. (voir aussi Dunkerque, rubrique "60 jours à...")

Si les transports urbains belges vous intéressent, nous ne pouvons que vous conseiller la lecture de l'excellente revue mensuelle TRAM 2000. Renseignements auprès de Roland de COSTER, 26 avenue de l'Opale, B-1030 BRUXELLES



SUISSE

GENEVE

Tram

Dans notre n°4 nous vous relations l'inauguration le 27 mai 95, de la nouvelle ligne de tramway n°13 reliant la gare de Cornavin à Bachet de Pesay. Cette ligne rejoint la ligne n°12 à Plainpalais, en centre ville, d'où les deux lignes rejoignent Bachet sur un parcours commun.

Depuis peu la ligne n°13 est prolongée sur 1,2 km à Palettes. L'inauguration a eu lieu le 28 juin 97, le convoi inaugural étant constitué des motrices 842, 843 et 845.

Ligne 16

La ligne 12 a été remplacé par un service de bus du 26 juillet au 5 août 97, pour permettre la mise en place de la nouvelle infrastructure voie à Bel-

Air de la future ligne 16 vers Cornavin.

BALE /BASEL

La première rame articulée avec élément central surbaissé (n°674), est arrivée sur le réseau.

Les anciennes motrices 432, 436 et 446 ont été radiées.

Genève - Ferney-Voltaire : les TPG passent la main

Le 28 septembre 1997, la Régie départementale des transports de l'Ain (RDTA) a repris aux Transports publics genevois (TPG) l'exploitation de la ligne d'autobus de Genève à Ferney-Voltaire.

(Voir aussi Pays de Gex dans "60 jours à...", section Rhône-Alpes)

Les transports collectifs entre Genève et Ferney-Voltaire ont plus d'un siècle d'histoire passionnante.

Une présentation détaillée serait nécessaire pour faire ressortir tout l'intérêt de cette desserte transfrontalière.

Nous limiterons ici nos références au passé à un fait de 1992 : lors de la reprise par la SCETA aux TPG de la ligne Y du réseau genevois, qui conduit de Blandonnet à Thoiry, les TPG ont clairement manifesté le désir de trouver un arrangement comparable avec les autorités compétentes pour l'autre service régulier qui relie le canton de Genève au Pays de Gex.

Les TPG en effet souhaitent partager la prise en charge du déficit d'exploitation de la ligne, et permettre au public d'utiliser les autobus à l'intérieur du territoire français jusqu'à Gex. Rappelons que les trajets internes au pays de Gex n'étaient pas autorisés, essentiellement pour des raisons fiscales.

Mais le fait que la Suisse ait renoncé à l'ICHA (impôt sur le chiffre d'affaire) pour la TVA (taxe sur la valeur ajoutée) a certainement facilité le changement.

Le déficit d'exploitation est désormais comblé par le budget de fonctionnement des TPG et par le Conseil général de l'Ain, selon les frais et recettes des parcours nationaux. De plus, la Communauté de communes du pays de Gex finance une course quotidienne Ferney-Gex et retour.

La RDTA a mis à disposition un R312 acheté d'occasion (n° 50), immatriculé dans l'Ain, repeint aux couleurs des TPG. Les autres véhicules sont loués à une société dont le siège est à Annemasse en Haute-Savoie, TPG France, qui possède déjà un certain nombre de R312 circulant sur la ligne D (de Cornavin à Valleiry), ce qui explique pourquoi leur plaque minéralogique finit par 74.

Par chance, cette ligne F a un statut expérimental de deux ans, pendant lesquels les horaires, tracés et fréquences peuvent être adaptés. Car le lancement de cette ligne modifiée peut être considéré comme un parfait exemple d'échec.

La nouvelle offre a provoqué un tollé auprès des utilisateurs français qui se

sont plaints des horaires et de la tarification, de la baisse de la ponctualité et des points de vente.

Le forfait journalier et les réductions pour les personnes jeunes ou âgées ont été supprimés, afin de se rapprocher du système tarifaire genevois (zone 71) qui est appliqué pour la ligne de Thoiry.

Chacun déplore le manque d'information, même s'il faut reconnaître que le nombre d'interlocuteurs ne facilite par la concertation : collectif d'usagers, mairies, Communauté de communes, Conseil général, RDTA et TPG. Considérant la diminution de l'offre, deux courses matinales ont été rétablies.

Pour terminer, nous citons une phrase de Sidonie Chevrier parue dans LE FERNEY NOUVEAU de décembre 1997 qui résume parfaitement le malaise du public :

"Habitué à un service impeccable, à coût modéré, les usagers ne peuvent accepter des modifications d'accueil, d'horaires et de tarifs auxquels nul sondage ni aucune information ne les a préparés."

A Genève,
Lionel BREITMEYER



LA CHAUX-DE-FONDS UN RÉSEAU CENTENAIRE MAJORITAIREMENT ÉCOLOGIQUE

Texte et document originaux : Pierre COLIN

La Chaux-de-Fonds, que l'on surnomme parfois Capitale des Montagnes Neuchâteloises en raison de sa situation à 1.000 mètres d'altitude dans une haute vallée du Jura, est située en Suisse Romande dans le Canton de Neuchâtel, sur la route Besançon - Berne et à quelques kilomètres seulement de la frontière naturelle que forme le Doubs entre la France et la Confédération Helvétique.

Berceau de l'industrie horlogère suisse, mais aussi centre agricole important, cette ville de 40.000 habitants offre aux visiteurs son site vivifiant, un musée des Beaux-Arts réputé et, bien entendu, le Musée International de l'Horlogerie, incontournable dans ce pays où la ponctualité est un art de vivre. C'est ici qu'ont vu le jour Louis CHEVROLET, Blaise CENDRARS ou encore Le CORBUSIER et... le réseau TC !

En 1997, ce vénérable réseau a fêté son centième anniversaire. Pour une cité de 40.000 habitants, il s'agit là d'une performance à souligner.

100 ans d'histoire (s)...

Le réseau TC est né le 1er janvier 1897 avec l'ouverture d'une ligne de 1.250 mètres entre l'usine à gaz et la métropole.

Trois motrices et un chasse-neige automoteur sont exploités par 9 personnes.

Jusqu'en 1997, les évolutions amenant de cette ligne au réseau actuel sont parsemées d'étapes clés.

En 1911, le trafic postal au départ de l'hôtel des Postes est pris en charge. Dès 1913, le nombre de voyageurs annuel dépasse le million.

De 1918 à 1923, la compagnie vit des heures sociales délicates aboutissant entre autre à la création du syndicat affilié à la SEV des cheminots suisses. En 1928, la numérotation des lignes est introduite.

En 1930, l'entreprise vit une nouvelle crise qui aboutira jusqu'en 1936 à des aménagements salariaux et sociaux importants.

En 1934, le trafic postal disparaît.

De 1941 à 1944, les services à agent seul apparaissent sur 5 motrices.

En 1946, le trafic dépasse les deux millions de voyageurs annuels.

Le 10 octobre 1948, l'autobus fait son

entrée sur le réseau TC après des essais fructueux en mai 1948.

Un peu plus d'un an plus tard, soit le 22 décembre 1949, le trolleybus fait à son tour une entrée remarquée en prenant en charge la ligne Hôpital / Gare / Centenaire, sur 3,54 km.

Dans le même temps, les tramways disparaissent après 52 ans de présence dans la cité.

En 1950, les initiales TC changent de signification et deviennent "Compagnie des Transports en Commun". Cette même année, le dépôt de la gare aux marchandises est mis en service de façon plus centrale sur le réseau. Celui-ci est alors totalement restructuré autour de 6 lignes trolleybus et 2 lignes autobus. Le parc comprend alors 4 autobus, 10 trolleybus et 2 remorques qui seront revendues à Lausanne en 1968.

En 1954, l'autobus s'affirme comme un moyen de remplacement en cas de difficultés sur le réseau trolley. Par ailleurs, les trolleys neufs TC13 et TC14 sont livrés équipés de batteries pour se sortir des situations difficiles, notamment sur les passages à niveau avec les lignes CJ et CMN.

En 1960, le service à agent unique est généralisé.

En 1965, la fréquentation atteint des nouveaux sommets avec un trafic de 5 millions de voyageurs, soit un trafic dépassant déjà 150 voyages par an et par habitant.

Dans les années 70, le développement du trafic automobile (sens uniques, points difficiles, besoin accru de stationnement) nécessite de fréquentes adaptations du réseau pour garantir des horaires efficaces à la clientèle.

Le chiffre de 6 millions de voyageurs est atteint en 1974 et restera pratiquement celui de la fréquentation jusqu'à ce jour.

En 1974, tous les véhicules sont équipés de la commande des feux de circulation, les trolleybus recevant en complément la commande par émetteur pour les aiguilles bifilaires.

En 1976, l'interdiction totale de fumer sur l'ensemble du réseau est prononcée.

Le 22 novembre 1977, sont mis en œuvre le libre service, et concomitamment des oblitérateurs Sadamel pour les abonnés et un distributeur automatique de titres de transport à la gare routière.

En 1978, les lignes minibus 8 et 10 sont renforcées et le réseau s'ouvre sur des destinations suburbaines avec notamment la mise en service de la

ligne touristique vers la Vue des Alpes.

En 1983, les conditions de déficit sont fixées en accord avec le Conseil Municipal de la Chaux-de-Fonds.

En 1987, la livrée actuelle aux couleurs de la ville fait son apparition sur les trolleybus 103, 104 et 105 ainsi que sur l'autobus 154 : de bas en haut, un large bandeau bleu suivi d'un bandeau jaune surmonté d'un bandeau blanc, ces bandeaux remontant vers le haut au droit de l'essieu arrière.

La nouvelle livrée s'avère plus seyante que les précédentes, à savoir le bleu nuit et l'orange "suisse".

En 1989, le journal d'entreprise "Trèfle à 4", représentatif des TRN (Transports Régionaux Neuchâtelois : TC, RVT, CMN et VR) commence à paraître.

Cet événement sera suivi en 1990 par l'apparition sur les véhicules TC d'un logo TRN en lieu et place du traditionnel logo TC.

1989 verra aussi la mise en service pour la première fois d'autobus articulés Mercedes O405G. Les

carrossiers suisses n'ont pas l'occasion d'exprimer leur savoir-faire puisque ces véhicules sont directement carrossés à Rastatt.

En 1990, le réseau prend livraison des 3 trolleybus 111 à 113 commandés de façon groupée avec le réseau de Lucerne de façon à optimiser les coûts de développement pour les petites séries.

Le 1er mars 1991, l'abonnement "Onde Verte" est mis en place. Il est accepté dans la communauté tarifaire du Neuchâtelois c'est à dire aussi bien à La Chaux-de-Fonds qu'à Neuchâtel ou au Locle, ainsi que sur toutes les lignes interurbaines ferrées et routière du Canton de Neuchâtel. La Chaux-de-Fonds représente la zone 40 de cette organisation.

En 1993, comme ans de nombreux pays européens, la publicité intégrale fait son apparition sur les véhicules TC. C'est l'autobus FBW/Hess 153 qui inaugure cette pratique pour le compte de la firme VAC.

Au printemps 95, le nouveau dépôt des Eplatières est inauguré en

remplacement du dépôt de la gare aux marchandises.

Il nécessite la prolongation du bifilaire sur 2,5 km pour l'accès des trolleybus. Ce prolongement sera utilisé pour la prolongation électrique de la ligne 4 en 1997.

A la même période est mise en place une liaison renforcée (57 liaisons par jour dont 27 en train direct) vers la ville du Locle, en partenariat avec les CFF et les Cars Postaux.

En 1996, 5 trolleybus articulés font leur entrée dans le parc en vue de desservir la ligne 4. Ces véhicules sont les premiers du genre à la Chaux-de-Fonds et sont de conception identique à une série de 13 roulant à Genève, à savoir utilisant la traction électrique à base de technologie transistors IGBT.

Cette même année voit aussi l'entrée pour la première fois de véhicules d'un nouveau type : 3 autobus à gabarit réduit, appelés ailleurs Midibus, faisant par là même disparaître totalement les minibus après 42 ans de bons et loyaux services.

Le réseau TC aujourd'hui.

Le réseau.

Limité à la commune de la Chaux-de-Fonds, TC dessert 6 lignes assurées du lundi au samedi de 05h40 à 19h00 et le dimanche de 11h00 à 19h00

Trolleybus (13,55 km) :

- 1 - Recornes / Arêtes
- 2 - Combe à l'Ours / Charrière
- 4 - Eplatures / Hôpital

Autobus (20,8 km) :

- 3 - Patinoire / Foulets
- 10 - (Plaisance) Sombaille / Espacité
- 11 - Gare / Près de la ronde

Les lignes 1 à 4 sont cadencées aux 10 mn, les lignes 10 et 11 aux 30 mn.

Tous les soirs, de 19h00 à 00h00 ainsi que le dimanche matin, un réseau spécifique prend le relais en plus de ligne 1 qui continue de circuler :

22 - Hôpital / Charrière

33 - Gare / Patinoire / Foulets / Gare
44 - Gare / Breguet / Eplatures / Gare

Tous les services sont cadencés aux 20 mn.

En complément au réseau urbain, TC exploite également les lignes 50 vers la Vue des Alpes et 60 / 61 vers Le Locle, en exploitation conjointe avec les Cars Postaux.

(Voir plan schématique ci-dessous)

La fréquentation du réseau reste élevé : avec 6,5 millions de voyageurs (dont 70% pour les seuls trolleybus) pour l'année 1995, on parvient à une moyenne de 162,5 voyages par an et par habitant !

Le matériel.

Le dépôt unique TC est situé à Bois Jean Droz dans la zone des Eplatières. Le parc (voir tableau page suivante) comprend 10 trolleybus standards, 5 trolleybus articulés, 15 autobus standards, 4 autobus articulés et 3

"Midibus".

La billetterie.

A noter que contrairement en France, le tarif "Adulte" ne concerne que les plus de 25 ans, les 16-25 ans ayant une réduction sur les cartes multivoyages et les abonnements alors que les 6-15 ans ont droit au tarif réduit y compris sur les billets à l'unité. Les enfants de moins de 6 ans ne payent pas.

Titres de transport

Billet à l'unité :	CHF	2,00
Carte 5 courses :	CHF	8,00
Carte 12 courses :	CHF	17,00
Carte journalière :	CHF	5,00
Onde Verte Hebdo :	CHF	19,00
Onde Verte Mensuel :	CHF	54,00
Onde Verte Annuel :	CHF	486,00

Nota : 1 CHF = 4,10 FRF

Les "Seniors" ont droit au tarif réduit, mais pour les abonnements seulement

Les billets et cartes 5 et 12 courses sont valables 30 minutes.

L'abonnement Onde Verte est valable pour 2 zones au choix dans la région

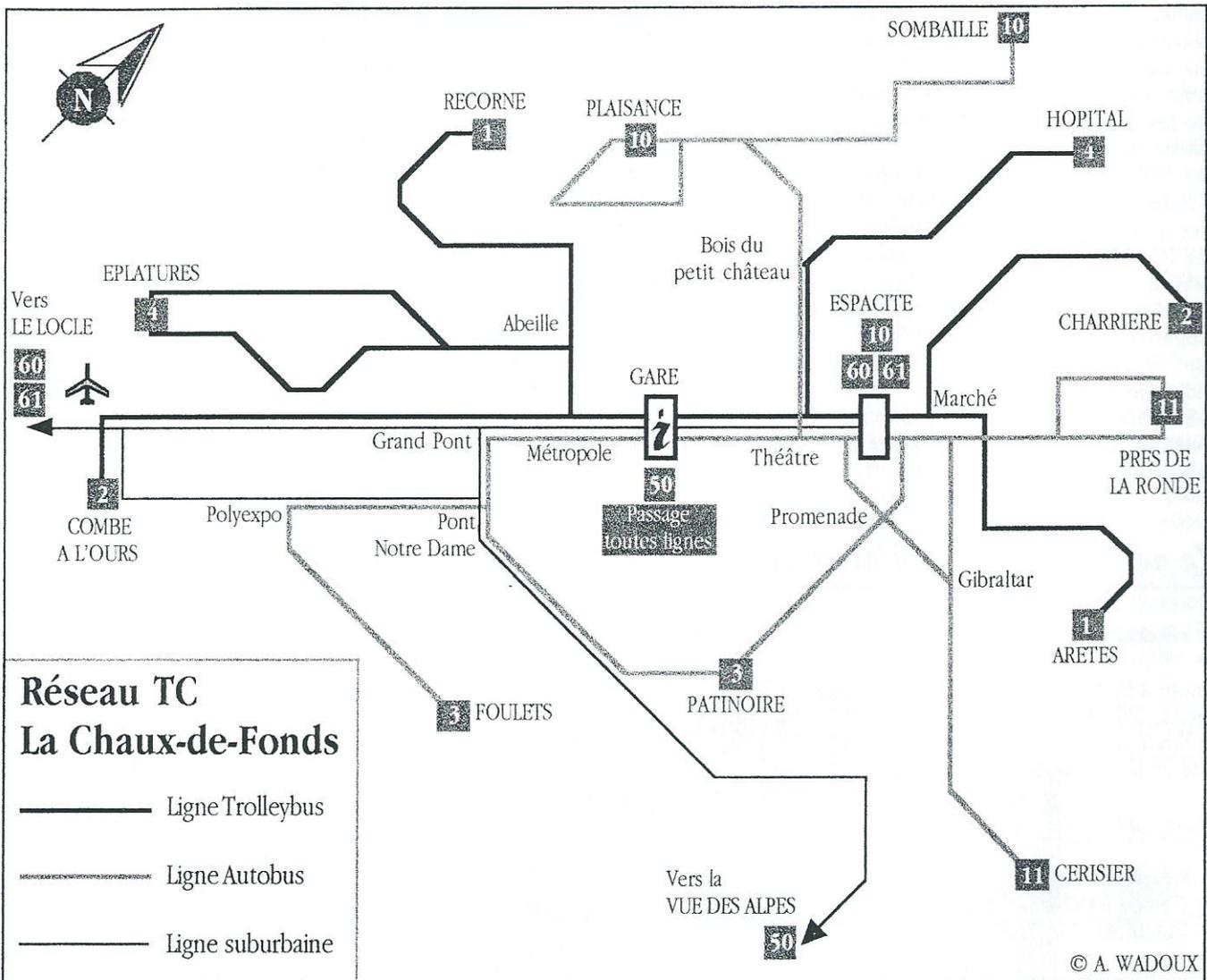
tarifaire des Transports Régionaux Neuchâtelois.

Les services.

Un livret reprend toutes les infor-

mations nécessaires à la préparation des déplacements : plans, horaires urbains et suburbains (bus et trains), tarifs.

Un bureau d'informations, situé Place de la Gare, est à la disposition de la clientèle du lundi au vendredi.



C'est par l'état de parc présenté page suivante que s'achève notre visite du réseau TC.

Quel bel exemple que ce réseau que nous ne pouvons pas comparer à ceux

existants dans les villes de France de taille semblables, comme par exemple Haguenau... qui n'en possède pas !

A quelques kilomètres de la Chaux-de-Fonds, les villes du Locle, Neuchâtel,

Bienne,... ont également des réseaux urbains très développés.

Ce sera pour une prochaine visite !

Le parc TC au 1er juin 1997

N° de Parc	Année de Construction	Année de mise en service (TC)	Constructeur	Modèle	Type de véhicule	Commentaires
101	1978	1978	FBW/Hess/SAAS		Trolleybus	
102	1979	1979	FBW/Hess/SAAS		Trolleybus	
103	1979	1979	FBW/Hess/SAAS		Trolleybus	
104	1980	1980	FBW/Hess/SAAS		Trolleybus	
105	1982	1982	FBW/Hess/SAAS		Trolleybus	
106	1982	1982	FBW/Hess/SAAS		Trolleybus	
107	1982	1982 / 1995	FBW/Hess/SAAS		Trolleybus	Foudroyé
108	1983	1983	FBW/Hess/SAAS		Trolleybus	
111	1990	1990	NAW/Hess/Siemens		Trolleybus	
112	1990	1990	NAW/Hess/Siemens		Trolleybus	
113	1990	1990	NAW/Hess/Siemens		Trolleybus	
121	1996	1996	Evobus/Hees/Siemens		Trolleybus articulé	
122	1996	1996	Evobus/Hees/Siemens		Trolleybus articulé	
123	1996	1996	Evobus/Hees/Siemens		Trolleybus articulé	
124	1996	1996	Evobus/Hees/Siemens		Trolleybus articulé	
125	1996	1996	Evobus/Hees/Siemens		Trolleybus articulé	
151	1977	1977	FBW/Hees		Autobus	
152	1977	1977	FBW/Hees		Autobus	
153	1977	1977	FBW/Hees		Autobus	
154	1979	1979	FBW/Hees		Autobus	
155	1980	1980	FBW/Hees		Autobus	
156	1982	1982	FBW/Hees		Autobus	
157	1980	1996	FBW/Hees		Autobus	Ex-TPG 542
158	1980	1996	FBW/Hees		Autobus	Ex-TPG 531
159	1980	1996	FBW/Hees		Autobus	Ex-TPG 550
161	1980	1981	Volvo/VanHool		Autobus	
171	1984	1984	Volvo/Ramseyer		Autobus	
172	1984	1984	Volvo/Ramseyer		Autobus	
173	1987	1987	Volvo/Ramseyer		Autobus	
174	1987	1987	Volvo/Ramseyer		Autobus	
175	1987	1987	Volvo/Ramseyer		Autobus	
181	1989	1989	Mercedes	O405G	Autobus articulé	
182	1989	1989	Mercedes	O405G	Autobus articulé	
183	1989	1989	Mercedes	O405G	Autobus articulé	
184	1989	1989	Mercedes	O405G	Autobus articulé	
191	1996	1996	Volvo/Berkhof		Midibus	
192	1996	1996	Volvo/Berkhof		Midibus	
193	1996	1996	Volvo/Berkhof		Midibus	

GART 97 XVIÈMES JOURNÉES NATIONALES DU TRANSPORT PUBLIC

A Dijon, Christophe DECAUX

Les 26, 27 et 28 novembre 1997 se sont tenues au Palais des Congrès de Dijon les XVIèmes Journées Nationales du Transport Public.

FPTU était présent, grâce à l'invitation d'ASTUCE, exposant.

De tout, pour tous

Un congrès

Le congrès en lui-même proposait un programme chargé. Débats, tables rondes et ateliers sur des sujets tels que :

- “Recherche et Industrie”,
- “Pollution, Intermodalité, Politique de la ville... Comment agir ?”,
- “Transport Public, comment répondre à de faibles demandes”,
- “Réussir un Plan de Déplacements Urbains”,
- “Contrats de délégation de Service Public, de l'expérience hexagonale à la diversité européenne”,
- “Schémas Régionaux de Déplacements, de la réflexion à l'action”,
- “Vélos et Transports Publics, de la cohabitation à la coopération”

Une visite technique du réseau STRD de Dijon était également proposée aux congressistes.

Un salon

Nombre de revues et associations étaient présentes :
AGIR pour le Transport Public, ASTUCE, Club des Villes Cyclable, Club des Villes Diester, GIPH, Le Rail, UTP, La Vie du Rail, etc.

Exploitants et autorités organisatrices avaient fait le voyage :
District de l'Agglomération Dijonnaise, RATP, SNCF, SYTRAL (superbe animation sur le futur tram lyonnais), Transports Verney.

De nombreux industriels s'étaient également déplacés.

AES PRODATA, ASCOM MONE-TEL ou FRANCE ESPACE pour la billettique,

AQUITAINE VALLEY, DASSAULT Electronique, LUMIPLAN ou MATIS pour les systèmes d'aide à

l'exploitation et l'information des voyageurs,

CNA, DUHAMEL, HANOVER et SLE pour les girouettes électroniques,

JC DECAUX, MDO, SIROCCO pour le mobilier urbain,

FAIVELEY, KIEPE pour les équipements électriques.

Bien sûr, la quasi-totalité des constructeurs étaient là :

DE DIETRICH, MERCEDES BENZ, FRANCE TVR, GEC ALSTHOM, GEPEBUS, HEULIEZ, IVECO, JONCKHEERE, LOHR, MAN, MATRA, POMA-OTIS, RENAULT VI, SCANIA, SETRA, VANHOOL et VEVEY Technologies.

Les modèles présentés par ces constructeurs sont repris ci-après.



Les constructeurs présentent leur matériel

Après la description des modèles exposés, vous trouverez un tableau récapitulatif indiquant toutes les spécificités techniques qui ont pu être relevées et ce, afin de compléter vos états de parc.

GEC-ALSTHOM Transport

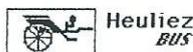


Présentation d'une maquette du CITADIS TGA 202

GEPEBUS (Gruau / Ponticelli)

Présentation de l'OREOS 55, successeur du MG36. Ce minibus aux lignes plus arrondies possède un plancher surbaissé jusqu'à la porte centrale. Le moteur Euro2 est de RVI (MIDR 04.02.26), puissance de 100 kW (135 cv) à 2400 tr/mn. Le modèle exposé était au couleurs des TUL de Laval.

HEULIEZ Bus



Présentation du GX77H des BUT de Thonon (dossier technique dans notre n°2), un GX217GNV (voir n°13), un GX317 (voir n°3), un GX317GNV présenté ici en avant-première et un GX417 des T2C de Clermont-Ferrand.

Le GX317GNV est équipé d'un moteur type MGDR 06.20.45-A491 d'une puissance de 186 kW (253 cv) accouplé à une boîte de vitesse ZF4HP500.

Ces 7 réservoirs totalisent 892 litres pour une autonomie de 290 kms. Une option avec neuf réservoirs totalisant 1134 litres autorise une autonomie de 370 kms.

IVECO France



Présentation de l'EUROPOLIS carrossé par Cacciamali, de l'EURORIDER carrossé par Castrosua et du CITYCLASS.

L'EURORIDER est un autocar équipé d'un moteur Ivéco 8460.41R suralimenté avec échangeur, six cylindres, 9,5 l de cylindrée et d'une puissance de 290 cv à 2100 tr/mn.

Le CITYCLASS est un autobus à plancher bas intégral avec capacité d'agenouillement pouvant être équipé d'une rampe d'accès. Son moteur a des émissions polluantes inférieures aux normes Euro2. Ce véhicule existe en 6 versions, la longueur allant de 10,8 à 12 m et la puissance des moteurs de 220 à 270 cv.

JONCKHEERE Bus & Cars

Présentation du PREMIER surbaissé, destiné à Saint-Germain en-Laye (CGEA)

LOHR Industrie

Présentation de la maquette du TRANSLOHR, tramway guidé sur pneus

MAN Camions & Bus



Présentation du NL 223 à plancher surbaissé.

MERCEDES-BENZ - Evobus



Présentation du O405GNV, équipé d'un moteur M447hG d'une puissance maxi de 175 Kw à 2200 tr/mn, du O405GN de la SEMVAT de Toulouse, du O345 surnommé "l'écolier" et destiné aux transports scolaires, de l'autocar O412D dont trois versions sont disponibles (élégance, touring, ligne), et enfin du CITARO.

Le CITARO est un nouveau bus à plancher bas fabriqué en France, à Ligny en Barrois. Il propose diverses avancées technologiques en matière de confort (aération et chauffage), de sécurité (ABS de série, correcteur électropneumatique de freinage, ossature latérale renforcée) et de pollution (moteur prêt à répondre aux futures normes Euro3).

RENAULT Véhicules Industriels



Présentation de la maquette du CIVIS, tramway guidé sur pneus, deux Agora GNV dont un destiné à la CTS Strasbourg, un Agora articulé des TAG Grenoble avec moteur diester, un PRB / Obradors de Verney, livrée SEMITAN Nantes. Un PR100 RATP ex-4104 était également présenté. Entièrement remis à neuf, il appartient à l'agence VOO (Véhicules et Organes d'Occasion).

SCANIA France

Présentation de l'OMNICITY

SETRA Autocars



Présentation d'un S315UL interurbain au réseau TRANS'ESSONNE et un S315NF de LACROIX (Ile de France).

VANHOOL

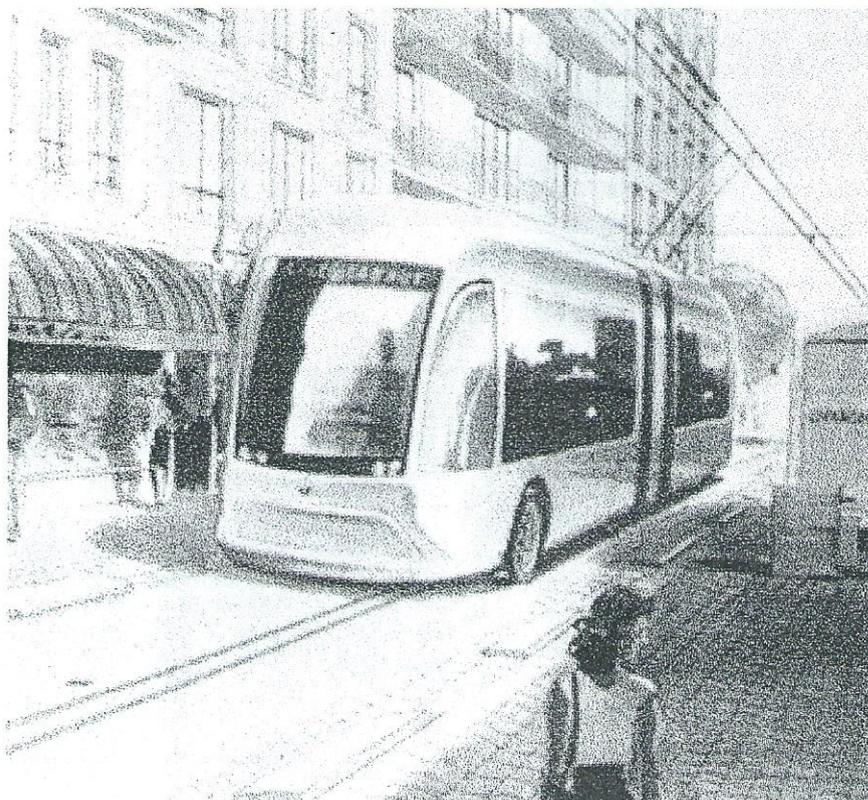


Présentation d'un AG300 de la STRD avec pellicule publicitaire, d'un A300 GPL et d'un A320.

On retiendra de cette présentation que deux tendances s'imposent : le plancher bas pour le confort et le GNV qui fait une apparition remarquée.

Numéros de châssis relevés sur les matériels exposés au GART :

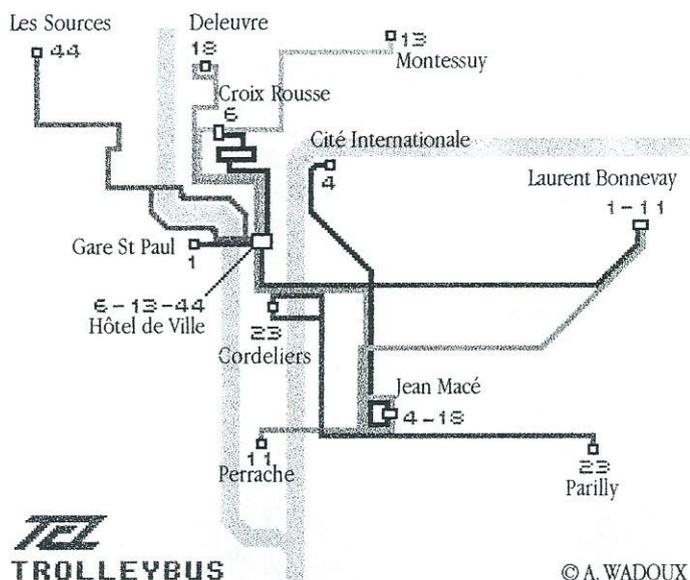
Constructeur	Modèle	Réseau	N° Parc	N° Châssis
GEPEBUS	OREOS 55	TUL -Laval	A livrer	VMWHR150000100101
HEULIEZ	GX77H	BUT -Thonon	A livrer	VJIGX77HORT100331
	GX217GNV	Non attribué		YV3R5631XVA000590
	GX317	Non attribué		VJ1PS098400010497
	GX317GNV	Non attribué		VJ1PS098500000007
IVECO	EURORIDER	Non attribué		ZCF662M000E000450
	CITYCLASS	Non attribué		ZCF482G0006000321
JONKHEERE	PREMIER	CGEA - St Germain	A livrer	24630
MAN	NL223	Non attribué		WMAA2100048015670
MERCEDES	O405GNV	Non attribué		WEB35748413084607
	O405GN	SEMVAT - Toulouse	9701	VF961251210300007
	CITARO	Non attribué		WEB62800013087285
RVI	AGORA GNV	CTS - Strasbourg	700	VF6PS09B500000006
	AGORA Articulé	TAG - Grenoble	850	VF6PU07A100000028
	PRB Obradors	VERNEY / TAN Nantes	A livrer	VF6PS08A300000015
SETRA	S315UL	TRANS'ESSONNE	A livrer	VF932500000300109
	S315NF	LACROIX Ile de France	A livrer	VF935300000300037
VANHOOL	A300 GPL	Non attribué		YE230000N18DZ6539
	A320	Non attribué		YE232000N64M28704



Vue d'artiste représentant le CIVIS de RVI dans un environnement urbain - Doc RVI

TROLLEYBUS LYONNAIS : LE VBH85 A TROUVÉ SA RELÈVE

Jean-Michel BOUTILLET et Patrick KIRSTETTER



Rappelez-vous : dans le n°5 du Magazine des Réseaux Urbains, en novembre 1995, nous avons publié une fiche technique des anciens trolleybus VBH85, toujours en service sur la ligne 6 des TCL.

Nous vous présentons cette ligne ô combien typique de la capitale des Gaules, qui serpente par les rue pentues et escarpées de la Croix Rousse, depuis l'Hôtel de Ville de Lyon.

Le 1er mars 97, à l'initiative de Car Histo Bus, nous avons "fait sa fête" à ce formidable véhicule. De plus, de très bonnes nouvelles arrivèrent fin 97.

L'occasion de vous conter cette journée et de faire le point sur le plus grand réseau de trolleybus de France.

Le VBH 85, star d'un jour !

Le 1er mars 97 fût sans doute pour nos bons vieux VBH85 une date à marquer d'une pierre blanche puisque c'était certainement leur dernier voyage spécial hors de leur belle ligne 6.

En effet, Car Histo Bus avait spécialement affrété le trolley n°1702 pour un voyage "d'adieu" sur la ligne 6 mais aussi sur la plupart des lignes électrifiées du réseau lyonnais.

C'est sous un beau soleil d'hiver qu'un groupe d'amateurs, dont nous faisons partie, était accueilli par M. Gérard BAMET, responsable des Relations Publiques des TCL, à l'entrée du dépôt de Cuire (Unité Transport de Caluire).

Après une visite du plus petit dépôt des TCL (61 véhicules), abritant entre autre les 7 VBH85 (n°1701 à 1707) dont trois assurent uniquement la réserve, nous primes place dans le

1702, habillé de sa belle robe rouge grenat, pour rejoindre la place de la Croix-Rousse, habituel terminus de la ligne 6. Suivant le parcours normal de la ligne, nous descendîmes donc fièrement vers la Place des Terreaux par les ruelles escarpées de la colline, réputée pour ses traboules et ses magnifiques points de vue sur la Presqu'île lyonnaise et la basilique de Fourvière. La descente fût agrémentée d'un déperchage surprise, qui nous a permis d'admirer la dextérité de notre conducteur, rompu à ce genre de manœuvre.

Après avoir atteint l'Hôtel de Ville, un déperchage, programmé, celui-ci, nous permit de poursuivre notre route vers le centre-ville à la découverte d'une ville dont les quais de Rhône et de Saône offraient toute leur beauté.

Grâce au formidable réseau de fils électriques, nous avons pu poursuivre

notre périple jusqu'à Laurent Bonnevey, à Villeurbanne, terminus de la ligne A du métro et grande gare routière urbaine et interurbaine permettant de rejoindre tout l'est-lyonnais.

Notre aimable guide, Gérard BAMET, tint avec talent le micro pour nous faire les commentaires techniques, historiques et touristiques qui s'imposaient. C'est lui-même qui organisa, aux endroits stratégiques du réseau les arrêts qui nous permirent de prendre certains des clichés que nous publions dans ce numéro.

L'excursion terminée, nous laissâmes au dépôt notre valeureuse monture, nous allâmes découvrir la gastronomie lyonnaise dans un "bouchon" du quartier des Terreaux.

Ligne 6, du crépuscule à l'aube

A cette date, l'avenir des trolleybus sur la ligne 6 était on ne peut plus menacé.

Nous nous faisons d'ailleurs l'écho (RUdF n°14, page 55) des difficultés rencontrées par les gestionnaires du réseau pour renouveler le parc de ces vénérables engins, mis en service en 1963, et qui, bien que modernisés et amoureusement entretenus, arrivent à la limite de leurs possibilités.

Leur remplacement par des véhicules diesel, ultime affront, avait même été envisagé mais c'était sans compter sur l'attachement viscéral des croix-roussiens pour "leur" trolleybus !

Il faut dire que les cahier des charges très draconien fixé par les TCL pour un matériel nouvelle génération

(gabarit réduit, spécifications techniques bien précises, etc.) couplé à une commande on ne peut plus restreinte (7 véhicules) n'a pas engendré de bouculade de la part des constructeurs pour lesquels le trolleybus semble un matériel du passé (voir par ailleurs les soucis rencontrés par les exploitants des réseaux de Saint-Etienne ou Nancy).

Pourtant, Eric TOURNIQUET, membre lyonnais de Car Histo Bus et passionné de trolleys devant l'éternel, pouvait nous annoncer en octobre 97 la nouvelle que l'on attendait plus : un constructeur acceptait de relever le défi !

L'annonce de ce petit miracle, on s'en serait pourtant réjoui, ne vient pas du

service communication de notre constructeur national mais de l'autre côté du Rhin : le constructeur allemand MAN (par le biais de sa filiale suisse), associé à l'électricien KIEPE sont prêts à fournir à la SLTC la perle rare, fabriqué sur la base de l'autobus standard surbaissé NL222.

Ce nouvel engin, poétiquement baptisé NMT 222 A53 sera donc commandé à 7 exemplaires, avec une option pour 10 ou 11 autres véhicules. Il sera assemblé à Nyon, en Suisse Romande, chez le carrossier Lauber (filiale de Hess)

Vous trouverez la fiche technique de ce matériel jointe à ce numéro.

Un réseau de trolleybus fatigués mais bien vivants !



La grande vedette des trolleybus lyonnais, le VA3B2.

Ici deux de ces véhicules (dont le 820) au terminus de la ligne 13, place de la Croix-Rousse, en août 1968.

Doc Vimont - Collection Kirstetter - Element de la photo-montage de couverture

Pour éviter une pâle redite avec des articles déjà publiés dans dans RUdF que dans le bulletin de Car Histo Bus, nous nous contenterons de vous rappeler que les trolleybus lyonnais sont, mis à part les 7 fameux VBH85, des ER100 et quelques ER100H, remisés dans trois des neufs dépôts des TCL : Parmentier (7ème arrdt), Cuire (Caluire) et La Soie (Villeurbanne).

Le dépôt Saint Simon (9ème arrdt) est momentanément privé de ses 13 pensionnaires (2930 à 2942) affectés normalement à la ligne 44. Cette dernière étant pour l'heure exploitée à

Matériels	Nb	N° Parc
VBH85	7	1701 à 1707
ER100H	26	1801 à 1826
ER100	82	2601 à 2630 2801 à 2837 2901, 2930 à 2942 3909

Lignes trolleybus	Dépôts	Matériel
1 Gare Saint Paul - Laurent Bonnevey	Soie	ER100 / ER100H
4 Jean Macé - Cité Internationale	Parmentier	ER100
6 Hôtel de Ville - Place Croix Rousse	Cuire	VBH85
11 Perrache - Laurent Bonnevey	Soie	ER100
13 Hôtel de Ville - Montessuy	Cuire	ER100
18 Jean Macé - Croix Rousse Deleuvre	Cuire / Parmentier	ER100
23 Cordeliers - Parilly	Parmentier	ER100
<i>44 Hôtel de Ville - Les Sources</i>	<i>St Simon</i>	<i>ER100</i>

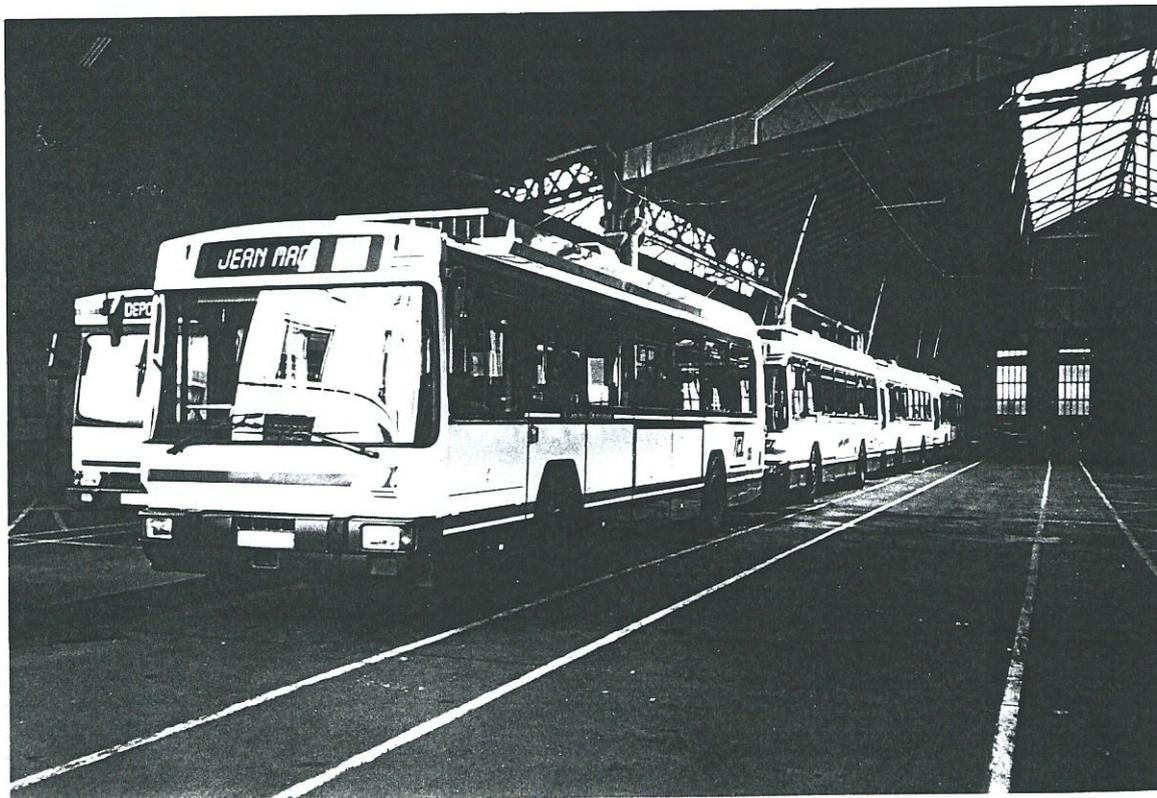
l'aide d'autobus dans l'attente de l'électrification du nouveau site propre Vaise-Duchère (voir n°15), les trolleybus y étant habituellement affectés viennent soulager la ligne 1 (Gare Saint-Paul / Laurent Bonnevey), dont la longueur et la fréquence fatiguent énormément le matériel. De ce fait, ils logent provisoirement à La Soie.

Rappelons que le parc de trolleybus a fait, depuis 1993, l'objet d'une grande

rénovation, tant sur le plan technique que sur le plan esthétique : découpe modernisée, ajout d'une bande verte (écologie oblige) sur la livrée et modernisation de l'aménagement intérieur (horloge, radio, plans de ligne illustrés, etc.)

Fin 97, 115 véhicules étaient utilisés pour l'exploitation de 8 lignes (*la ligne 44 apparaît en italique en raison de son exploitation provisoire par autobus*)

Aux 115 véhicules mentionnés dans le tableau ci-dessus, il convient d'ajouter 25 ER100 hors-service et 3 ER100 réformés servant de magasin à pièces détachées. Nous vous renvoyons enfin au "Spécial Lyon" de notre n°15 ou nous évoquons l'avenir du "réseau électrique" lyonnais. Ce mode de traction n'est en effet nullement menacé par le Plan de Déplacement Urbain et ne pourra qu'évoluer : tram, trolleybus nouvelle génération, etc.



Dépôt Parmentier des TCL, le 1er mars 1997.

Groupe de trolleybus ER100, face avant Saфра, affectés à la ligne 4.

Noter que la girouette est un film en trompe-l'œil.

Au premier plan, le n°2819, immatriculé 1131 GY 69.

Doc. Jean-Michel BOUTILLET

ETATS DE PARC

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

LILLE *Transpole*

Voici quelques précisions en complément du tableau des surbaissés lillois parus dans RUdF n° 17, page 46. Les GX 317 sont en fait des RENAULT Citybus carrossés par Heuliez sur une base GX317.

VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> RENAULT Citybus 3P (ex 300 à 303)	9300	8730 WN 59	000.079	1995
	9301	9731 WN 59	000.085	1995
	9302	3872 WR 59	000.146	1995
	9303	3867 WR 59	000.152	1995
<S> RENAULT Citybus 2P	9304	1891 XN 59	000.476	29/11/96
	9305	1880 XN 59	000.479	29/11/96
	9306	1873 XN 59	000.484	29/11/96
	9307	1865 XN 59	000.486	20/11/96
	9308	1849 XN 59	000.489	20/11/96
	9309	1831 XN 59	000.491	20/11/96
	9310	1819 XN 59	000.492	20/11/96
	9311	1792 XN 59	000.494	05/12/96

Source : J-P. DUPONCHELLE



Nous avons très peu d'informations sur le matériel du réseau TCAT. N'hésitez pas à nous communiquer vos informations !

VEHICULES	NB	N° DE PARC
<M> RENAULT Master	?	?
<S> MERCEDES O305HLZ	16	127 128 129 130 134 135 136 138 139 140 141 143 144 146 147 148
<S> HEULIEZ GX107	17	149 150 151 158 159 163 164 165 166 173 174 175 179 180 195 196 197
<S> RENAULT R312 3P	17	177 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 201 202
<S> RENAULT AGORA 3P	6	209-210-211-212-213-214
<A> HEULIEZ GX187	5	154-155-156-157-176
<A> RENAULT PR180	5	198-199-200-203-204

Noter que dans le tableau des surbaissés paru dans RUdF n° 17 page 50, le numéro de série de l'Agora n° 214 est 10105 et non 10005 comme indiqué par erreur.

Sources : Olivier CARRE

CLERMONT FERRAND



VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
<S> HEULIEZ GX 217	651	1992 WB 63		A partir du 15/09/97
	652	8183 WA 63		A partir du 15/09/97
	653	8181 WA 63		A partir du 15/09/97
	654	8162 WA 63		A partir du 15/09/97
	655	8177 WA 63		A partir du 15/09/97
	656	8176 WA 63		A partir du 15/09/97
	657	1991 WB 63		A partir du 15/09/97
	658	1989 WB 63		A partir du 15/09/97
	659	1986 WB 63		A partir du 15/09/97
<A> HEULIEZ GX 417	61	8168 WA 63		A partir du 15/09/97
	62	8154 WA 63		A partir du 15/09/97
	63	8167 WA 63		A partir du 15/09/97
	64	1994 WB 63		A partir du 15/09/97

Source : Alain RYAT

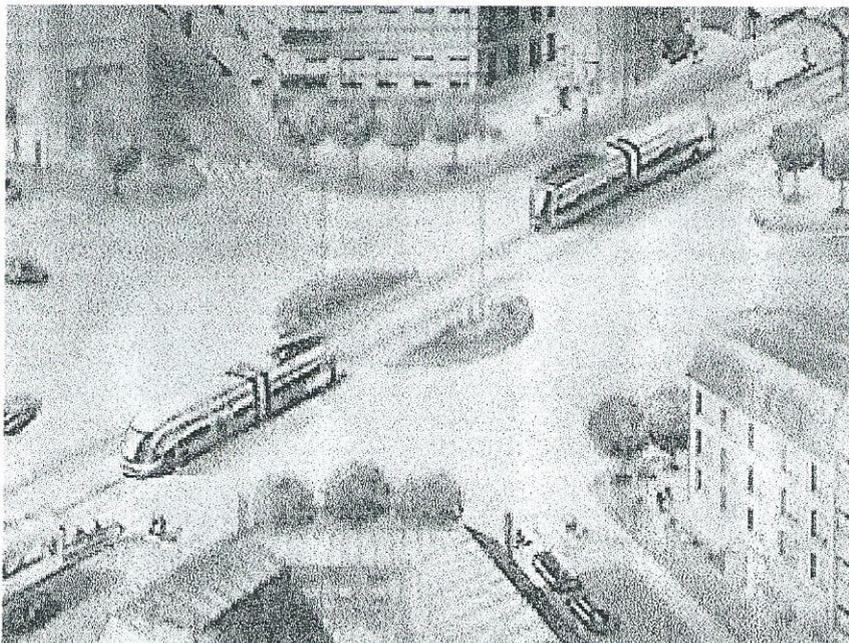
DIJON



La STRD a la particularité de posséder un parc important de matériel VanHool :

37 A500 : n° de parc 501 à 537
 1 A508
 66 AG700 : n° de parc 701 à 766

Jean-Pierre DUPONCHELLE nous prépare pour le prochain numéro un état de parc complet du réseau bourguignon. Pour vous faire patienter, retrouvez en 3ème de couverture une photo de Patrick KIRSTETTER montrant un bel alignement d'articulés AG700 sur les pistes de remisage du dépôt de Chenôve.



Bientôt dans les rues de nos villes, le CIVIS de RVI.

A Dijon peut-être ?

Vue d'artiste. Doc. RVI



RATP ETAT DU MATÉRIEL AUTOBUS AU 30 NOVEMBRE 1997



VEHICULES	NUMEROS DE COQUILLE	NOMBRE TOTAL RECU	NOMBRE EN SERVICE	AGE MOYEN	NOTAS
<A> RENAULT AGORA 3P	4401	1	0	5 mois	Livraison en cours
<A> RENAULT PR180 2è série	4612 à 4937	326	305	8 ans 2 mois	En cours de réforme
<S> RENAULT PR100-2	4108 à 4204	97	89	6 ans 9 mois	
<S> RENAULT R321 3P	5011 à 5948	938	936	4 ans 5 mois	
<S> RENAULT R312 2P	5949 à 6604	656	653		
<S> HEULIEZ GX317 3P	1001 à 1021	21	21	10 mois	
<S> HEULIEZ GX317 2P	1022 à 1124	103	103		
<S> RENAULT AGORA V0 2P	2001 à 2015	115	115		
<S> RENAULT AGORA V2 2P	2116 à 2265	148	144		Livraison en cours
<S> SAVIEM SC10 UMCR	7901 à 9001	1100	1	12 ans 9 mois	En cours de réforme
<S> SAVIEM SC10UO	9002 à 9350	349	1		En cours de réforme
<S> SAVIEM SC10R	9351 à 9999				
	3001 à 3981	1596	1435		En cours de réforme
<S> SAVIEM SC10RA	3948 à 3981	34	34		
<D> HEULIEZ GX77H	651 à 667	18	18	4 ans 1 mois	
<D> VANHOOL A508	711 à 718	8	8		
<D> GRUAU MG36	411 à 414	4	4		
<D> GRUAU PONTICELLI	301 - 302	2	2		Electrique
<M> GRUAU MG19	201 à 226	26	24	4 ans 10 mois	
SAVIEM SC10UE (Ecole)	90 à 100	11	10		
SAVIEM SC10RE (Ecole)	104 à 122	19	19		

Age moyen du parc : 7 ans 7 mois

Tableau établi par Patrick KIRSTETTER

RATP **Bienvenue sur le serveur de la RATP**

English
Transport
Trafic
La RATP
La RATP demain
Sorties
Environnement
En ligne

RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

La RATP sur internet, c'est <http://www.ratp.fr>
Une mine d'information, à visiter sans modération !

MATÉRIEL



RATP REPARTITION DU MATERIEL AU 30 NOVEMBRE 1997



CENTRE BUS	P A R C	STAN DARD										ARTICULE		GABARIT REDUIT			MINI BUS	
		SC10					R 312		PR	GX 317		AGORA		PR	A	GX	MG	MG
		U*	R	RA	3P	2P	100	3P	2P	V0	V2	180	508	77	36**	19		
ASNIERES	92		37		23	26											4	2
AUBERVILLIERS	190		79		67	44												
BELLIARD	201		52		34							107	8					
CHARLEBOURG	180		65		79	33												3
CRETEIL	171		49		75	19								26		2		
CROIX NIVERT	145		36		84	25												
FLANDRE	180		19		55	50	46			8						2		
FONTENAY	197		45		107				41	2	2							
IVRY	151		64		24									63				
LAGNY	124		1	34	71	18												
LEBRUN	65		43					21	1									
LILAS	219	1	147			25							44					2
MALAKOFF	192		119		13	26			30							4		
MALTOURNEE	228		215				13											
MONTRouGE	164		56		28		27						53					
NANTERRE	213		27		48	49				55				26				8
PAVILLONS	185		84			75								26				
PLEYEL	173		70		103													
POINT DU JOUR	118		57			44										8		9
ST DENIS	221		23		52	99							45			2		
ST MAUR	90	1	19		22					48								
THIAIS	199		43		12	56			31					57				
VITRY	172		85		29	58												

Total en ligne	3870	2	1435	34	926	647	86	21	103	113	144	0	305	8	18	4	24
-----------------------	-------------	----------	-------------	-----------	------------	------------	-----------	-----------	------------	------------	------------	----------	------------	----------	-----------	----------	-----------

Spéciaux	5						3			2								
Disponibles	0																	
En attente	18				7	6					4	1						

Total Exploitation	3893	2	1435	34	933	653	89	21	103	115	148	1	305	8	18	4	24
---------------------------	-------------	----------	-------------	-----------	------------	------------	-----------	-----------	------------	------------	------------	----------	------------	----------	-----------	----------	-----------

Etudes, essais	5				3												2	
Voitures Ecole	29	10	19															
Transformation	8		5		3													

TOTAL PARC	3935	12	1459	34	939	653	89	21	103	115	148	1	305	8	18	6	24
-------------------	-------------	-----------	-------------	-----------	------------	------------	-----------	-----------	------------	------------	------------	----------	------------	----------	-----------	----------	-----------

* A St Maur : SC10UMCR n° 8290 et aux Lilas : SC10UO n° 9350

** Les 2 véhicules à l'essai (colonne MG36) sont des Electrobus GRUAU PONTICELLI FE150U

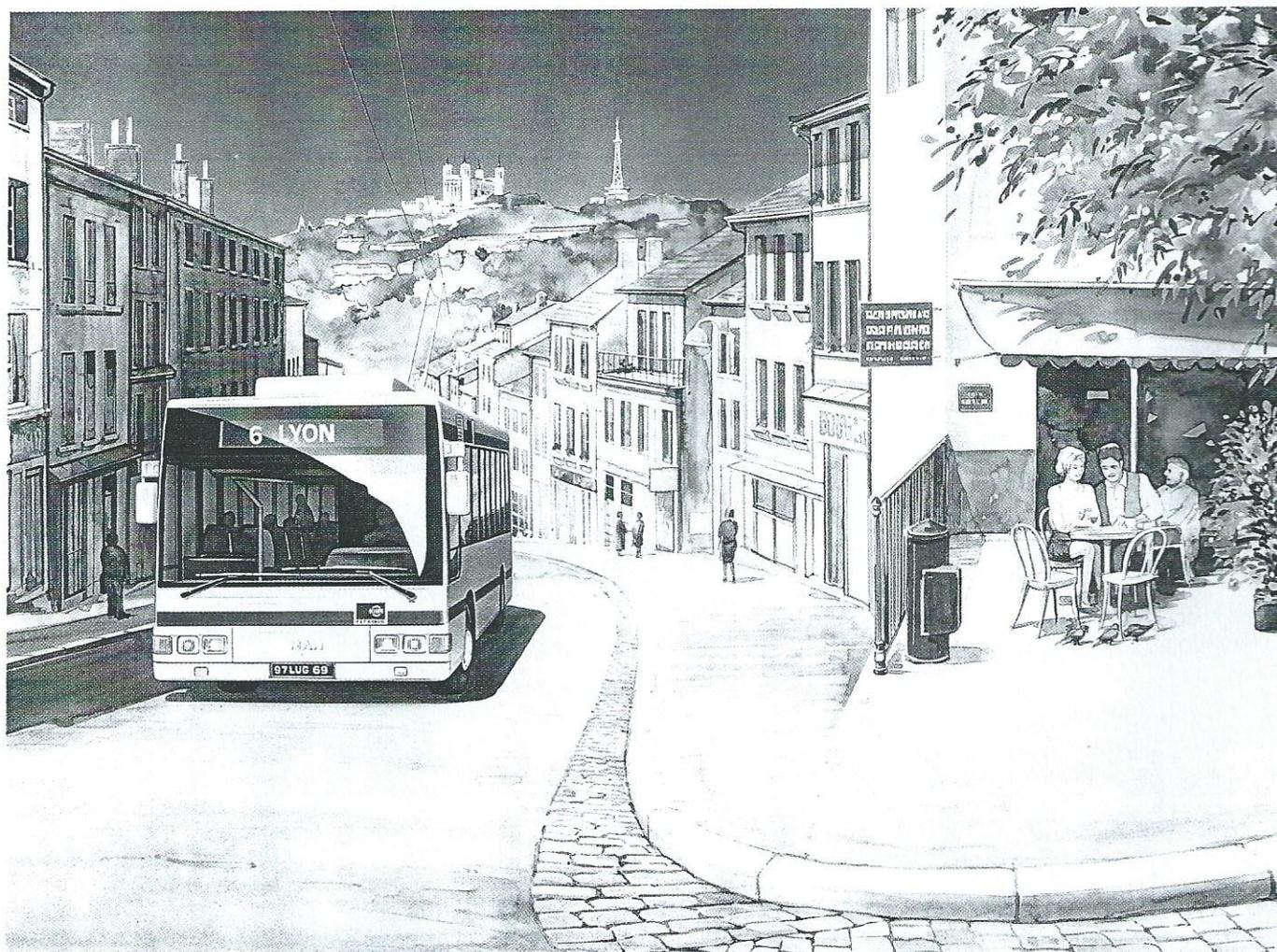
DOCUMENTATION TECHNIQUE

MAN / KIEPE

TROLLEYBUS NMT 222/A53

Nous vous fournissons, sur feuillet séparé, une copie de la documentation technique KIEPE ELEKTRIK présentant le trolleybus à gabarit réduit. Basé sur l'autobus standard surbaissé MAN NL222, il a été spécialement conçu pour le réseau TCL de Lyon afin de pourvoir au remplacement des VBH85 sur la ligne 6, dite de la Croix Rousse.

Sept exemplaire de ce véhicule ont été commandé par la Société Lyonnaise de Transports en Commun et, plus intéressant, une option sur 10 ou 11 autres véhicules a été prise, ce qui pourrait signifier, à terme, l'équipement d'autres lignes du réseau TCL.



Un avant-goût de ce que seront les trolleybus KIEPE sur les pentes de la Croix-Rousse.
Vue d'artiste. Doc. Kiepe Elektrik

FORUM

LES ADHÉRENTS ONT LA PAROLE

ASSEMBLEE GENERALE 97

L'Assemblée Générale Extraordinaire de FPTU s'est déroulée le 06 décembre 1997, à Garches (92).

17 adhérents, dont certains venus spécialement de province, étaient présents :

Messieurs Jean-Pierre AMPHOUX, Claude BOURGAUT, Jean-Michel BOUTILLETZ, Christophe DECAUX, Bruno DUBOIS, Jean-Pierre DUPONCHELLE, Joël DUPONT, Thierry GAREL, Bernard GOULLEY, Rémi JEANNEAU, Guy JONGERLYNCK, Patrick KIRSTETTER, Yves LE CHANU, Thierry MAURIN, Antony MEYRUEIS, Hans PENNORS et Arnaud WADOUX.

Rapport Financier

Les comptes 1995, 1996 et 1997 (arrêté provisoire) ont été approuvés. Le fait marquant est l'existence d'une réserve de trésorerie relativement importante, permettant d'envisager

l'année 98 en toute sérénité, notamment en ce qui concerne la qualité de reproduction du magazine. Toutefois, une vision à plus long terme impose la prudence, le tirage

actuel ne permettant pas d'abaisser le coût à l'unité en cas de progression significative du nombre des adhérents.

Rapport Moral

Rappel des faits marquants de la vie de notre association :

1995 : fondation d'une association Loi 1901 publiant un bulletin bimestriel, dans le but de combler un vide ressenti par bon nombre de passionnés des transports urbains.

1996 : Appel de notre Président à une participation plus active des adhérents.

Bien que bon nombre de ces adhérents aient répondu à cet appel, l'AG du 6 novembre est révélatrice de dysfonctionnements importants. Les décisions prises à la majorité ne sont pas respectées et la vie de l'association devient incontrôlable.

1997 : Devant la persistance de ces faits, le Secrétaire et le Trésorier décident de demander publiquement

des explications au Président. Celui-ci ne souhaite pas s'expliquer et démissionne.

Pour autant, le nombre d'adhérents n'a cessé d'augmenter pour atteindre en 1997 80 membres "physiques" pour une diffusion payante de 90 exemplaires de notre magazine.

Election du Conseil d'Administration (44 votants, dont 28 par correspondance)

Les 6 candidats sont élus sur scrutin de liste avec 95 à 100 % des voix.

Le nouveau Bureau est désigné :

Président : Jean-Michel BOUTILLETZ
Trésorier : Christophe DECAUX
Secrétaire : Patrick KIRSTETTER
Publications : Arnaud WADOUX

Olivier DELESTRADE gèrera le fonds documentaire de l'Association. Guy JONGERLYNCK accepte un rôle de Représentation.

Questions soumises au vote

Sont rejetées : la gratuité de cotisation pour les contributeurs et l'échange gratuit de publication avec les TCA

Sont adoptées : la publication com-

mune de Hors-séries et un rapprochement avec Car Histo Bus, le rapprochement avec d'autres associations, la mise en place de

correspondants régionaux et la création d'un fichier permettant la mise à disposition des adhérents du fonds documentaire de l'association

Divers points

Le siège social de FPTU est transféré, 4-15 square Pierre et Marie Curie, 78120 RAMBOUILLET

Les candidatures aux postes de Correspondants Régionaux sont approuvées.

Certains articles des statuts ont été modifiés conformément aux décisions prises en Assemblée Générale.

FPTU ET VOUS

Adhésion

Si vous souhaitez nous lire régulièrement et soutenir notre action de promotion des transports urbains

dont le présent magazine est la clé de voute, vous pouvez adhérer, même en cours d'année, à FPTU.

Vous trouverez tous les détails dans le supplément "Adhésion et Boutique" joint à ce numéro.

Où envoyer quoi, et à qui ?

Vous êtes nombreux à nous avoir fait part de votre inquiétude quant à la multiplicité des adresses pour nous joindre. Aussi, une petite mise au point s'impose : faites votre envoi en priorité au destinataire repéré ci-après mais si votre envoi concerne plusieurs destinataires, envoyez le tout à l'un d'entre eux, le courrier suivra, n'ayez crainte !

✉ Vous souhaitez joindre l'équipe dirigeante de **FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS** :

Tout le courrier concernant l'Association (problèmes administratifs, cotisations, dons au fonds documentaire, relations inter-associations, etc.) devra être expédié à :

Jean-Michel BOUTILLEZ

Président de FPTU

4 - 15, square Pierre et Marie Curie

F - 78120 RAMBOUILLET

e-mail : fptu@wanadoo.fr

✉ Vous souhaitez joindre les rédacteurs de **RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE**, envoyer vos contributions, articles, photographies, petites annonces, etc.:

- 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", photothèque

Responsable de rubrique :

Christophe DECAUX

2, square Vitruve

F - 75020 PARIS

Correspondants Régionaux

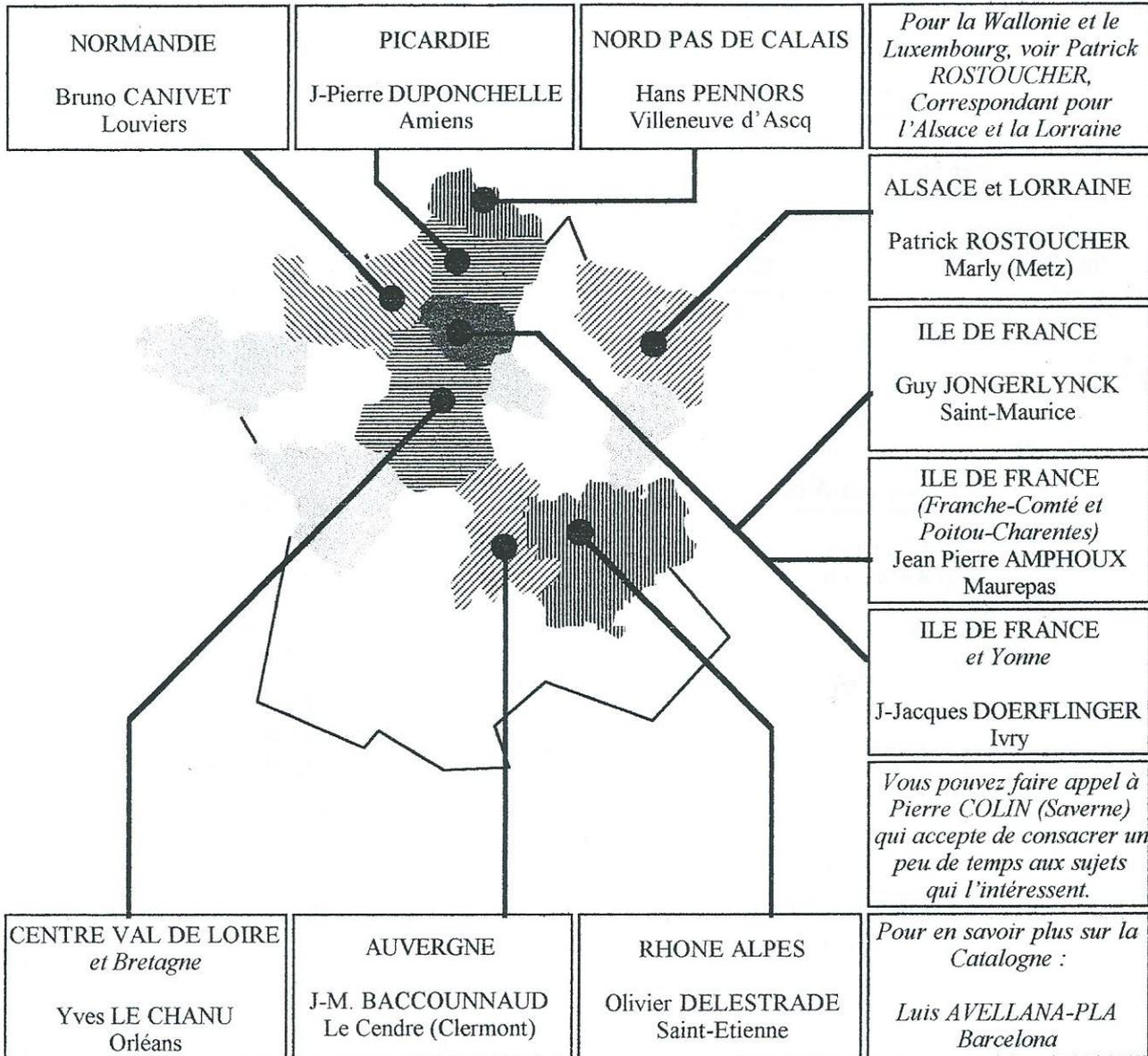
Notre appel à candidature pour la mise en place de correspondants régionaux a remporté un beau succès : 50% des régions françaises et des pays limitrophes sont d'ors et déjà couverts.

Rappelons que les correspondants

régionaux ont accepté de donner de leur temps pour promouvoir et représenter l'association dans leurs régions respectives.

N'oubliez pas pas que vous avez désormais, proche de chez vous, d'autres adhérents avec lesquels vous

pourrez localement échanger et confronter vos informations. Petit à petit, nous l'espérons, des réseaux se constitueront partout en France et dans les pays francophones européens. Retrouvez, page suivante, la carte des correspondants.



Si vous résidez dans une région non encore couverte, il n'est pas trop tard pour nous envoyer votre candidature !

ENTRE NOUS

Corrections

Yves LE CHANU nous demande de publier les corrections et précisions suivantes concernant la présentation du réseau d'Orléans, parue dans le n° 16 de RUdF.

Page 54 (2ème colonne) :
C'est le 3 février 1869...

Page 56 (1ère colonne) :
Il s'agit des ateliers de La Nivelle et non de "Nivelles"

Page 56 (2ème colonne) :
Après "l'exploitation de ligne A";
supprimer : "est confiée à ..."

Page 57 (fin 2ème colonne) :
Les 2 PLH8MU sont des BERLIET

Page 57 (photos anciennes) :
Tirées des archives de la République du Centre, ayant aimablement autorisé la publication.

Page 58 (1er paragraphe) :
La ligne S Express, créée en 1970,

ne deviendra SX que bien après 1977, contrairement à ce qui est écrit.

Page 58 (Tableau des SC10) :
Le SC10 d'occasion arrivé en décembre 68 est un **version 442**.

Page 59 (fin de 1ère colonne) :
Précision : l'activité principale de la TREC est le transport interurbain mais aussi le tourisme (50% du CA)

Recherche plans et guides

Malcom CHASE, un de nos adhérents britanniques, est en permanence à la recherche de plans et guides de réseaux français. N'hésitez pas à entrer en contact avec lui :

Malcom CHASE
12 Kent Road
FLEET HAMPSHIRE - GU13 9AH
ROYAUME UNI

SOS Matériel

Pour le prochain numéro de RUdF, nous recherchons toutes informations concernant le matériel des réseaux de Bourgogne : Auxerre, Autun, Chalon/Saône, Dijon, Mâcon, Nevers et Sens.

Expédier à Christophe DECAUX
Merci !

N'oubliez pas les petites annonces de RUdF, c'est gratuit !

AILLEURS

AMITRAM

1521, rue de Bourbourg - F-59670 BAVINCHOVE

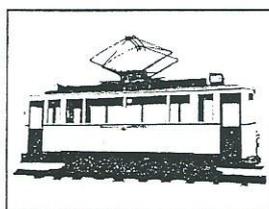
A l'occasion de la journée de la lettre, le 17 mai 1997, l'AMITRAM, qui entretient et fait vivre la ligne de Tramway touristique de la Vallée de la

Deule, a édité une enveloppe souvenir de la première liaison postale par tram et bicyclette entre Haubourdin et Wambrechies, validée en temps réel

dans les bureau de poste des communes concernées.

Nous ne résistons pas au plaisir de vous la reproduire ci dessous :

AMITRAM



TRAMWAY TOURISTIQUE
VALLÉE DE LA DEULE
MARQUETTE - WAMBRECHIES



ASTUCE

61, rue Irène Joliot Curie - F-42153 RIORGES

FPTU souhaitait dans ces colonnes remercier ASTUCE et son Président, Bernard PAPOUZOPULOS, d'avoir permis à notre association d'être présente, par le biais de Christophe DECAUX, au salon du GART à Dijon. L'occasion pour nous de nous faire connaître un peu plus et glaner, ça

et là, informations et documentation que vous retrouverez dans les prochains numéros.

ASTUCE tente de regrouper, depuis quelques années, diverses associations ayant en commun le monde des transports afin de leur donner plus de poids envers leurs interlocuteurs, une

plaquette ayant d'ors été déjà été éditée à cet effet.

La nouvelle équipe de FPTU s'inscrit dans cette démarche.

Aussi, nulle doute que nous aurons l'occasion de travailler ensemble !

CAR HISTO BUS

5, rue Florian - F-81000 ALBI

Au sommaire du prochain bulletin de nos amis de Car Histo Bus, à paraître fin janvier :

- Les autobus SC50
- La numérotation et le parc des autobus marseillais
- et toutes les rubriques habituelles.



DIJON : alignement de VanHool AG700 au dépôt de Chenôve
Patrick KIRSTETTER - 31/07/96

SAINT ETIENNE : Hercule fait sa pub sur les trams de la STAS
Olivier DELESTRASSE - 08/11/97



CLAP DE FIN

Hommage au VBH85 lyonnais, hors de ses sentiers battus rue des Margnolles à Caluire, le 1er mars 97.

(Doc. J.-M. BOUTILLEZ)

Ci-dessous, les grandes lignes du futur réseau TAN de Nantes : lignes 1 et 2 prolongées, nouvelle ligne 3 et le REDD, RER local.

(Doc SEMITAN)

