# RESEAUX URBAINS
## DE FRANCE

N° 20
MAI / JUIN 98




## FUNICULAIRES
Les grands oubliés des réseaux urbains (2) : Pau, Paris-Montmartre, Thonon, Besançon et Évian **À LA UNE**

## PAU
**ZOOM** sur le réseau STAP : 100 ans de transports urbains à Pau

## ACTUALITÉS
**60 JOURS** dans les régions et **EURO**, nouvelles brèves de Belgique et Suisse

## MATERIEL
Actualités techniques
Les bus propres
PARCS de Colmar, Mulhouse et Roanne,
LYON : Répartition par dépôts

45,00 F
BELGIQUE : BEF 290 - SUISSE : CHF 12 - UNITED KINGDOM : £ 4,50
ISSN : 12834459 - DEPOT LEGAL : 05/98

UNE PUBLICATION BIMESTRIELLE DE
FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS

PARIS, Place de la Bastille :
Après la ligne 95 et avant la 80, les Agora-L sont arrivés sur la ligne 91.
Ici le 4446 au terminus Bastille
Patrick KIRSTETTER - 09/05/98






THONON-LES-BAINS, vue générale :
Où l'on constate que le "Télémétro", funiculaire de Thonon, s'insère harmonieusement dans ce paysage lémanique
Arnaud WADOUX - 05/05/98

**RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE**

**Directeur de la publication :**
Jean-Michel BOUTILLEZ

**Rédacteur en Chef :**
Arnaud WADOUX

En vertu de la loi du 11 mars 1957 et du code pénal, article 425, il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement la présente publication sans autorisation de la Rédaction.

Les conditions d'envoi et de publication d'informations et d'articles dans ce magazine sont régies par la "Charte de Publication", disponible sur simple demande.
Le contenu des articles signés n'engage que la responsabilité de leur auteur.

**RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE**

est une publication bimestrielle de

**FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS**

4/15 square Pierre et Marie Curie
78120 RAMBOUILLET

Tél. : 01 34 83 98 12
Fax : 01 42 59 25 49
e-mail : fptu@wanadoo.fr

CCP 3863966D - La Source

Association Loi 1901, fondée le 16/01/95 et déclarée en Sous-préfecture de Rambouillet sous le n° 2/05857.
France Passion des Transports Urbains rassemble les 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 BOUTILLEZ
**Trésorier :**
Christophe DECAUX
**Secrétaire :**
Patrick KIRSTETTER
**Conseil d'Administration:**
Olivier DELESTRADE
Guy JONGERLYNCK
Arnaud WADOUX

**Adhésion et abonnement :**
voir encart "Adhésion et Boutique"

**Reprographie et façonnage :**
SPRINT COPY - PARIS 18ème

# SOMMAIRE

NUMÉRO 20

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

## EDITO

*Patrick KIRSTETTER* ..... p. 4

## A LA UNE

**Les funiculaires** : Grands oubliés des réseaux urbains (II)
Pau, Paris, Thonon-les-Bains, Besançon et Évian
*Arnaud WADOUX* ..... p. 5

## 60 JOURS A...

**L'actualité** des réseaux urbains français
*Coordonnée par Patrick KIRSTETTER* ..... p. 11

## ZOOM

**100 ans de transports urbains à Pau** : historique, présentation du réseau STAP et états de parc
*Jean-Pierre VERGEZ-LARROUY* ..... p. 31

## EURO

**Dernières nouvelles** de Belgique et de Suisse ..... p. 46

## MATÉRIEL

**Actualités** ..... p. 48

**Les bus propres**
*Patrick KIRSTETTER* ..... p. 49

**Etats de Parcs** complets :
Colmar, Roanne, Mulhouse ..... p. 51

Tour de France des **Surbaissés** (suite)
Boulogne, Calais, Dunkerque, Metz ..... p. 58

**Répartition du matériel TCL** par dépôts ..... p. 60

## FORUM

Vos rubriques ..... p. 61

**Joint à ce numéro** : Dépliant RATP

FPTU et RÉSEAUX URBAINS SUR INTERNET :
http://perso.wanadoo.fr/fptu/online.html

# EDITO

PATRICK KIRSTETTER

## 110 !

*Ce chiffre n'a rien à voir avec une quelconque ligne d'autobus familière à nos amis parisiens. C'est simplement le nombre actuel d'abonnés à notre revue "Réseaux Urbains de France"!*

*Si modeste paraît-il, comparé avec le lectorat des publications similaires produites par nos voisins et amis européens, il est pour notre jeune association très encourageant. Il est la preuve que notre revue, malgré quelques imperfections et maladresses, ne cesse de s' améliorer pour devenir une parution de qualité.*

*Preuve aussi que notre association "France Passion des Transports Urbains" est en bonne forme et pleine de dynamisme. Vous êtes de plus en plus nombreux à nous contacter, nous envoyer des infos et documents mais aussi, et c'est le plus important, à correspondre entre vous et tisser des liens d'amitié. D'une structure incertaine, froide et austère, nous sommes parvenus à une association conviviale et bien vivante.*

*Notre revue totalement transformée grâce à l'ami Arnaud est le reflet de cette vie et de cette chaleur. La richesse de son contenu est par contre le fruit de votre travail, de vos recherches. Nous ne le répèterons jamais assez. La revue c'est vous !*

*D'ailleurs, la dernière évolution de la page de couverture que vous découvrez pour fêter ce 20ème numéro a été concoctée selon vos préconisations lors de notre enquête lecteurs : plus sobre, plus précise, plus percutante.*

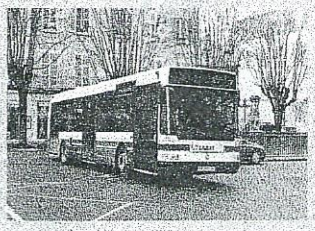
*Alors continuez à nous envoyer vos infos, photos, documents, qui d'un réseau, qui d'une région, qui d'un matériel et chacun suivant ses possibilités.*

*C'est uniquement grâce à ce travail collectif que nous pourrons refléter l'actualité de nos réseaux dans votre revue préférée, fruit du travail de chacun de nous tous.*

*Bonne lecture du numéro 20 !*

---

**Photo de couverture**



Pau, STAP
Agora n° 134 - 8730 VX 64
Photo : J.P. VERGEZ-LARROUY
Décembre 97

**Rédaction**

Jean-Michel BOUTILLEZ
Christophe DECAUX
Patrick KIRSTETTER
Jean-Pierre VERGEZ-LARROUY
Arnaud WADOUX

**Ont aussi collaboré à ce numéro**

Lionel BREITMEYER,
Frédéric BOLLE,
Michel BOSC,
Bruno CANIVET,
Bernard CROCHET,
Daniel CROSNIER,
Olivier DELESTRADE,
Jean-Pierre DUPONCHELLE,
Guy JONGERLYNCK,
Jean-Marie GUETAT,
Yves LE CHANU,
Antony MEYRUEIS,
Bernard PAPOUZOPOULOS,
Hans PENNORS,
Alain ROGER,
Patrick ROSTOUCHER,
Eric TOURNIQUET,
Serge VAN DEN BROUCKE.

# LES FUNICULAIRES, GRANDS OUBLIÉS DES RÉSEAUX URBAINS

## (2ÈME PARTIE)

*Arnaud WADOUX*
*avec la collaboration de Frédéric BOLLE, Antony MEYRUEIS et Jean-Pierre VERGEZ-LARROUY*

Nous poursuivons donc notre petit tour de France des funiculaires urbains toujours en service. Après Le Havre, Lyon et le système Poma de Laon évoqués dans RU n°19, partons à la découverte des funiculaires de Pau, Paris-Montmartre et Thonon-les-Bains. Nous nous arrêterons enfin à Évian, où une réouverture très attendue s'annonce et à Besançon où l'arrêt effectif depuis quelques années est bel et bien définitif.

## PAU : UNE HISTOIRE MOUVEMENTÉE

La ville de Pau étant en partie située sur un plateau, des problèmes ont surgis lors de l'arrivée des chemins de fer du Midi. Finalement, la gare était installée dans la partie basse de la ville. Pour les piétons, un chemin en lacets à forte déclivité permettait de gagner la partie haute de la ville et le boulevard des Pyrénées.

Très tôt, on songe à combler cette lacune : en 1874, un certain Léon Edoux propose la construction d'un ascenseur et en 1885, on commence à parler d'un funiculaire, mais le projet était rapidement abandonné. En 1896, un nouveau projet de funiculaire à contrepoids d'eau est rapidement abandonné en raison de l'opposition des riverains.

Le 28 décembre 1900, un dénommé Médebielle propose la construction d'une "passerelle" entre la place Royale et la Gare. Il s'agit en fait d'un escalier roulant électrique. Plus que tentée par le projet, la municipalité signe une convention le 25 janvier 1901. Les problèmes ne tarderont pourtant pas à s'accumuler : la compagnie du Midi acceptait la construction de l'ouvrage, si l'occupation de ses terrains était donnée à titre révocable. D'autre part, la SBTU, alors exploitant du réseau de tramways était ouvertement opposée au projet, craignant que celui-ci n'entraîne une forte concurrence pour sa ligne 3. Et déjà, les plus gros problèmes venaient des riverains, qui craignaient pour "la beauté du site". Une nouvelle convention, apportant quelques menues modifications, est bien signée le 25 janvier 1901 mais devant la multiplication des oppositions, Médebielle abandonne l'affaire.

Le 12 juillet 1904, l'entrepreneur de travaux publics bordelais Bonnamy présente un nouveau projet de funiculaire électrique destiné à relier la Gare à la place Royale. Pour couper court à d'éventuelles oppositions des riverains, il décide de ne pas construire de gare supérieure. Une convention est signée avec la municipalité le 16 mars 1905, complétée par un acte du 12 juillet concédant les terrains nécessaires pour une durée de 75 ans.

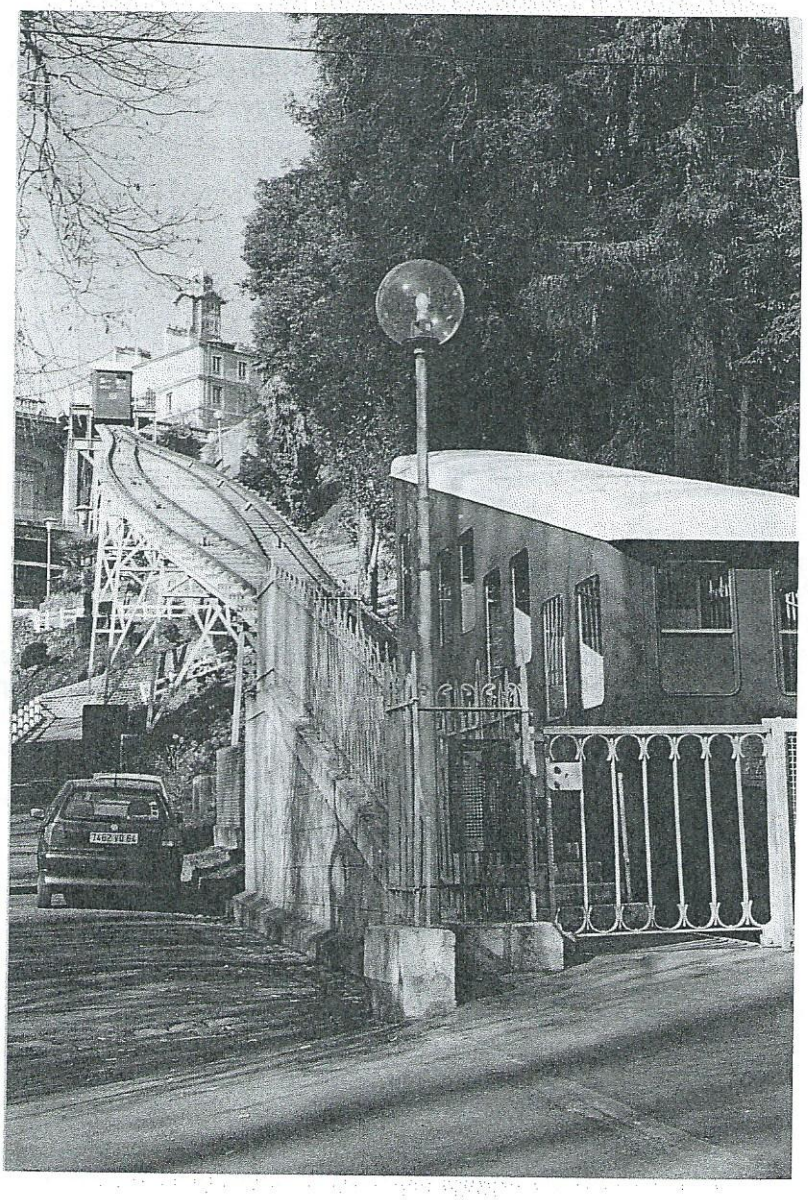
Cette fois, le projet est mené à bien et le funiculaire entre en service le 15 février 1908, exploité par la **Société Anonyme du Funiculaire Électrique de Pau**, au capital de 160 000 francs répartis en 160 actions de 1000 francs. Le prix du voyage est celui d'une section de tramway, soit 10 centimes (15 pour un aller-retour) et le départ était donné dès l'arrivée de 6 voyageurs.

Bonnamy, mort en 1913, est remplacé à la tête de l'entreprise par Evariste Soubiran. Inlassablement, le funiculaire effectue l'ascension de la palmeraie. Mais au lendemain de la grande guerre, il nécessite d'importantes réfections, rendues impossibles par la faiblesse des bénéfices.

## LE FUNICULAIRE DE PAU EN BREF

Longueur de la ligne : 103 mètres
Dénivelé : 32 mètres
Rampe maximale : 30 %
Vitesse : 10,8 km/h
Voie : unique avec évitement
Type de voie : rails
Moteur : Eric - 35 CV
Voitures : 2
Exploitant : Ville de Pau
Correspondances : Bus à proximité
Fréquence (pointe) : 10mn
Tarification : gratuit

Toute l'installation est arrêtée le 11 août 1921 et après la traditionnelle mise en demeure prononcée le 20 mars 1922, la compagnie est mise en déchéance. L'ensemble des installations devient propriété de la ville de Pau et est vendu aux enchères.
L'ancien directeur du chemin de fer départemental Pau-Oloron-Mauléon, M. Guagnino, se porte acquéreur et obtient la concession pour 60 ans. Il crée la **Société Nouvelle du Funiculaire Électrique de Pau**, au capital de 100 000 francs.
Dès remise en état, l'exploitation reprend et se poursuivra sans histoires pendant près de 20 ans, avec une seconde modernisation des installations au cours de la seconde guerre mondiale. Mais l'exploitation s'arrête à nouveau en 1952, faute de bénéfices. Une fois de plus, la déchéance de la société est prononcée et la ville décidait de reprendre l'exploitation pour son compte. Après remise en état, le service reprend en 1954. D'importantes opérations de modernisation ont lieu en 1960. Le câble est entièrement refait, de même que les carrosseries, de nouvelles caisses en tôle galvanisée étant livrées par Soulé (actuellement CFD industries à Bagnères de Bigorre) en octobre 1961.
Suite à une baisse continue de la fréquentation, l'exploitation redevient déficitaire et le service est une fois de plus interrompu le 2 janvier 1970.
Ne sachant que faire, la Ville tente de faire classer l'ouvrage monument historique mais la réponse, négative, arrive en juin 1973. Elle décide alors de rénover l'ensemble, dans le cadre du plan de réaménagement de la place de la Monnaie et du canal Heïd.
En 1976/77, l'armature est déposée, la machinerie remplacée, et les caisses des voitures rénovées par les ateliers municipaux. Le funiculaire est remis en service le 16 février 1978, son exploitation étant désormais assurée par la municipalité sur les bases d'un service gratuit. A nouveau arrêté en octobre 1993 pour remise en peinture des cabines, le funiculaire est définitivement stoppé après découverte de fissures dans les poulies-guides du câble de traction et bien que la Ville ait affecté 1,6 millions à la rénovation, les premiers essais révélent des problèmes "d'à coup" lors de l'entrée en gare. De nouveaux moteurs sont donc livrés par la société Eric en décembre 1995, et permettaient de révéler... des malfaçons au niveau de la réduction de vitesses ! Tant bien que mal, le funiculaire reprend du service à l'été 1996, à la satisfaction générale. Ses résultats d'exploitation ont toujours été remarquablement fiables : 244 000 voyageurs en 1908, 318 000 en 1924, autour de 300 000 aujourd'hui avec une pointe à 500 000 en 1991. On ne peut que souhaiter fêter son centenaire...

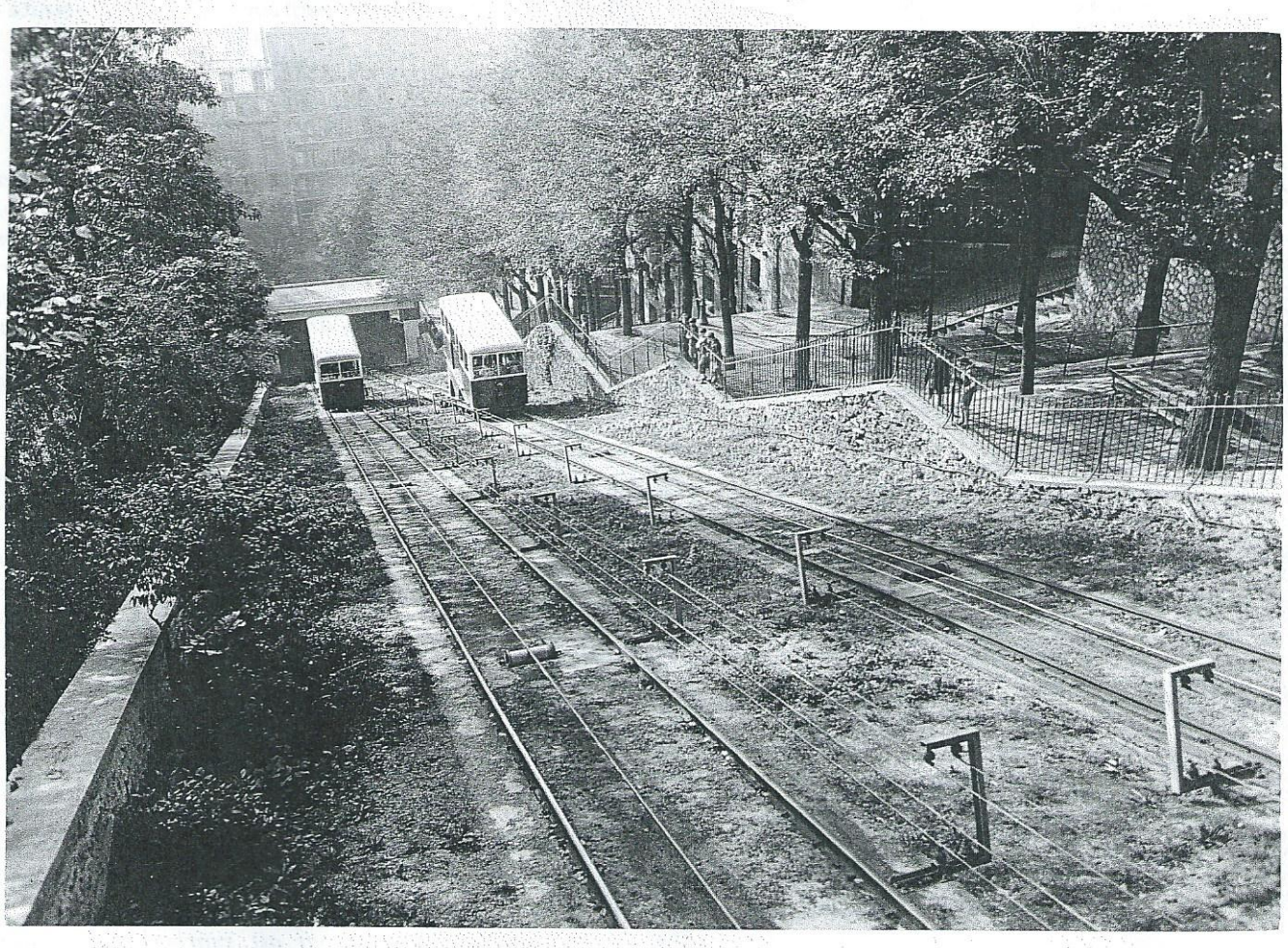


Pau

Vue générale du funiculaire depuis la station basse desservant la Gare SNCF. Les voitures sont en station.

Photo :
Jean-Pierre VERGEZ-LARROUY
Janvier 1998

# PARIS : LE FUNICULAIRE LE PLUS CÉLÈBRE N'EST PLUS QU'UN ASCENSEUR !



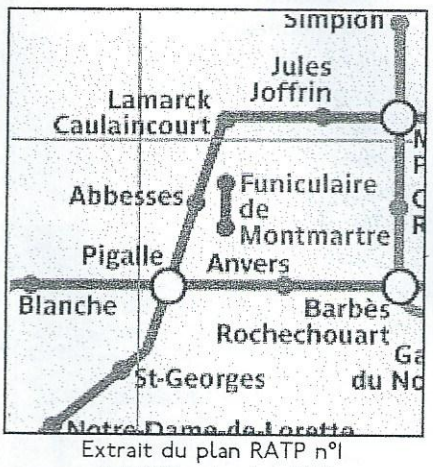
Paris - Montmartre

Dans les années 50, le funiculaire à traction électrique.

Photo :
Service photographique de la RATP - Collection P. Kirstetter

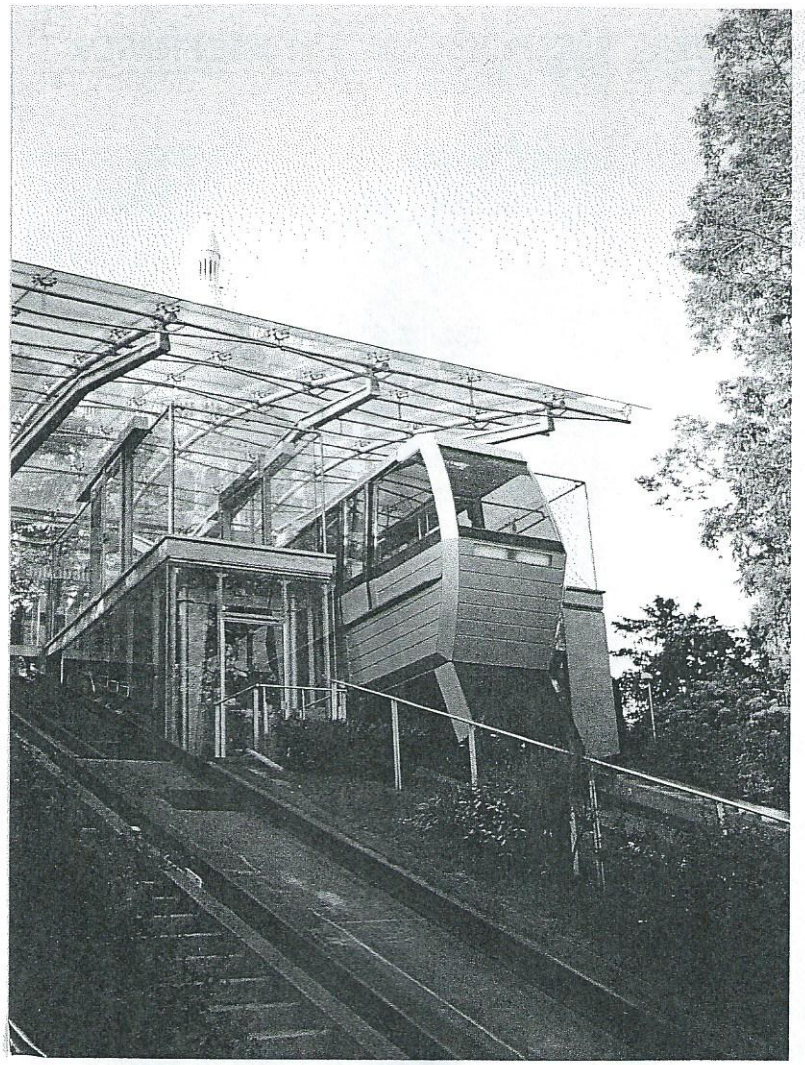
## MONTMARTRE

Que serait Montmartre sans son funiculaire ? Élément essentiel du site touristique, le funiculaire a été mis en service le 13 juillet 1900 pour desservir la célèbre basilique édifiée sur la butte Montmartre en 1890.




Extrait du plan RATP n°I
© RATP - Janvier 1998

A l'origine, il s'agissait d'un funiculaire à eau : un réservoir placé sous le plancher de la voiture est rempli d'eau lorsqu'elle se trouve en station haute. Le poids de l'eau suffit à entraîner le mouvement de balancier des deux voitures, reliées par câble, chacune sur une voie autonome. Une crémaillère situé au centre de la voie permet le freinage à l'approche des stations. Un système de pompes, mues par machine à vapeur, permet de remonter l'eau de la voiture arrivée en bas vers la voiture "vide" parvenue au sommet. Ce système simple donnera entière satisfaction pendant 31 ans et transporte 1 million de personnes par an. Pourtant, on juge que le système de freinage par crémaillère dangereux et la décision est prise de transformer le système "à eau" en système électrique.
Le funiculaire nouveau est remis en service en 1935 sous l'égide de la STCRP (future RATP), après 4 ans de travaux. Son moteur de 50 CV lui permet de gravir les 108 mètres en 1 minute et 10 secondes, ce qui est tout à fait respectable compte tenu de la déclivité de 35,5% due au dénivelé de 36 mètres. Il tiendra bon jusqu'en 1990 (tout en n'ayant connu qu'une seule rénovation dans les années soixante) victime de son succès : plus de 2 millions de voyageurs annuels à la fin des années 80.
Sa rénovation devenue nécessaire, on envisage même de prolonger la ligne en souterrain afin de permettre la cor-



Paris, Montmartre

Cabine Est de l'ascenseur incliné en gare haute

Photo : Patrick KIRSTETTER, 11 mai 1998

respondance avec le métro à "Anvers" sur la ligne 2.
Ce projet coûteux est toutefois abandonné au profit d'une reconstruction complète sur le site initial : les gares sont remplacées par des structures de verre dues à François Deslaugiers et les nouvelles voitures panoramiques sont conçues par le designer du TGV, Roger Tallon.
Mais la grande révolution consiste a concevoir une machinerie indépendante pour chacune des voies. Ainsi, chaque voiture est autonome et s'affranchit du mouvement de balancier typique du funiculaire : le 5 octobre 1991, le funiculaire devient ascenseur incliné et on peut avoir la surprise, en cas d'affluence, de voir les deux cabines gravir la colline de concert ! Il est évident que cela accroît les performances : 3,5 m/s et 2000 voyageurs à l'heure. L'exploitation, toujours assurée par la RATP n'a rien à envier aux métros les plus modernes : pilotage intégral par ordinateur calculant la gestion des flux par capteurs en gare et dans les cabines, portes palières de type VAL, adaptation de la vitesse d'ascension, intervalle minimale de quelques secondes... Enfin, grâce à ce système, les opérations d'entretien peuvent ne se faire que sur une seule des deux voies ou voitures.
C'est l'assurance de voir les cabines fonctionner 365 jours par an, pour le bonheur des parisiens et des touristes qui continueront, quoiqu'il arrive à appeler l'ascenseur incliné de Montmartre : le Funiculaire.
Nostalgie, quand tu nous tiens !

## BELLEVILLE

*Paris a connu un second "funiculaire", dans le quartier de Belleville (XXème arrdt.).*
*S'inspirant des "cable-cars" de San Francisco, il s'apparentait en fait plus au Poma de Laon qu'à un funiculaire classique car se sont en fait des voitures de type tramway qui s'agrippent à un câble sans fin (filant au fond d'un caniveau central) permettant de gravir des pentes allant jusqu'à 7%. Cette ligne de 2,44 km, inaugurée le 25 août 1891, reliait la place de la République à la rue de Belleville et était exploitée par 21 voitures.*
*A cause de son grand succès, la ligne est mise à rude épreuve : les 4 km de câbles, mués par des poulies enfouies sous la chaussée, sont d'un entretien malaisé et doivent être changés tous les 6 mois au regard du nombre incalculable de serrements - desserrements dont ils sont "victimes". De plus, la voie unique n'est pas doté de suffisamment d'évitements pour faire face à l'accroissement du trafic. L'exploitation en devient presque dangereuse, les voitures finissant par se suivre à faible distance.*
*La ligne restera en service jusqu'en 1924, 14 ans après que la Ville de Paris en ait repris l'exploitation. Mais les coûts d'entretien prohibitif imposent l'arrivée des autobus.*

### LE FUNICULAIRE DE MONTMARTRE EN BREF

Longueur de la ligne : 108 mètres
Dénivelé : 36 mètres
Rampe maximale : 35,2 %
Vitesse maximale : 12,6 km/h
Voie : double
Type de voie : roulement fer
Moteur : AKROS - 160 kW
Voitures : 2 voitures
Capacité : 60 personnes
Exploitant : RATP
Correspondances :
Montmartrobus en gare haute, métro ("Anvers" et "Abesses" à proximité)
Fréquence (pointe) : selon flux
Tarification : Intégrée RATP (tickets métro et abonnements). Correspondance non autorisée

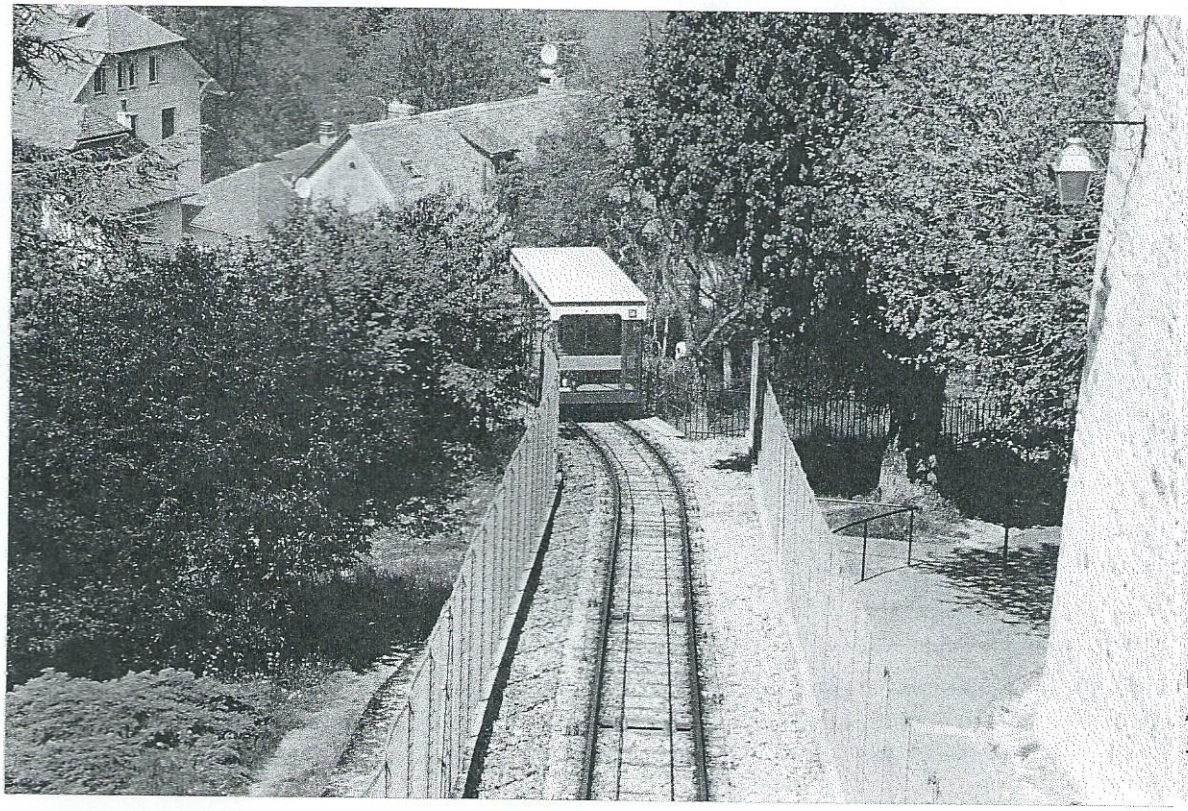
# THONON-LES-BAINS : L'ÈRE DU TÉLÉMÉTRO

Conçu pour l'acheminement en ville haute des marchandises reçues dans le port de Rives, sur le lac Léman, le funiculaire de Thonon a été ouvert le 02 août 1888. Il a toutefois fallu attendre 1912 pour qu'il soit aménagé spécifiquement pour le transport des voyageurs. Comme souvent, c'est le système simple du contreproids d'eau *(voir Paris)* qui a été choisi à l'origine pour cette ligne à voie unique en courbe avec évitement central de 223 mètres permettant de franchir un dénivelé de 46 mètres soit une déclivité de 21,7%. La voie, dotée d'une crémaillère pour le freinage, est établie d'abord en remblai puis sur un viaduc. Le funiculaire donnera entière satisfaction jusqu'en 1951, lorsqu'est décidée l'électrification du système, les autorités jugeant que le contrepoids d'eau ne garantit pas un niveau de sécurité suffisant et ce malgré de très rares dysfonctionnements. C'est donc un moteur de 50 CV, installée en gare haute, qui se chargera d'entraîner le câble de traction. On en profite pour remplacer les antédiluviennes voitures ouvertes par des caisses de type autobus fixées sur le châssis d'origine, en excellent état. On conserve également le frein à parachute, censé se déclencher dès que cesse la traction par câble. Ce funiculaire de 2ème génération offrira ses services jusqu'en septembre 1989. En effet, dès 1986, l'avenir du système était en discussion, certains proposant la disparition pure et simple d'un équipement jugé coûteux, d'autres tentant d'imposer sa rénovation aux standards modernes. Ces derniers l'emportèrent et signèrent un chèque de 14,5 millions de francs pour sa remise à niveau. La société SKIRAIL y développa son concept de télémétro, un funiculaire entièrement automatisé dont les stations sont pourvues de portes palières. L'aspect sécuritaire est extrêmement développé par toute une série de systèmes de contrôle qui agissent notamment sur la vitesse et le freinage. Ce funiculaire nouveau a été ouvert au public en juillet 90 et répond parfaitement aux attentes de tous. Il est aujourd'hui bien intégré au réseau bus "BUT", notamment grâce à la ligne saisonnière "Funibus" qui longe la côte du Léman. En ville haute, la correspondance est effective grâce à la ligne C, place du Château.




## LE FUNICULAIRE DE THONON EN BREF

Longueur de la ligne : 223 mètres
Dénivelé : 46 mètres
Rampe maximale : 21,7 %
Vitesse maximale : 3m/s
Voie : unique avec évitement
Type de voie : roulement fer
Moteur : ABB
Voitures : 2 voitures
Capacité : 40 personnes
Exploitant : SIBAT
Correspondances :
Bus lignes C et Funibus en saison
Fréquence (pointe) : selon flux
Tarification : 7,50 AS / 10,00 AR



Thonon
Ville Haute

Le "télémétro" aborde la courbe dans laquelle se situe l'évitement

Photo :
A. Wadoux
5 Mai 98

# BESANÇON ET ÉVIAN : DEUX FUNICULAIRES, DEUX DESTINS...

## BESANÇON
## FERMETURE DÉFINITIVE

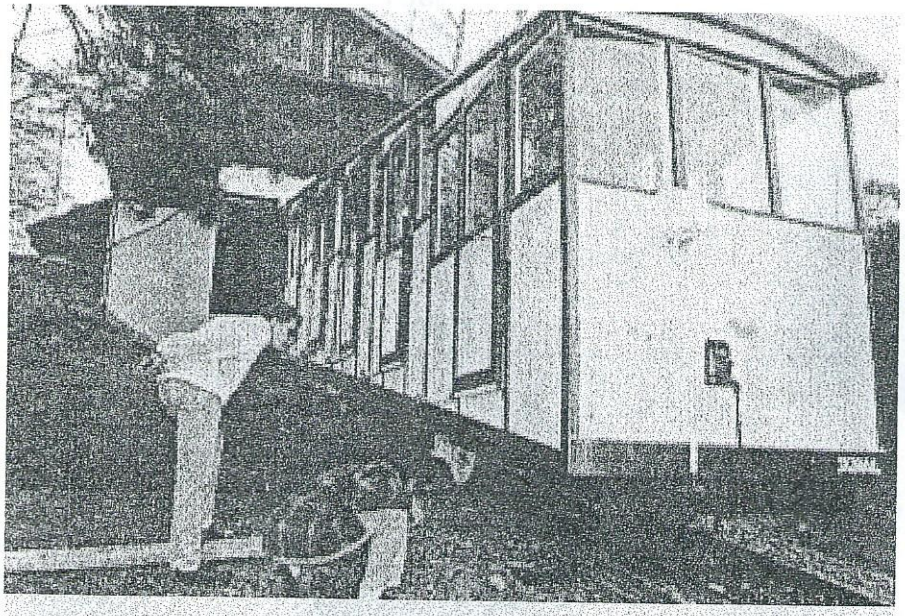
Il y a tout juste 10 ans, le 5 janvier 1998, les voitures du funiculaire de Bregille, à Besançon, étaient "arrachées" délicatement à leurs voie par une grue et emportées par camion dans un hangar municipal où elles logent toujours. Huit mois auparavant, la fréquentation ne cessant de baisser et le matériel accusant son âge, la municipalité de Besançon décida d'arrêter l'exploitation et renonça a investir le million et demi de francs nécessaire à la rénovation du "funi". Pourtant, quelques semaines à peine avant la fermeture, le ballast avait été changé... Le fait que les véhicules aient été sauvegardés et que la voie n'ait pas été déposée laissait à penser que peut-être, un jour, ce funiculaire revivrait.
Il n'en est rien et les Bregillots devront à tout jamais se contenter des autobus des lignes 5, 24 et 27.
La ligne, construite en 1905, franchissait en quelques minutes le dénivelé de 73 mètres entre la gare de Besançon-Bregille et le plateau du même nom. Elle garde ses nostalgiques qui ne manquent pas une occasion de l'admirer depuis... le téléphérique qui, depuis l'autre rive du Doubs, grimpe toujours à la citadelle.

## ÉVIAN :
## RENDEZ-VOUS EN L'AN 2000

C'est un destin plus glorieux qui attend le funiculaire d'Évian. Après une inactivité de près de 30 ans, le funiculaire de Neuvecelle rouvrira en 2000 par la grâce d'une opération immobilière puisqu'il desservira un nouvel auditorium.
C'est d'ailleurs un retour aux sources, puisque c'est pour desservir des établissements hôteliers et thermaux qu'il avait été construit et inauguré en 1915. Cette ligne à voie unique de 749 mètres est très particulière puisqu'elle desservait 4 stations intermédiaires, situées à proximité de palaces ou point d'eau de source, dans une succession de tronçons à l'air libre et en souterrain. Au total, 121 mètres de dénivelé étaient franchis avec des pentes allant jusqu'à 22,5%.
Malheureusement, l'activité d'Évian périclite dans les années soixante et les deux principaux palaces desservis ferment à quelques mois d'intervalle. Pour couronner le tout, la principale "buvette" d'eau de source est déplacée. Au bout du compte, ce funiculaire ne desservant plus grand-chose est remplacé par un autobus en 1969. Mais le salut viendra du classement des voitures et des deux gares terminales à l'inventaire des monuments historiques et la protection de la ligne au titre des sites industriels. Le Conseil Général de Savoie, propriétaire du site, a donc naturellement négocié avec la municipalité d'Évian une réactivation de la desserte, ce qui a abouti à la décision de construire ce nouveau complexe dont les capacités en places de stationnement ont été volontairement limitées.
A ce jour, le chantier est en bonne voie. La gare supérieure n'attend plus que les voyageurs et les deux voitures ont retrouvé leur lustre et leurs couleurs (blanc et vert) d'antan et surtout leurs rails ! Manquent que les lanternons, qui sans doute par peur du vandalisme, seront posés au dernier moment. Concessions à la modernité, l'impériale ouverte a été refermée et l'accès aux personnes à mobilité réduite sera possible. D'ici à juin 2000, date prévue pour l'inauguration, les voies et tunnels seront inspectés et rénovés tandis que la gare inférieure sera réaménagée.
Rendez-vous dans Réseaux Urbains n° 33 pour le compte-rendu de la réouverture !

### LE FUNICULAIRE D'ÉVIAN EN BREF

Longueur de la ligne : 749 mètres
Dénivelé : 121 mètres
Rampe maximale : 22,5 %
Voie : unique avec évitement
Type de voie : roulement fer
Voitures : 2 voitures
Capacité : 60 personnes



Évian-les-Bains
Premiers essais de freinage des voitures rénovée, le 12/02/98
Document : "Le Messager", édition du 19/02/98


Bibliographie

- "Funiculaires et crémaillères de France" - Jean Gennesseaux - Ed. La Vie du Rail - 1992
- "Du Madeleine Bastille à Météor" - Marc Gaillard - Martelle Editions - 1991
- "Les Transports à Lyon" - Guy et Marjorie Borgé, René Clavaud - Jean Honoré Editeur - 1984

# 60 JOURS A...

## L'ACTUALITÉ DES RÉSEAUX URBAINS FRANÇAIS

*Rubrique placée sous la responsabilité de Patrick KIRSTETTER*

# C'EST COMME ÇA...

## RÉSEAUX URBAINS, COMMUNIQUEZ !

On dira ce qu'on voudra, mais, globalement, les transports publics ne séduisent... que ceux qui n'ont pas de voiture. Certes, les indicateurs sont plutôt au vert : (timide) reprise du trafic, vague écolo, grands projets au bord de l'éclosion, etc. C'est vrai. Mais pourtant, année après année, le bus reste la deuxième voiture, pour reprendre un slogan dont on mesure aujourd'hui à quel point il pouvait finalement être négatif.
Si de petites villes comme Chinon (8000 habitants), envers et contre tout, ont décidé de mettre au service des citoyens un réseau urbain régulier, combien de villes moyennes en sont encore dépourvues, combien de grandes villes ont un réseau inconséquent ?

Plus grave. Au-delà de la simple réponse à un besoin, les réseaux savent-ils imposer leur présence par une politique commerciale intelligente, une politique d'image. Vous n'avez peut-être jamais besoin de prendre l'avion, mais pourtant, vous connaissez l'existence d'Air France, Air Liberté ou AOM. Et vous êtes tellement matraqué par la publicité (télé, radio, boîtes aux lettres) et les produits dérivés (stylos, parapluies et autre) que vous en seriez presque capable de réciter l'éventail des dessertes et la gamme de tarifs... Bref, vous avez, malgré vous le réflexe avion. Alors, pourquoi ce qui est valable pour un Paris-Nice ne le serait-il pas pour un Part-Dieu - Perrache ou un Capitole - Mirail ?
Combien de personnes sont incapables de dire quelle ligne de bus passe devant chez eux ou pire, incapable de citer le nom du réseau de la ville dans laquelle ils habitent... Combien de réseaux refusent d'envoyer un plan ou une fiche horaire par courrier ?

Dans une société dominée par la communication tous azimuts, il faut convenir que les réseaux de transports ont raté le dernier métro. Pas plus d'une "agence commerciale" par ville, des services d'information par téléphone déficients, des services minitel qui se comptent sur le doigt d'une main, ne parlons pas d'internet et des campagnes de publicité qui se résument à pas grand-chose.




*Carte postale éditée par le Musée des Transports de Londres*
*© London Transport Museum*

Quant au développement même de l'image de marque des transports en général et des réseaux en particuliers... Zéro !

Il est toujours surprenant de découvrir à l'étranger, que les réseaux des grandes villes ont toujours un point de vente d'objets promotionnels à leur marque, objets que généralement on s'arrache.
La RATP avait bien timidement ouvert une "Boutique Ticket Choc" il y a quelques années, mais avait choisi la salle de correspondance du RER à Châtelet Les Halles, peut-être un des rares lieux où l'on a vraiment pas envie de promouvoir le métro parisien ! Les TCL, à Lyon, s'essaient depuis quelques mois à ce commerce dans ces agences commerciales avec, sans doute à l'esprit le modèle qu'offrent les réseaux de Londres ou Bruxelles, pour ne citer qu'eux.
Ces réseaux qui ont su faire de leur logo, de leur nom, de leur plan ou de leur véhicules un véritable vecteur de communication positive. Ainsi, le logo du métro de Londres (pourtant un des métros les plus vieillots et mal entretenus de la planète) est connu dans le monde entier, sans parler du plan et... des bus rouges qui le sont d'ailleurs de moins en moins. Bruxelles est perçue comme LA ville du tram alors qu'au centre ville on ne les voit plus guère que dans des tunnels...
En dehors de Paris, qui connaît la RATP ou son logo, qui peut dire que les bus sont blanc et vert, qui sait que le métro parisien est sans doute le plus performant du monde ?

Alors, la clé du développement des transports publics ne serait-il pas la communication ? Que l'"obligation" de monter dans un bus se transforme non en acte civique mais en attitude naturelle et pourquoi pas, à la mode !

Réseaux de France et de Navarre : communiquez avant que les passionnés que nous sommes soient épuisés d'être votre unique relais ! Et parce que nous voulons, comme les londoniens ou les bruxellois, avoir de beaux objets inutiles frappés de votre logo...

*Arnaud WADOUX*

# ALSACE

## COLMAR

✔ **Parc**

Retrouvez l'état de parc complet du réseau TRACE en pages matériel.

## STRASBOURG



✔ **Climatisation, suite...**

Dans l'état de parc des surbaissés strasbourgeois paru dans notre dernier numéro *(page 55)*, nous vous précisions que les Van-Hool AG300 de la série 545 à 570 étaient équipés d'une climatisation Sütrak. Patrick Rostoucher nous fait de nouveau préciser que seuls les 545 et 559 à 570 en furent équipés, les 546 à 558 n'étant pour leur part que "prédisposés à la clim". Un déblocage de budget permet depuis juillet 97 d'envoyer un à un les véhicules du chaînon manquant à l'usine Van-Hool de Lier-Koningshooikt près d'Anvers en Belgique où ils sont équipés de la même climatisation Sütrak.

✔ **Communautés tarifaires**

Le 29 novembre dernier, un tarif combiné transfrontalier, l'Europass, avait été crée entre la CTS, la SNCF et TGO, la communauté de transports de la région de Kehl / Offenburg en Allemagne *(RU n°18, page 11)*.




C'est maintenant au niveau départemental que la tarification évolue. En effet, le département du Bas-Rhin et la ville de Strasbourg ont signé le 28 janvier une convention instituant un titre combiné urbain/interurbain. Depuis le 30 mars, existent un titre à l'unité valable une heure et un abonnement pour 7 jours consécutifs.

✔ **Réformes**

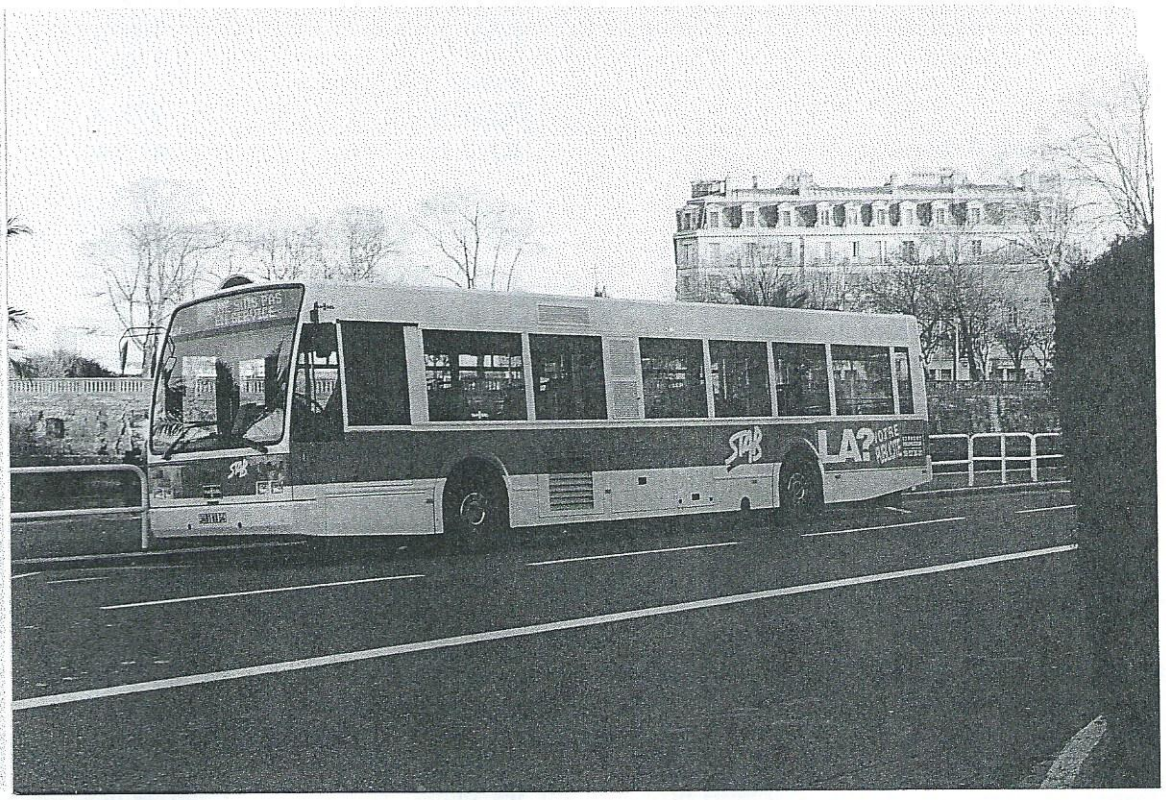
L'arrivée des Agora a permis la radiation de 11 SC10R : 874, 876 à 879, 906 à 908, 915, 916 et 919. Le 916 est parti par la route en Bosnie pour rejoindre le réseau de Gorazde auquel il a été offert.

Strasbourg

Au terminus tram Bagersse, le SC10R n°922 rescapé (458 VA 67) des réformes en cours sur ce matériel
Photo : Yves le Chanu, 28 février 1998



# AQUITAINE



Bayonne

Le VanHool A300 n° 424 (3481 WA 64) arrivé fin 97 sur le réseau STAB

Photo : Jean-Pierre Vergez-Larrouy Janvier 98

## BAYONNE

✔ **Horreur !**

Une regrettable coquille s'est glissée dans notre précédent numéro au sujet des nouveaux matériels reçus par le réseau basque. La série 419 à 424 sont des surbaissés Van Hool **A300** et non des A600 ! Pour nous faire pardonner, nous publions ci-dessus la photo d'un de ces véhicules. On peut constater sur le cliché que la légèreté de fer à repasser caractéristique du A300 ne peut préter à confusion, et pourtant...

## BORDEAUX

✔ **Tramway**

Le ministère des transports a décidé le 8 avril de "prendre en considération" la première phase du projet. Cela signifie une subvention à hauteur de 30%, dans la limite de 25 MF au km.

✔ **PDU**

Le réseau commencerait à recevoir une deuxième tranche de Mercedes surbaissés, soit 23 standards NL222 et vingt articulés NG272. Ils viendront renforcer les 53 NL222 (n° 9501 à 9553 ), les 23 NG272 (9382 à 9399 et 9451 à 9455), et 53 Agora. Par ailleurs, la CGFTE a commandé 3 GX217 fonctionnant au GNV.

# BOURGOGNE

## CHALON / SAONE

✔ **Présentation rapide**

Le réseau STAC, que nous avons rarement évoqué dans nos colonnes est géré par le Syndicat intercommunal des Transports Urbains de Chalon (SITUC) qui en a confié l'exploitation au groupe Transcet-Transdev. Il dessert, au moyen de 6 lignes et quelques service spéciaux, 75000 habitants répartis sur 9 communes. La ligne 1 (Champforgueil / Châtenoy) est l'épine dorsale d'un réseau centré sur la place de l'Obélisque. C'est proche de ce point de correspondance, place de Beaune, qu'est situé le kiosque d'information.

La tarification est classique : tickets à l'unité ou en carnet, abonnements (carte + coupon).

✔ **Parc**

Nous vous présentons page suivante l'état du parc simplifié du réseau STAC. Sachez encore que 3 GX107 des "Rapides de Saône & Loire" (n° 808, 809 et 810) sont affectés à des lignes STAC. Les véhicules numérotés 824, 829, 835, 841 et 861 arboraient encore en avril 98 l'ancienne livrée, le R312 n° 870 arborant quant à lui une li-

vrée vert métallisé. Les surbaissés GX317 roulent sur la ligne 1. Enfin, que les GX317 n° 971 et 972 sont immatriculés respectivement 8059 WE 71 et 8062 WE 71.

**DIJON**

✔ **Compléments d'information**

Dans notre précédent numéro, nous avions publié le détail du parc dijonnais en précisant que nous n'avions pas de renseignements sur les nouveaux surbaissés A300. Nous sommes en mesure de lever un coin du voile concernant 4 de ces véhicules :

n° **206** - 2842 VJ 21
n° **213** - 4479 VJ 21
n° **216** - 6697 VJ 21
n° **219** - 6691 VJ 21

La série débute donc à 201.

D'autre part, on pouvait apercevoir, le 15 avril, au fond de l'aire de remisage, deux surbaissés Heuliez GX317. Merci d'avance aux lecteurs qui pourront nous donner des précisions supplémentaires.

| ETAT DU PARC STAC | | | 15 AVRIL 1998 |
|---|---|---|---|
| | **Modèle** | **Nb** | **N° de parc** |
| **Standard** | PR100 | 5 | 822, 823, 824, 825 et 826 |
| | PR100-2 | 5 | 828, 829, 834, 835 et 841 |
| | GX107-2p | 4 | 805, 840, 868 et 869 |
| | GX107-3p | 5 | 861, 864, 865, 874 et 879 |
| | R312-2p | 4 | 803, 806, 962 et 963 |
| | R312-3p | 14 | 801, 807, 844, 848, 849, 857, 858 859, 870, 872, 873, 875, 878, 879 |
| | GX317 | 2 | 971 et 972 |
| ***Soit 39 véhicules*** | | | |

# BRETAGNE

**RENNES**

✔ **Programme 98/99**

Le conseil de district a dévoilé, à l'issue de sa réunion du 24 avril, les nouveautés du prochain service d'hiver du réseau STAR, en vigueur à compter du 1er septembre 98.

Excepté le nouveau tracé de la ligne **18** permettant une amélioration de la desserte des commune de Saint-Grégoire et Rennes (quartier du Nord-St-Martin), l'accent étant mis sur l'augmentation des fréquences. Ainsi, de nouveaux départs seront proposés sur les lignes **51** (vers Betton), **57** (vers St-Jacques-de-la-Lande) et **59** (vers Bruz). Le quartier de Pontchaillou, à Rennes, sera enfin desservi le dimanche ce qui sera également le cas, à titre expérimental, pour les communes de St Grégoire, Betton, Cesson-Sévigné, Acigné, Chartres-de-Bretagne, Bruz, Vezin, le Rheu et Mordelles pour lesquelles des circuits spéciaux seront proposés.

Enfin, le plus spectaculaire sera la mise en place le samedi soir de dix circuits desservant la totalité des communes du district avec des départs de Rennes à 22h30 et 00h30.

Toutes ces améliorations ont pour but de viser avant tout la clientèle "jeune".

# CENTRE - VAL DE LOIRE

**BOURGES**

✔ **Rendez-vous à la Nation !**

La restructuration du réseau, s'articulant autour de la nouvelle gare routière de la place de la Nation, est intervenue le lundi 27 avril. L'idée forte du nouveau réseau est d'éviter l'hyper-centre, sursaturé, tout en offrant des arrêts sur son pourtour. Nous reviendrons bien entendu sur cette restructuration dans notre prochain numéro. Pour patienter, nous vous proposons page suivante une photo de cette gare routière avant la pose du mobilier urbain.

**ORLÉANS**

✔ **Essais**

Un autobus MAN surbaissé (probablement un NL202) a pu être croisé dans les rues d'Orléans durant la troisième semaine de mars. En avril, c'est un Agora au GNV qui a fait son apparition dans la ville Johannique.

✔ **Emplettes**

Le carnet de commande de matériel neuf pour 1998 se compose de 7 Agora standard et de 3 Master carrossés par Durisotti qui viendront remplacer les 3 minibus (n° 7, 8 et 9) affectés au service TPMR, à bout de course.

✔ **Livrée**

A l'inverse de son homologue parisien, le réseau orléanais semble adopter pour la livrée de ses véhicules des bas de caisse ainsi que des pare-chocs blancs du meilleur effet à l'instar des R312 n°268 & 285.

✔ **Allons de l'avant !**

Comme de nombreuses autres villes, Orléans teste la monté à l'avant pour juguler la fraude. Un essai est actuellement en cours sur la ligne **FA** (Place De Gaulle-Piscine de

Bourges

La nouvelle gare routière, place de la Nation, avant l'installation du mobilier urbain

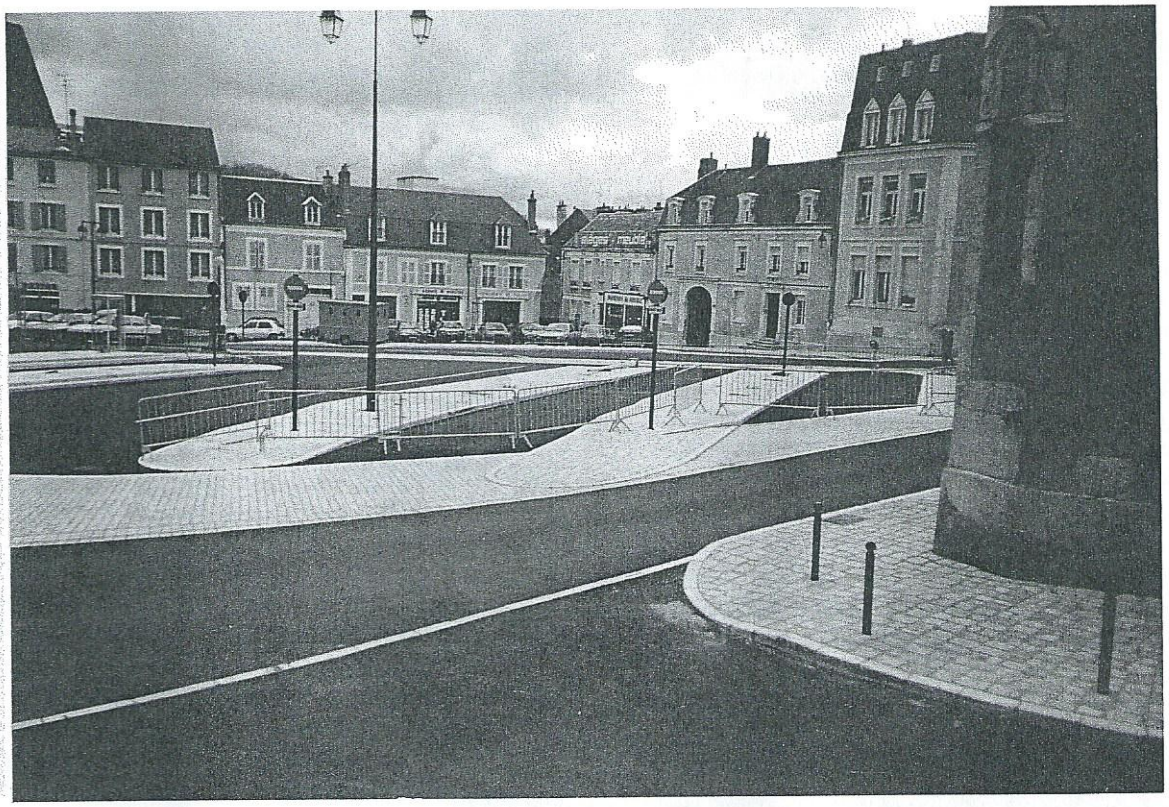


Photo : Alain Roger 11 avril 98

Saran), ligne équipée en matériels articulés et standards. A cet effet, un deuxième valideur à été mis en place à l'avant, ceux de l'arrière ayant été déposés. Enfin, les dispositifs extérieurs d'ouverture des portes ont été neutralisés.

✔ **Futur tram**

Le Sivom attend toujours le feu vert du Conseil d'Etat pour entreprendre les travaux, qui devaient démarrer par la déviation des réseaux dès le 4 mai. Rappellons que le Conseil d'Etat doit lever deux réserves émises par la commission d'enquête, concernant principalement le passage du tram sur le Pont Royal *(RU n°16, page 29)*, et a jusqu'au 31 juillet pour se prononcer (le sujet étant à l'ordre du jour de la séance du 15 mai). Le financement du projet est par contre bouclé et en fera, d'après ses concepteurs, "l'un des tramways les moins chers de France".




✔ **Euro**

Les nouveaux tarifs, en vigueur depuis le 1er avril 98, sont indiqués en Francs et en Euro sur le dépliant d'information... Quel bonheur !

## TOURS

✔ **Couloir**

Des couloirs de circulation en site réservé seront crées au centre de l'avenue de Grammont, de la place Jean Jaurès à la place Thiers. Un axe nord-sud de plus de 2,5 km de site propre se concrétise donc.

# CHAMPAGNE - ARDENNE

## TROYES

✔ **Agora, suite...**

Nous vous signalions *(RU n° 19)* l'arrivée de 3 nouveaux Agora n° 215 à 217.

Un nouveau véhicule, numéroté 218 et immatriculé 1218 NK 10 porte le parc d'Agora à 10 exemplaires.

La TCAT en a engagé 8 (n°209 à 216) sur la ligne 1 (Rivière de Corps - Pont Sainte Marie) et 2 sur la ligne 7 (Troyes Centre - Saint Parres Magasins).

# ILE DE FRANCE

## SALE TEMPS POUR LES RUBANS !

La saison des inaugurations et leurs cortèges de rubans coupés commence sur le métro parisien : la ligne 13 ouvre le bal le 23 mai *(date prévue lors de la rédaction de ce numéro)* entre Saint-Denis Basilique et Saint-Denis Université. Météor devrait suivre cet été. Pour couronner le tout, une station, Rue Montmartre, va changer de nom.
Tous les détails dans les pages suivantes.

Vivement le plan de septembre qu'on s'y retrouve !

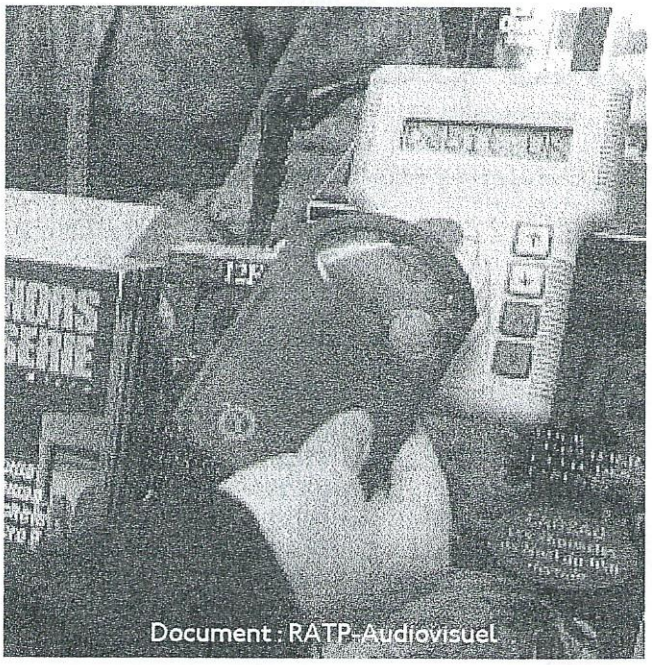
## GRANDS TRAVAUX : BEAUCOUP D'ARGENT POUR RIEN ? ... SUITE



Dans notre précédent numéro *(page 20)*, nous nous faisions l'écho des nombreuses voix qui se sont élevées pour dénoncer *"l'hérésie"* du lancement simultané des réalisations des deux lignes à grand gabarit Météor et Eole. Sans revenir sur nos critiques, nous pouvons préciser à la décharge de la RATP et de la SNCF que ces décisions ont été prises à une époque où les estimations de trafic, sur un tronçon central du RER A déja saturé, obligeaient les deux entreprises à proposer d'urgence une alternative. Entre temps, vint la stabilisation du trafic de la ligne A, couplée avec une baisse générale de la fréquentation. D'autre part, nous assistions à une prise de conscience sur l'importance des déplacements inter-banlieue et le succès des nouvelles lignes de rocades en site propre (Tramways T1 & T2, Bus TVM). Aujourd'hui, les décideurs risquent de répéter les mêmes erreurs concernant la future liaison de rocade "Orbitale" et cette fois ci en toute connaissance de cause.
Sous la plume de Michel Pifaut, la FNAUT-Ile de France dénonce dans son bulletin de mars les choix d'implantation (6 à 9 km du centre) et de mode (métro). La FNAUT défend, par contre, une implantation à 5,5 km environ du centre (entre les rocades de métro 2 & 6 et la rocade amorçée par les trams T1 & T2) plus à même, selon elle, d'attirer plus de clientèle que celle proposée actuellement. D'autre part, "pourquoi un souterrain, et pourquoi un métro" se demande t-elle ? Les trafics attendus s'échelonnent de 5000 à 9000 voyageurs par heure selon les tronçons. Or, le métro traditionnel ne se justifie qu'au delà de 10.000 et jusqu'à 30.000 voyageurs, et même en choisissant un métro léger, le génie civil reste lourd. Si la vitesse du métro est certes plus importante que le tram, ce dernier permet des stations plus rapprochées et son succès tend à prouver que le différentiel pèse peu au regard de certains critères qualitatifs importants. Toutes les enquêtes prouvent que les voyageurs n'aiment pas les souterrains. Ils préfèrent circuler à l'air libre et regarder la ville. Là, ils devront franchir des ascenseurs, des escaliers mécaniques, des couloirs. Orbitale-métro est un projet qui ne tient aucun compte des changements intervenus depuis dix ans: appauvrissement de l'état, urgence des besoins à satisfaire, succès du tramway...
La FNAUT conclut par cette question trés pertinente. **"Faut-il une taupinière ruineuse dans 10/30 ans ou un tramway économique et revalorisant l'espace urbain sous 5/10 ans ?"**

## PASSE SANS CONTACT : VERS LE PORTE-MONNAIE ELECTRONIQUE

Le futur "ticket électronique", actuellement testé sur quelques lignes de plusieurs réseaux franciliens tant par des clients volontaires que des agents des réseaux concernés, pourrait, dès sa généralisation, contenir en outre un porte-monnaie électronique.




Payer les menues dépenses quotidiennes sans liquide et autrement que par carte bancaire, voilà pour le concept. Une expérience est en cours à Noisy le Grand ou l'on peut désormais régler avec le petit boitier des timbres (dans un distributeur automatique installé par la Poste), des revues au Relais H, le pain chez Paul, etc. et... l'accès au RER.
Reste que la généralisation du passe pose toujours le problème de la lutte anti-fraude...

RATP

*TRAMWAY*

✔ **Ceinture sud**

Lors d'un colloque sur les transports en commun organisé le 18 avril dernier par le Maire du XXe arrondissement, la ministre de l'environnement et son collègue des transports ont défendu le principe du retour du tramway à Paris et, en particulier, le projet de ligne utilisant les Boulevards des Maréchaux facilitant ainsi les correspondances avec le métro et les bus, l'actuelle emprise ferroviaire étant transformée en coulée verte.

Ces propos ont le mérite de réactiver un projet quelque peu oublié (avec tant d'autres), et de provoquer une réaction du Maire de Paris se défendant d'avoir enterré le projet.

Mr Tibéri s'est même déclaré favorable au traçé sur les Maréchaux, "ce qui aurait l'avantage de transformer le site de la petite ceinture en promenade plantée".

Devant un tel consensus, il ne nous reste plus qu'à guetter le début des travaux !

✔ **T2 : toujours plus**

La fréquentation de la ligne, toujours en nette progression est maintenant de 30.000 voyageurs par jour.

Une bonne nouvelle qui accompagne l'engagement officiel du Ministre des Transports, le 23 mars, pour le prolongement de ligne de la Défense à Bezons : la concertation débutera à l'automne et la mise en service devrait avoir lieu en 2003-2004.

✔ **Motrice 505**

L'ancienne motrice CGPT, remise à grand frais en état de service et participant (trop rarement) à des voyages spéciaux entre Saint-Denis et Bobigny, vient d'être "remisée" au musée de St Mandé pour cause de roue félée. La Régie n'a t-elle pas les moyens financiers ou techniques de procéder à la réparation, ou bien l'ancienne motrice serait-elle devenue... trop génante ?

Si la suppression de la circulation des anciennes rames de métro Sprague, pour des raisons de sécurité *(RU n°19, page 24)*, a déja été mal perçue par les amateurs, ce nouvel avatar risque de nous laisser dubitatif quant à la réelle volonté de la régie de protéger et faire vivre son patrimoine.

*AUTOBUS*

✔ **EXPLOITATION**

☞ **Nord-Parisien**

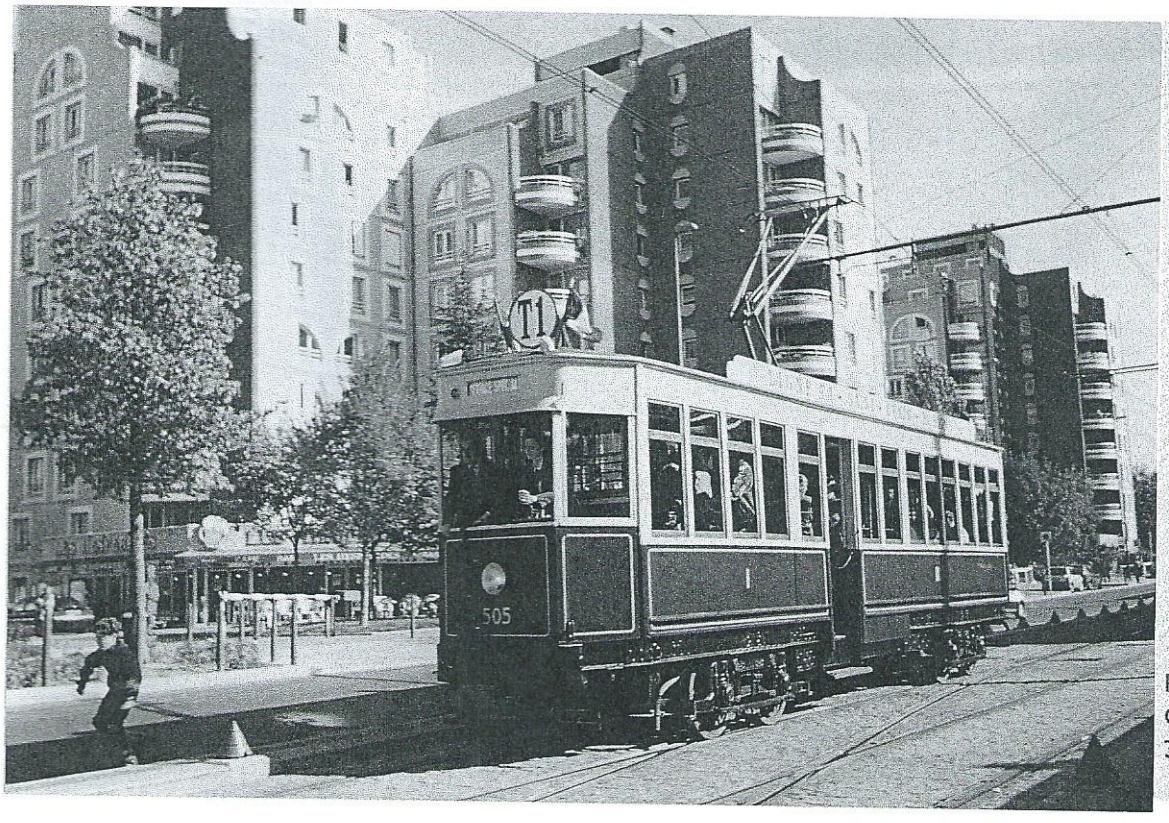
La restructuration du réseau nord-parisien sera effective dès l'ouverture du nouveau terminus de la ligne 13 du métro à Saint-Denis Université, le 23 mai. Sauf changement de dernière minute, le programme de cette restructuration devrait être conforme à ce que nous vous annoncions dans RU n°19, page 21.

Les lignes desservant la nouvelle station de métro transiteront par une gare routière flambant neuve, équipée d'un Poste de Commandement Local (PCL).

A noter : l'exploitation de la ligne 177 (Saint Denis - Porte de Paris / Asnières-Gennevilliers) est transférée de Saint-Denis à Pleyel et 20 voitures au lieu de 26 sont mises en ligne.

☞ **Résultats**

Le trafic est en progression de 3% en février sur l'ensemble du réseau bus, celui du tramway accusant un léger tassement de 0,8% qui ne remet pas en cause ses excellents résultats. Les recettes sont aussi en progression de 0,6% sur les deux




Bobigny, av. Jean Jaurès

Première circulation officielle de la motrice 505 sur la ligne T1

Photo : C. Decaux 30/09/95

premiers mois (+1,5% par rapport aux prévisions).

☞ **Certification**

L'AFNOR (Association française de normalisation) a remis la certification "NF Service" à la ligne **115** du centre des Lilas ainsi qu'au deux lignes communales qui y sont rattachées (Lilas et Pré-Saint-Gervais). La RATP est la première entreprise française de transports urbains à pouvoir utiliser ce label pour identifier ses prestations envers la clientèle.

☞ **Montmartrobus**

Le dimanche 22 mars nous n'en croyions pas nos yeux et pensions être victime d'une hallucination. Que nenni ! La police procédait bien à l'enlèvement des véhicules génants sur l'itinéraire tourmenté du "Montmartrobus" (indice de ligne 18). Renseignements pris, il s'agit d'une opération à long terme, fruit d'une collaboration entre le chef de ligne et les services de police. Les résultats ne se sont pas fait attendre: la régularité retrouvée a dopé la fréquentation à tel point que le dépôt gestionnaire (Belliard) envisage d'injecter une voiture supplémentaire sur la ligne.

Preuve que lorsque l'on se donne les moyens de faire respecter la réglementation, les résultats sont là !

☞ **Roissy**

Dans RU n°19 *(page 22)*, nous vous informions de la nouvelle desserte par la ligne **350** des usines Citroën d'Aulnay et de la gare TGV de Roissy-Aéroport Charles de Gaulle 2. Ces modifications ont aussi touché la ligne **351** qui dessert dorénavant la gare TGV et ce, depuis le 5 janvier dernier. Notons aussi la desserte du nouveau terminal 2F de l'aéroport par la ligne "Roissy-Bus" (**352**)

☞ **PC**

En attendant une éventuelle scission en trois arcs toujours à l'étude, les arrêts de la circulaire ont enfin été équipés de plans de ligne à jour. L'information y était erronée depuis plus d'un an là où... elle existait encore.

☞ **Ligne 88**

La nouvelle ligne de rocade sud commence sérieusement à se faire attendre. Elle rencontrerait des difficultés du côté du 15e arrondissement. On s'acheminerait donc vers une mise en service partielle le 1er octobre 98 entre Cité Universitaire et Montparnasse-2 TGV, la totalité de la ligne ne pouvant être effective que dans le courant du premier semestre 99. Force est de constater que les annonces volontaristes de la Mairie de Paris ont beaucoup de mal à se concrétiser et que nombre de projets présentés par la Régie pour améliorer la circulation des autobus piétinent.

☞ **Ligne 358**

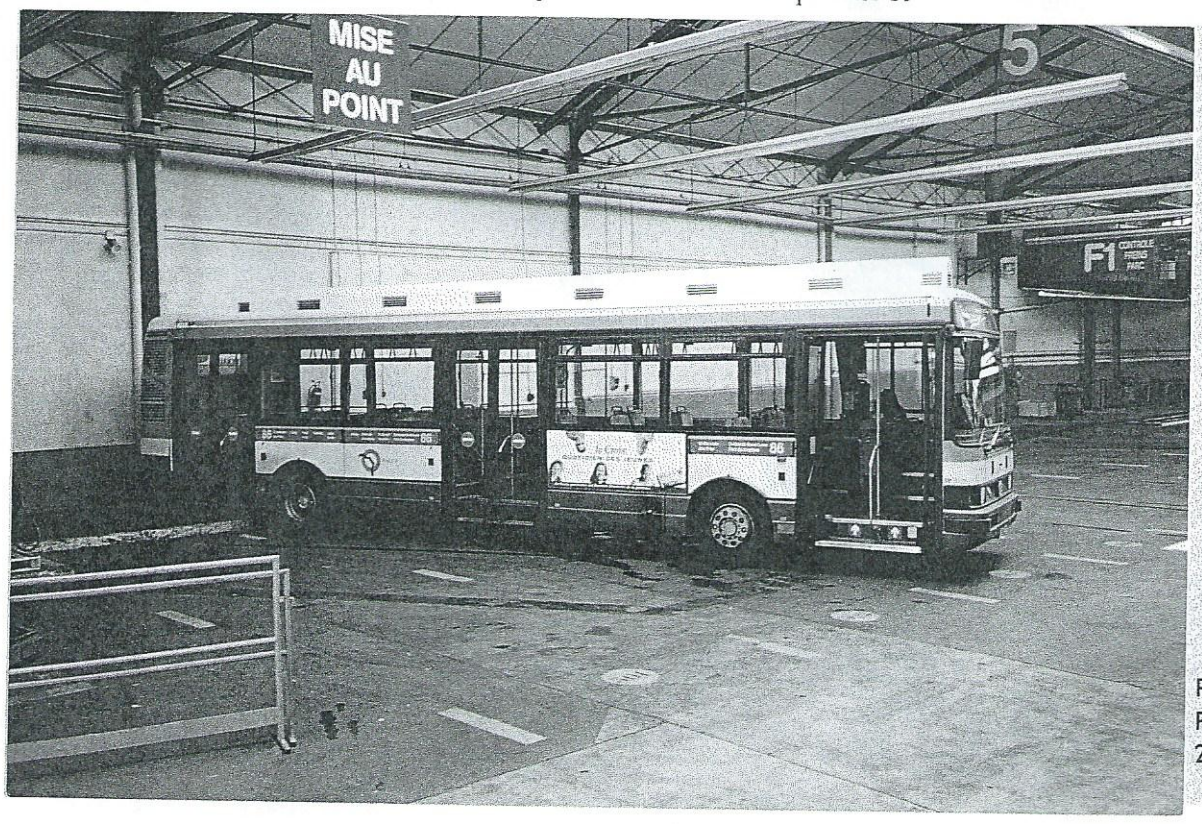
Cette ligne de la banlieue nord-ouest reliant Rueil-ville à Courbevoie (Europe) devrait, dans quelques mois, être limitée à La Garenne-Colombes (place de Belgique) au nord, et être prolongée au sud à Rueil (RER).

☞ **TVM**

Le deuxième engin hybride testé sur le site du TVM devait être le Translohr mais il le sera avec quelque retard, la firme Lohr rencontrant des problèmes pour sa réalisation. Quoiqu'il en soit, le service commercial de cette firme aurait affirmé que le prototype serait prêt pour les essais à l'automne 98. De son côté, le Civis de Renault-Matra devrait être prêt aux alentours du printemps 99.

☞ **Pierrefitte**

Une gare routière va être implantée à la gare RER (ligne D) de Pierrefitte-Stains pour les lignes




Paris, Centre Bus de Lagny

Prototype de ventilation forcée en essai sur le R312 n° 5672

Photo : P. Kirstetter 22/08/97

150, 168, 254, 268 et 354 sur une ancienne emprise SNCF Fret. Cet équipement améliorera très sensiblement l'exploitation des bus et l'accueil des voyageurs.

## ✔ MATÉRIELS ET DÉPÔTS

### ☞ Ventilation

La Régie ayant abandonné l'option climatisation, c'est vers la ventilation forcée que s'oriente les recherches. Dans un précédent numéro de votre revue préférée, nous vous informions des essais réalisés sur deux R312 du dépôt de Lagny, le 5668 et le 5672, ce dernier ayant été affublé d'une très curieuse crête sur le toit comme le montre la photo page précédente.
Le concept ayant apparemment donné satisfaction, la crête a été démontée et remplacée par un appareillage plus esthétique. Le même système sera monté sur l'Agora n°2359 toujours en attente de mise en service. Il se murmure que la ligne 92 du dépôt Croix Nivert pourrait être totalement équipée de tels véhicules.

### ☞ Gas-oil nouveau... suite

Nous vous relations l'essai de ce nouveau carburant sur le R312 6320 équipé d'un filtre à particules. Ce gasoil livré des Pays-Bas est un produit à teneur en soufre ultra basse. Le filtre retient les particules et les détruit. Lors du contrôle à l'UTAC, les relevés d'opacité des fumées ont donné un indice Hartridge de 14° (la réglementation impose un indice inférieur à 55° ou 65° Hartridge).

### ☞ Défense de fumer

Un deuxième turbo devrait être monté sur le R312 n°5052, en série sur l'admission avec le turbo actuel, et commandé par un moteur électrique à chaque coup d'accélérateur. Le but de l'opération est d'envoyer une sur-quantité d'air en même temps que l'injection de plus de carburant pour ainsi essayer de réduire le dégagement des fumées du aux imbrulés et ceci par une meilleure combustion à ce moment là. A ce phénomène s'additionne celui de suralimenter le moteur hors des périodes de réponse du turbo normal (à bas régime). Un SC10 sera également équipé de ce dispositif. A quand le pictogramme "Défense de fumer" à la sortie des échappements ?

### ☞ Bus-Ecole

Le R312 n° 5012 (charge à gauche) est actuellement transformé pour devenir une voiture-école.

### ☞ Bus électriques

Dans notre dernier numéro nous évoquions la probabilité d'une commande portant sur 50 véhicules dont une tranche ferme de 15 véhicules. Cette commande n'est confirmée que pour 20 véhicules dont 10 en tranche ferme. Les deux prototypes Gruau-Ponticelli (FE130U) sur base MG36 seraient revendus.

### ☞ Articulés

104 Agora-L seront réceptionnés début 99 ainsi qu'un véhicule équipé de moteurs-roues.

### ☞ Prévisions d'équipement

Si pour les articulés on parle toujours du **PC** et du **352** (Roissy-Bus), les Agora V2 devraient équiper le **92** (juin 98), les **221** et **211/321** (juillet 98), les **49** et **62** (novembre 98).
Montrouge recevra 15 véhicules pour le futur **88**, et 4 supplémentaires pour la desserte d'Igny qui serait exploité en pool au lieu d'un simple prolongement du 196.

### ☞ Mises en service

Depuis notre dernier pointage, 66 nouveaux Agora V2 ont été affectés ainsi que 34 Agora-L. Vous en trouverez le détail dans les tableaux ci-dessous.

### ☞ Mouvements

Suite à l'arrivé des Agora V2 n° 2427 à 2429 équipés de vitres athermiques et exploités sur la ligne 38, les 2181 à 2183 ont été mutés de Montrouge (ligne 28) à Saint-Denis pour exploitation sur la ligne 255 et non 368 comme nous vous l'indiquions dans RU n° 19, page 23.
Les Agora valsent décidément beaucoup puisqu'un échange a eu lieu entre les dépôts de Fontenay et de Saint Denis : les n° 2213 et 2214 de la ligne **389** (Fontenay) partent sur la ligne **268** (Saint-Denis), tandis que les n° 2324 et 2325 font le chemin inverse. Cette permutation permet à Fontenay d'avoir un parc homogène d'Agora muni de boite ZF. Enfin, deux Agora (n° 2116 et 2117) sont mutés des Lilas sur Fontenay pour renforcer la ligne **189**.
Les **R312** rendus disponibles après l'arrivée des Agora permettent les équipements suivants : 20 *2p* sur la ligne **173** (6079 à 6095, 6540 à 6542), 7 *3p* sur la ligne **184** (5678, 5694 à 5696, 5707 à 5709), et 12 *3p* sur la ligne **244** (5711 à 5717 et 5908 à 5912).

**EQUIPEMENT EN AGORA V2 DE MARS À MAI 98**

| N° de parc | Ligne | Dépôt | Nombre |
|---|---|---|---|
| 2394 à 2408 | 368 | Saint Denis | 15 |
| 2409 à 2426 | | | |
| 2430 à 2439 | 255 | Saint Denis | 28 |
| 2440 à 2462 | 206/206 | Maltournée | 23 |
| **Total** | | | **66** |

**EQUIPEMENT EN AGORA L DE MARS À MAI 98**

| N° de parc | Ligne | Dépôt | Nombre |
|---|---|---|---|
| 4428 à 4441 | 80 | Belliard | 14 |
| 4442 à 4461 | 91 | Ivry | 20 |
| **Total** | | | **20** |

Pour finir le chapitre des divers mouvements, signalons que les 2 **PR100-2** restant disponibles après l'équipement de la ligne 221 ont été affectés comme spéciaux, le n° 4195 à Pavillons et le n° 4196 à Créteil.

☞ **Réserve provisoire**



Les 20 SC10R (3785 à 3795 et 3797 à 3805) dégagés de la ligne 173 sont placés sous réserve afin de servir de renfort lors de la "Coupe du Monde". 13 R312 (5245, 5344, 5913 à 5917, 5923, 5939 à 5943) subissent le même sort.

☞ **Réformes**

34 SC10R ont été radiés : 3450, 9422 à 9430, 9504, 9549, 9551 à 9553, 9653, 9690 à 9704, 9726, 9728, 9729, 9731, 9778, 9854 et 9893.

La mesure a touché 17 PR180 : 4717, 4742, 4755, 4762 à 4773, 4775 et 4776, le 4755 étant revendus à RVI.

Notons que le SC10R 3450 a été réformé suite à un regrettable accident... dans l'enceinte du dépôt d'Aubervilliers avec un R312 ! Cette voiture de la ligne PC a été remplacé par la 3562 provenant de Nanterre.

Ultime précision : tous les bus retirés du service sont toutefois gardés en réserve pour d'éventuels renforts lors de la "Coupe du Monde".

☞ **Livrées publicitaires**

Signalons plusieurs R312 en publicités intégrales pour, d'une part, l'exposition qui se tient actuellement au Jardin des Plantes, "Savants en Egypte", notamment les 5882 et 5886 sur la ligne 24 et les 5486 et 5907 sur la ligne 83 et d'autre part, le spectacle Techno du 11 avril à Bercy "Metropole-Techno" sur un R312 du 73 (5444).

Vus aussi dans les rues de Paris, des R312 arborant des publicités intégrales arrières pour les films "Flubber", "Dîner de cons" et "Paparazzi", ainsi qu'une campagne pour le "Club Med".

Il est à noter qu'avec ces revêtements, les plaques d'indice de ligne arrière sont enlevées, la pub semblant prioritaire à l'information des voyageurs ! *(voir photos, dernière de couverture du n°19)*

☞ **Livrée "économique"**

Nous vous relations, dans RU n°18 (page 21), la modification de la livrée des bus pour raisons budgétaires. Nous vous présentons, en "clap de fin", un cliché pris au dépôt des Lilas le 2 mars 98, de deux Agora arborant les deux découpes.

☞ **Ça presse !**

Si l'exploitation préfererait la construction d'une remise à Lognes avant celle de Massy, MRB rappelle de son côté l'urgence de commencer les travaux à Massy. Les transferts de lignes permettant de résorber la situation difficile du dépôt de Montrouge, aggravée par l'affectation du futur 88, ne peuvent être envisagés qu'avec l'ouverture de Massy.



## *MÉTRO & ORLYVAL*

✔ **Et maintenant, le métro !**

Comme nous le promettait la société "Métrobus" *(RU n°18, page 21)*, le syndrome des livrées publicitaires intégrales vient de toucher le métro. En effet, une rame de MP59 de la ligne 1 circule depuis le 26 mars totalement habillée aux couleurs des magasins FNAC. Est-ce un des signes de ce que certains appellent "l'adaptation nécessaire" ?

✔ **Saint Lazare**

Profitant du début des travaux du prolongement de ligne 14 (Météor) de Madeleine à Saint Lazare, la RATP a entrepris une vaste restructuration de cette station, une des plus fréquentée du réseau au croisement de 3 lignes importantes et de la gare symbole des lignes de banlieue. Vaste dédale de couloirs, escalators et escaliers, la station était devenu un empilement inesthétique et oppressant de signalétiques, mobiliers et décorations hétéroclites. Cette situation ne pouvait qu'empirer avec l'ouverture de 2 nouvelles correspondances vers Météor et Eole. La RATP se donne un an pour redonner un visage agréable à ce grand carrefour souterrain.

✔ **Ligne 4**

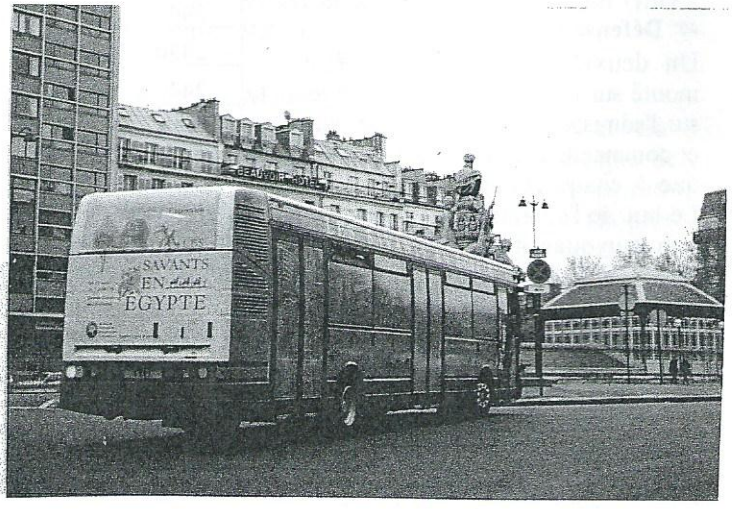
Plusieurs autres rames MP59 sont arrivées de la 1. Ont ainsi été vues les rames 003, 025, et 031 après le transfert de la 049. La reprise des livraisons de MP89 sur la 1 devrait relancer les mouvements.

✔ **Ligne 6**

La rame MP73 n°29, prototype pour la rénovation du matériel de la ligne, a été rebaptisé à cette occasion 6529.

✔ **Ligne 7bis**

Sacré poisson d'avril pour les usagers de la petite ligne "Louis




Paris, Port Royal

R312 n°5907 sur la ligne 83

Photo : P. Kirstetter - 25/03/98

Blanc-Pré St Gervais". Le trafic y a été en effet préventivement suspendu dans l'après midi du mercredi 1er avril, suite à une usure aussi brutale qu'anormale des boudins de roues du matériel roulant (MF88). Une noria de bus a donc assuré un service de remplacement jusqu'au lundi suivant dans le courant de l'après midi.

✔ **Ligne 8**

La station "Rue Montmartre" (également desservie par la ligne 9) sera bientôt rebaptisée "Grands Boulevards". Il faut avouer que l'ancienne appellation suscitait l'égarement des touristes qui, sortant de la station, se croyaient arrivés au pied de la Butte.

✔ **Ligne 9**

La rénovation des stations se poursuit. Après Saint-Ambroise, les marteaux piqueurs ont attaqué les stations "Rues des Boulets - Rue de Montreuil" et "Maraîchers".

✔ **Ligne 11**

A priori, au moins 6 rames MP59 rénovées et composées de quatre voitures sont arrivées de la 4: 6073, 6075, 6077, 6081, 6088, et 6089. Les jours du MP55 semblent de plus en plus comptés.

Par ailleurs, la direction de la ligne a décidé d'inciter les voyageurs, conditionnés par les sorties généralement situées à l'une ou l'autre des extrémités du quai, à mieux se répartir le long de la rame, tant pour des raisons de confort que de sécurité. Un pictogramme représentant un visage rigolard indique la voiture la moins bondée, pictogramme repris sur la documentation accompagnant cette opération.

✔ **Ligne 12**

La rame 2045, qui circulait sur la ligne 9 pendant la rénovation du MF67, est revenue sur la 12.

A Lamarck-Caulaincourt, on procède au remplacement des deux impressionnants ascenseurs qui évitent de gravir les quelques 200 marches qui relient les quais à la rue.

✔ **Ligne 13**

Après quatre années de travaux, le prolongement tant attendu de la ligne 13 jusqu'à Saint-Denis-Université doit avoir lieu le 23 mai. L'inauguration de ce nouveau tronçon passerait presque inaperçu, car, c'est entendu, la vedette de l'année c'est Météor.

Pourtant, cette station va bouleverser les habitudes de nombre d'habitants et étudiants de Saint-Denis et plus généralement du nord-parisien. Outre le nouvel accès au réseau métro, le réseau bus restructuré (voir la partie "Autobus") rendront à ces habitants la vie plus facile.

Ce prolongement aura également été l'occasion de renouveler la signalétique aux nouvelles normes tant en station que dans les rames et de modifier l'appellation de l'ancien terminus St Denis Basilique en... Basilique de Saint Denis.

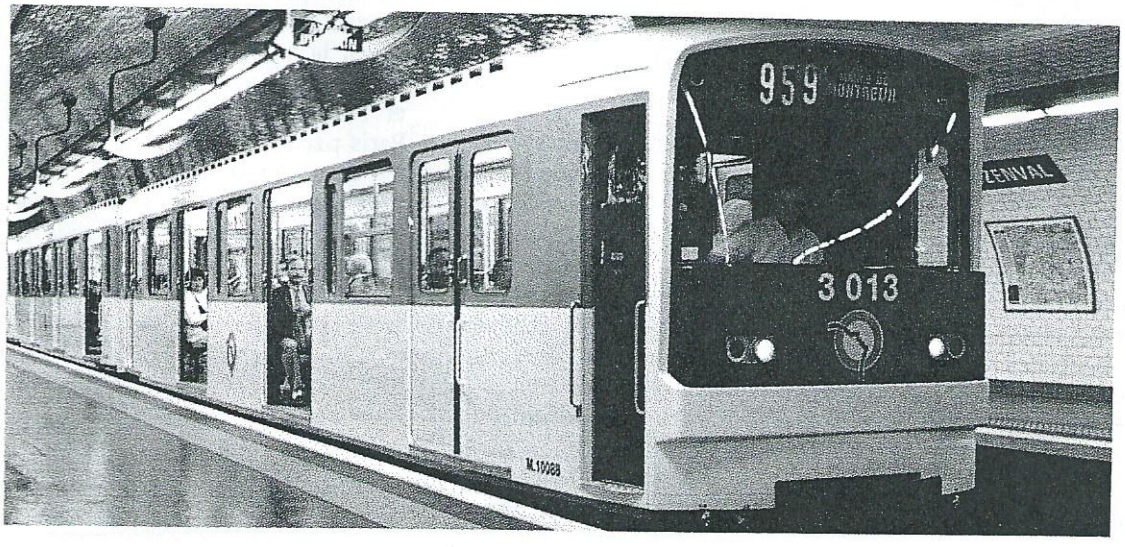
L'occasion de terminer également la longue campagne de travaux de renouvellement voie ballast (RVB) qui s'est échelonnée sur 2 ans.

La ligne 13 n'en a peut-être pas pour autant terminé sa croissance. Un prolongement nord de Saint-Denis-Université vers Stains est toujours dans les cartons et, au sud, la liaison Châtillon-Montrouge - Vélizy est toujours évoquée. Enfin, la branche Asnières-Gennevilliers pourrait être prolongée à son tour vers le port de Gennevilliers et "branchée" sur Météor... A suivre !

✔ **Ligne 14**

Toutes les rames MP89 version automatique ont été reçues si l'on se fie aux derniers échos. Il était possible de voir, mi-avril, la 17e rame "Météor" sur la piste d'essai de la petite ceinture. En revanche, les deux premières rames qui y avaient subi des tests intensifs ne s'y trouvaient plus.

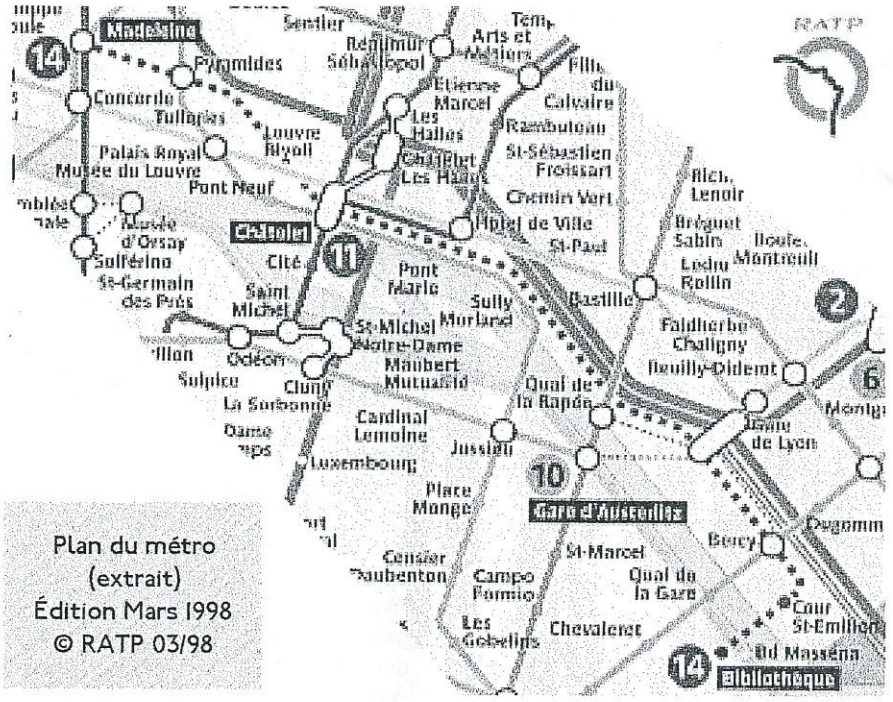
A noter que la ligne 14, qui devrait ouvrir ses portes en septembre 98 (selon les derniers échos) apparaît en pointillé sur les nouveaux plans de métro, version "poche" de la RATP. On y apprend que le terminus sud, jusqu'alors connu sous le nom de Tolbiac-Masséna devrait être baptisé "Bibliothèque - Avenue de France" ("Bibliothèque de France" nous serait apparu plus opportun) et que l'ex-station Dijon sera finalement baptisée "Cour Saint Emilion". Enfin, la station "Tolbiac - Nationale", qui servira pour l'heure de dépôt-atelier provisoire devrait prendre le nom d'ultérieure au public. *(Extrait du plan page suivante)*




Paris,

Rame MF67 rénovée, sur la ligne 9 à la station Buzenval

Document : RATP




Plan du métro (extrait)
Édition Mars 1998
© RATP 03/98

SNCF ILE DE FRANCE

✔ **Ligne D, retards...**

La ligne D est bien le vilain petit canard du réseau ferré d'Ile de France.

Alors que la SNCF peut s'enorgueillir de tenir globalement ses objectifs de ponctualité sur la quasi totalité du réseau (5,5% de trains en retard), la ligne D affiche désespérément un taux de retard de 15,5% et ce, malgré une refonte des horaires des branches sud qui devaient résoudre tous les problèmes. La SNCF est-elle incapable de faire fonctionner une ligne RER ? Difficile à dire... Elle s'est en effet vu confier (sur son initiative), avec les lignes C et D l'exploitation de véritables monstres : trajets sans fin, branches multiples, terminus intermédiaires, cadences irrégulières en omnibus, semi-directs et directs, etc...

Les démarches entreprises sur la ligne C (mise en ligne de nouveaux matériels, rénovations des infrastructures) ont toutefois montré que les problèmes pouvaient être sinon résolus, au moins domptés. Mais, par dessus tout, la ligne D, dont les infrastructures et le matériel sont récents, est victime... de sa clientèle. Irriguant les banlieues nord et sud-est réputées sensibles, la ligne D subit le vandalisme (indisponibilité des rames, arrêts inopinés et répétés suite à l'action sur le signal d'alarme), la fraude (arrêts prolongés en gare suite aux opérations de contrôles) et la présence volontaire ou non d'objets ou de personnes sur les voies. Exemple type et dramatique de ce climat permanent de tension : le 22 avril, à Saint-Denis, un jeune en situation irrégulière saute du train lors d'un contrôle et se fait percuter par une rame circulant sur l'autre voie. Bilan : un mort et l'interruption du trafic pendant 6 heures pour... 15 francs.

La SNCF promet d'employer les grands moyens (renfort de personnel de sécurité) pour que, comme dans le conte, le vilain petit canard se transforme bientôt en un majestueux cygne.

✔ **Ligne D, gares**

La gare de Lieusaint-Moissy, au sud de la ligne D est amenée à devenir le cœur de la ville nouvelle de Sénart, aujourd'hui à l'urbanisme pour le moins éparpillé. Dans cette perspective, elle sera complètement réaménagée, avec sortie de chaque côté, et intégrée dans un nouveau grand quartier résidentiel et universitaire en cours de définition. Rendez-vous en 2000.

D'autre part, le Maire de Dammarie les Lys, dans la périphérie de Melun, négocie avec le STP la création d'une gare sur sa commune (que la ligne D traverse mais ne dessert pas), pouvant se substituer à la petite gare de Vosves, voisine, qui dépourvue d'aire de stationnement, ne séduit que... 25 personnes par jour. Les arguments du Maire (terrain disponible au centre d'un futur quartier résidentiel et industriel, ainsi d'une démographie dynamique) semblent avoir été entendus. Le STP et la SNCF assurent étudier la question.

✔ **Éole**

Les rames de la future ligne E, qui entreront toutefois en service avant l'ouverture de la ligne, ont subi une série de tests en situation commerciale réelle du 23 mars au 04 avril. Ces rames, quasiment identiques aux rames Altéo de la RATP ont circulé sur la ligne Paris-Chelles aux heures creuses.

Pendant ce temps, c'est la desserte même de la future ligne E qui est rediscutée.

A son ouverture à la mi-99, la ligne E devait relier Condorcet (Saint-Lazare) à Chelles puis, quelques mois après, Villiers sur Marne et Le Plant Champigny, sur une section abandonnée réouverte pour l'occasion.

Après des études complémentaires sur les prévisions de trafic, il semble aujourd'hui plus opportun à certains élus de différer la réouverture du Plant Champigny au profit du prolongement de la branche Villiers sur Marne jusqu'à Tournan.

En terme de matériel, cela serait rendu possible par l'abandon des navettes prévues entre Condorcet et Magenta (Gares de l'Est et du Nord) et par la mise en place de services semi direct Lagny - Chelles - Paris et Tournan - Villiers sur Marne - Paris par la ligne "classique" avec terminus à Paris Est !

Ceci a au mois le mérite de prouver que tant que l'extension à l'ouest de Condorcet n'est pas entreprise (et on n'en prend pas le chemin), Eole ne sert pas à grand-chose...

## APTR - ADATRIF
**et autres réseaux**

### OUEST PARISIEN

✔ **Modifications**

Dans le cadre du pool RATP-CGEA, des modifications des lignes locales se mettent en place à partir du 4 mai. La ligne RATP affrétée 420 est supprimée. La 460 qui devient la **26**, conserve le même itinéraire entre La Celle-St Cloud et Garches, mais rejoindra le Pont de Sèvres en traversant désormais Marnes-la-Coquette et Ville-d'Avray. Une nouvelle ligne **471** reliera Versailles-Rive-Droite à la station du tram T2 "Les Coteaux" via la gare de St Cloud. Deux nouvelles liaisons se mettront en place, la **459** entre Boulogne (pont de St Cloud) et la ZA de Garches, ainsi que la **469** entre Ville-d'Avray et les Hauts de Sèvres. La ligne 7 en provenance du RER de Chatou sera prolongée jusqu'à la gare de La Celle-St Cloud. Nous reviendrons plus en détail sur cette restructuration des réseaux de l'ouest parisien.

### ROISSY CHARLES DE GAULLE

✔ **Le Relayeur pointe son nez**

Exploitée conjointement par la RATP et Aéroports de Paris, la première ligne de SK, le Relayeur, sera mise en service cet été entre Roissy 1 et Roissy 2 (gare TGV-RER). Un an de retard donc, dû notamment au système de sécurité piloté par ordinateur qui ne donnait pas entière satisfaction, paradoxalement parce qu'il était trop "sensible" : deux critères d'arrêt d'urgence avaient été déterminés et il suffisait que l'un des deux soit pertinent pour que tout s'arrête. Aussi le logiciel a été transformé pour que trois critères soient maintenant pris en compte, l'arrêt n'ayant lieu que si deux critères sur les trois se révélaient pertinents.

Le relayeur est ouvert, à titre de test pendant deux mois au personnel de l'aéroport, après une période de marche à blanc début avril.

La ligne 2 du Relayeur, qui desservira les différents terminaux de Roissy 2 est elle aussi terminée. Mais des problèmes de vibrations, ressenties dans l'hôtel Sheraton construit au-dessus de la gare TGV retarde là aussi sa mise en service commercial qui est attendue maintenant pour la fin 98.

✔ **24h / 24**

Si le principal aéroport parisien est ouvert jour et nuit, sa desserte est, mise à part en taxi, inexistante de 22h00 à 05h00. Ceci pose un véritable problème principalement pour les dizaines de milliers de personnes qui travaillent sur le site aéroportuaire.

Sur demande d'Aéroports de Paris (ADP), gestionnaire de la plateforme, le Syndicat des Transports Parisiens vient de confier aux CIF (Courriers d'Ile de France) l'exploitation du service "Allobus Roissy CDG".

Ce service de transport à la demande est opérationnel sur 9 communes riveraines de l'aéroport et reprend l'itinéraire de 3 lignes exploitées dans la journée, sur une base "virtuelle" d'un trajet par demi-heure.

Sur réservation téléphonique, un des six Peugeot Boxer de 13 places affectés à ce service desservira l'arrêt le plus proche. Mais il est également possible de "s'abonner" à un horaire : la navette passera alors sans qu'il soit nécessaire de renouveller la demande de réservation.

Ce service, mis en place pour trois ans, a un coût estimé de 8 millions de franc par an. La carte Orange y est acceptée.

### VERSAILLES

✔ **Ligne F**

Cette nouvelle liaison relie, depuis le 30 mars,le terminus principal "Europe" à la gare de Vaucresson via Marnes-la-Coquette, en desservant l'Université, le lycée Hoche, et le Haras de Jardy.

Cette nouvelle ligne démarre modestement à raison d'un minibus toutes les heures. La SVTU, exploitante du réseau Phébus, songe à la prolonger jusqu'à la gare de Versailles Rive-Gauche.

✔ **Ligne H Express**

En septembre prochain, cette nouvelle liaison directe verra le jour entre Versailles-Chantiers et la Celle-Saint-Cloud. Elle desservira l'hopital Mignot et la gare Rive-Droite.

✔ **Sans contact**

En octobre, les bus de la ligne **R** devraient être équipés pour recevoir le Pass Francile, un billet couplé SNCF-urbain pouvant être lu à distance par les valideurs.

✔ **PDU**

La ville de Versailles vient de voter son plan de déplacements urbains. La priorité y est clairement donnée au transports collectifs.

Après le réaménagement de la gare routière de Versailles Rive Gauche, la mise en place cette année de deux nouvelles lignes "O" et "F", la ville lorgne maintenant, au profit de Phébus et des autres transporteurs desservant la préfecture des Yvelines, sur des emprises militaires et ferroviaires (Sernam) jouxtant la gare des Chantiers devant être libérés d'ici à l'an 2000.

L'objectif est de créer un nouveau quartier d'affaires articulé autour d'une vaste gare routière desservant la gare des Chantiers.

La zone deviendrait alors un vaste pôle multimodal : bus, autocar, trains de banlieue, RER, trains de grandes lignes et TGV (Vers Lyon, Lille et la Normandie) et parking.

# LANGUEDOC - ROUSSILLON

## MONTPELLIER

✔ **Citadis**

Retrouvez ci-dessous le futur tram de Montpellier tel qu'il a été dévoilé au public quelques jours après que nous vous l'ayons décrit dans notre dernier numéro. *(Document Gec-Alsthom)*

## NARBONNE

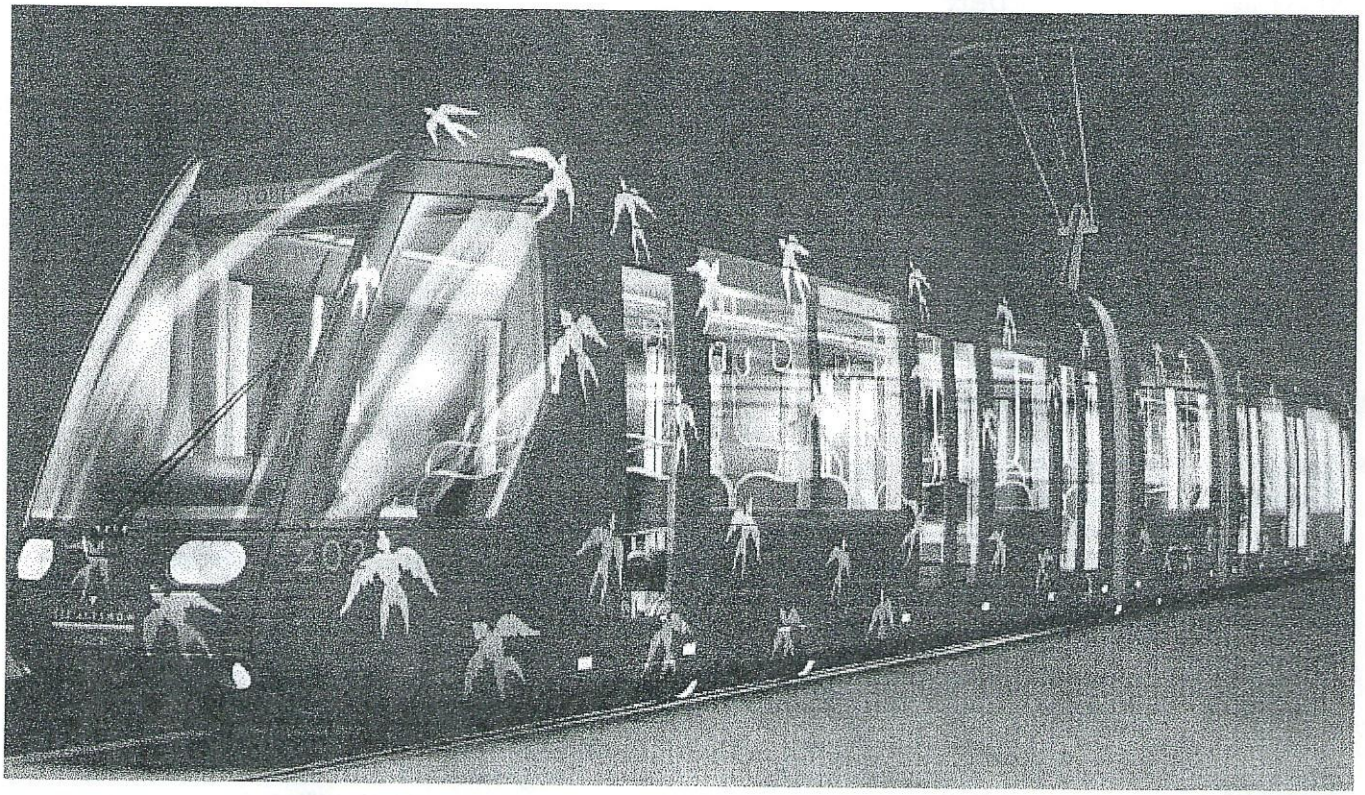
✔ **Avis de tempête**

Décidément, rien ne va pour VIA GTI en Languedoc Roussillon cet an-ci *(voir Perpignan ci-après)* ! A peine VIA Transport se voyait-il confier les rênes du réseau TUN jusqu'alors exploité par les autocars MICHAU (qui exploitent également une grande partie du réseau départemental Trans-Aude) que les salariés se mettaient en grève, protestant ainsi contre la non-application de la nouvelle convention d'exploitation du réseau urbain.

## PERPIGNAN

✔ **Coup de tonnerre**

Pour la première fois en France, un groupe étranger, en l'occurence l' alliance espagnole AUPLA / TRAP.SA, exploitera un réseau urbain. La Mairie de Perpignan en a décidé ainsi, boutant le groupe VIA Transport hors les murs de la cité des Rois de Majorque.
SUBUS-TRAPSA exploitera le réseau CTP dès le 1er juillet 98.
Pour la petite histoire, sachez que le même TRAPSA vient de s'effacer au profit de VIA Transport pour l'exploitation du réseau espagnol de Mataro, en Catalogne.
Un partout !



# LORRAINE

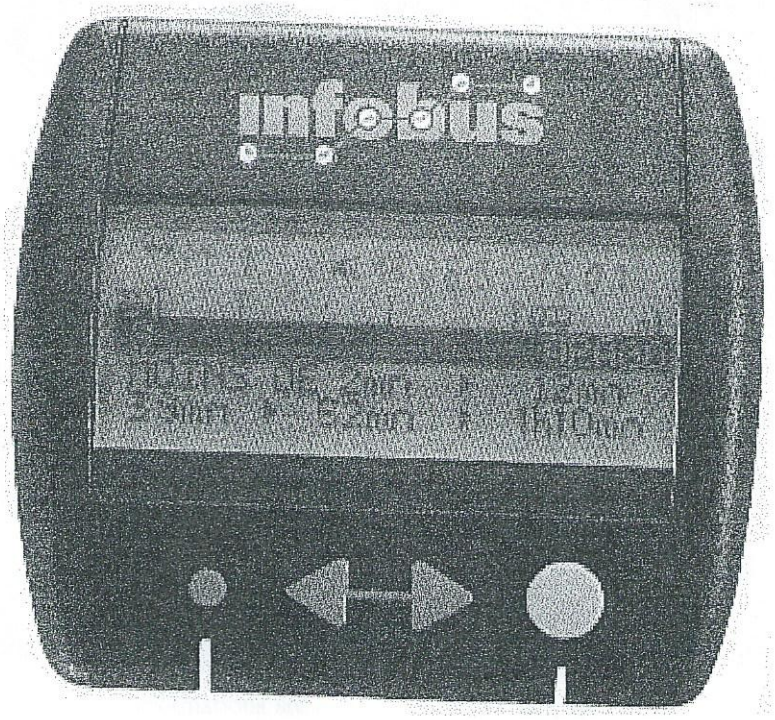
## METZ

✔ **Ça roule !**

L'année 97 a vu la fréquentation augmenter pour la troisième année consécutive avec une augmentation de 8,2 % en décembre 97 par rapport au même mois de 96. Les recettes ont bien suivis, en hausse de 9,4 % sur ce mois et de 4,2 % sur l'année.

✔ **Commandes ?**

Si dans notre n°18 *(page 27)* nous relations l'information selon laquelle le réseau messin ne commanderait en 98 que des Agora-L, la note d'info interne de janvier 98 mentionne quant à elle, 3 articulés et 5 Agora standards. A qui se fier !




✔ **J'Bus**
Un nouveau PR180 (n°8646) sera transformé en "J'Bus". Rappelons que les "J'Bus" sont quelques PR180 dédiés aux lignes fréquentés par les jeunes des quartiers "difficiles" et décorés extérieurement par des collégiens (et pour éviter qu'ils le soient de façon brutale !). Retrouvez une photo d'un J'Bus messin en "Clap de Fin".

✔ **Essais**
A l'instar de nombre de réseaux, les TCRM ont testé durant la deuxième semaine de mars un Agora-GNV.

✔ **Billetique**
Un système mixte magnétique-cartes sans contact sera mis en place.

✔ **C'est dans la poche**
Voici 7 mois que le petit récepteur de poche "Infobus" (voir ci-dessus) a été lancé. Annoncé dans notre n°16 (page 34), il indique à son possesseur l'heure de passage de son bus en temps réel, sa position, et un service de messagerie concernant le réseau. Une radiomessagerie supplémentaire permet de recevoir des messages personnels.
Les "Infobus" sont loués à l'agence TCRM République et comptent actuellement près de 400 utilisateurs. Mis à part une usure rapide des piles, le système semble être apprécié.
L'objectif est de parvenir rapidement à 1000 abonnés et ensuite 2000 dans le cadre de l'expérimentation.

✔ **Nouvelle ligne 18**
Depuis le 2 janvier, une nouvelle ligne relie l'Université à St Julien "Fort". La desserte matinale est effectuée par les TCRM, celle du soir par les Rapides de Lorraine.

## NANCY

✔ **TVR**
La première ligne TVR de l'agglomération nancéienne reliera Vandœuvre à Essey-les-Nancy. 25 véhicules seront nécessaires à l'exploitation de cette ligne qui ne fonctionnera en site propre guidé que sur 8 km environ qui constitueront le tronc commun avec deux autres lignes. Sur le reste du parcours, le TVR se fera trolleybus classique.
La deuxième ligne se débranchera de ce tronc commun vers l'ouest sans guidage.
Enfin, une troisième ligne est prévue à l'horizon 2006-2008.
Ces informations confortent notre jugement quant au concept même du TVR, décidément bien plus proche du trolleybus que du tramway.
Sa "souplesse d'insertion" risque de devenir son principal handicap dans la mesure où les villes l'ayant déjà choisie n'envisage le guidage que sur des portions ne remettant pas en cause la prédominance de l'automobile et gardent le principe du partage de la voirie sur une part non négligeable des futures lignes.

✔ **Recyclage**
Après avoir récupéré une dizaine de trolleybus stéphanois PER180H (RU n° 19, page 31), le réseau lorrain a acquis fin mars plusieurs PR180 réformés de la RATP.
Une partie du grand mystère de ces fameux autobus blancs est donc levé !

# MIDI-PYRENEES

## TOULOUSE



✔ **Val Ligne B**
C'est Matra qui a finalement remporté le contrat de fourniture de 34 rames pour équiper la future ligne B du métro. Mais le bras de fer juridique engagé par GEC-Alsthom n'est peut-être pas terminé.

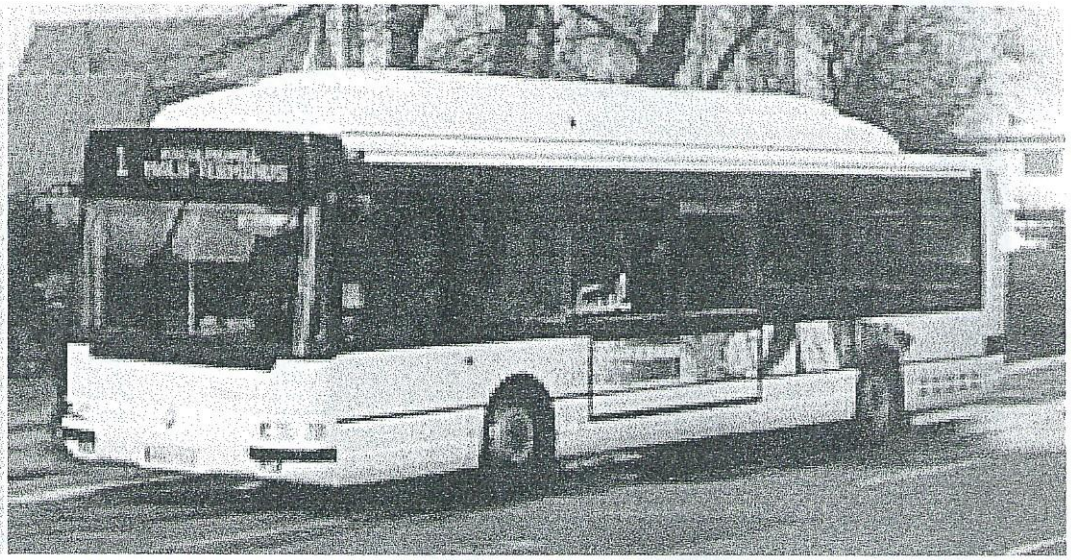
✔ **Articulés**
Un appel d'offres pour l'acquisition de 31 autobus surbaissés articulés a été lancé par le SMTC le 10 mars dernier.

# NORD - PAS DE CALAIS

Dunkerque
Malo les Bains

Essai sur le réseau STDE d'un Agora GNV (5083 TY 69).

Photo :
Frédéric Bolle
04/04/98



## BOULOGNE / MER

✔ **Arrivées**

10 nouveaux véhicules de petit gabarit circulent sur le réseau boulonnais. Tout d'abord 7 gabarits réduits Mercedes O814D à 2 portes. Ces midibus dont la mise en service est prévue le 4 mai, seront personnalisés à l'intérieur et seront équipés d'une machine à café.
Le 4 mai verra aussi la mise en service de 3 minibus carrossé par Ernst Auwärter avec mécanique Volkswagen.

✔ **Numérotation**

Le parc TCRB abandonne sa numérotation à deux chiffres pour une à trois. Les nouvelles séries sont :
**100** : PR100, PR100-2, PR112 et R312
**200** : Heuliez O305 et GX107
**400** : Berkhof Premier
**500** : Gabarits réduit
**600** : Minibus
Retrouvez dans notre rubrique *"Matériel"*, les renseignements ainsi que la nouvelle numérotation des surbaissés Berkhof Premier.

## DUNKERQUE

✔ **Test**

Pendant le mois d'avril, le réseau a testé trois autobus fonctionnant au GNV. Un Agora du 1er au 14 avril, un Mercedes du 30 mars au 18 avril, et un Heuliez du 20 au 25 avril.
L'Agora *(voir photo ci-dessus)*, immatriculé 5083 TY 69 et équipé d'une girouette électronique, a circulé entre autre sur la ligne 1.

## HENIN-CARVIN

✔ **Agora**

Deux Agora 3p ont été livrés au réseau en décembre dernier. Il s'agit du **1029**, 7461 RX 62 et du **1030**, 7463 RX 62.

## LILLE

✔ **Val 208**

Le prototype de la nouvelle génération de matériel roulant continue ses essais sur la voie réservée à cet usage à l'atelier des "Quatre-Cantons" et, de temps en temps, sur la ligne 1 jusqu'à "CHR-Calmette". Le compteur a déja dépassé les 100.000 km. Les deux premières rames de série, fabriquées en Suisse, devraient arriver cet été. Suivront les 58 autres, fabriquées par Fives-Cail-Babcock à Lille *(lire notre rubrique "Matériel")*.
D'ores et déja, les chaudrons arrivent petit à petit en pièces détachées chez FCB et sont en cours de montage. Le 3 avril, un chaudron était prêt pour une mise en peinture "Transpole". Les délais précédemment annoncés ne seront vraisemblablement pas tenus du fait de mises au point plus longues. Les bogies vont arriver de chez Vevey pour montage direct sous les caisses terminées.
Les 60 rames Val 208 viendront rejoindre les 83 rames Val 206 actuellement en service.




✔ **Baisse des tarifs**

La fréquentation étant en baisse notable sur les réseaux bus, tram et métro, Transpole à décidé, pour la première fois, de baisser ses tarifs afin de reconquérir une clientèle perdue et limiter la fraude. Ainsi, par exemple, le ticket unité passe de 7,80 à 7,50 F. Cela sera-t-il suffisant ?

✔ **Web**
Après la RATP, Transpole est le deuxième réseau urbain français à se lancer sur internet. Pour l'heure, seules des informations pratiques figurents sur le site, mais gageons que cela évoluera très prochainement.

**VALENCIENNES** semurval

✔ **Transvilles**
Les élus du syndicat intercommunal viennent (enfin) de donner leur feu vert à la création des 11 premiers kilomètres du projet, à 76 voix sur 102.

✔ **Surbaissés**
Arrivée de nouveaux surbaissés Heuliez GX317 et GX217.
14 sont déja en service : 7 GX317 (128 à 134) et 7 GX217 (135 à 141).

## NORMANDIE (HAUTE ET BASSE)

**HAVRE (Le)** BUS Océane

✔ **Réformes**
13 véhicules sont retirés du service et mis en vente soit, 7 PR100-2, 3 GX107, et 3 PR180-2

**LOUVIERS** transBord

✔ **Nouvelles**
Le SC10U n°2 (5830 TG 27, ex-RATP), hors service depuis le début de l'année, a été muté sur le réseau STAD de Dreux. Le n°4, hors service depuis de long mois, a été muté au réseau "Trans Roissy" pour récupération des pièces.
Un seul des S53R (ex-Cariane Littoral) a été mis en service. Il a été repeint façon "School-Bus" américain.

**ROUEN** réseau métrobus tcar

✔ **PDU**
A l'instar de ce qui avait été fait dernièrement à Lyon, le District présente au public 3 scénarios au public dans le cadre de son futur Plan de Déplacements Urbains.
Si le premier n'est qu'une poursuite de la politique de déplacement actuelle, les deux autres défendent une priorité plus ou moins marquée pour les transports collectifs. Comme à Lyon, le public pourra choisir l'un des scénarios sur un questionnaire présenté à l'issue de l'exposition.

✔ **Sites propres**
Le projet de ligne de bus en site propre, étudié par le District et que nous évoquions dans "RU" n°18 *(page 29)*, ne fait pas l'unanimité. Une pétition, qui a déja rassemblé 1200 signatures, circule actuellement pour défendre plutôt l'idée d'un prolongement du tramway de Boulingrin au centre hospitalier Charles-Nicolle.
Les défenseurs de ce projet expliquent d'autre part, que lors de l'ouverture du sixième pont en 2002, la circulation sera facilitée sur l'avenue du Mont-Riboudet et les bus gagneront en régularité réduisant d'autant l'intérêt d'un site propre bus.
Par ailleurs, dans la présentation de son projet de site propre est-ouest, le district, par l'intermédiaire de son magazine d'information, présente les nouveaux systèmes guidés en ajoutant: *"Ces nouvelles générations pourront donc circuler sur la ligne est-ouest"*.
Que le site propre bus puisse un jour évoluer en mode guidé ne peut que nous réjouir. Par contre, il est quelque peu regrettable de vouloir choisir un systéme incompatible avec celui ferré existant qui aura pour effet de superposer les systèmes au lieu de développer un réseau homogène plus rationnel.




✔ **Horaires**
En raison d'une réelle demande, les horaires du tram ont été modifiés le matin en semaine et les dimanches en soirée.

✔ **7 x 2 = 14**
La ligne de bus **14** (Rouen - Bourg du Grand-Quevilly), supprimée en septembre 96 par fusion avec la ligne 7, a été rétablie le 9 mars.
Depuis la réorganisation de la rentrée 97, le **7** dessert le lycée Val de Seine à Grand Quevilly en lieu et place du 42 dont le parcours est commun au 7 (côté rive-gauche) entre la Seine et la station du tram "Charles De Gaulle".
Les fréquences de cette ligne 14 nouvelle version sont de 20 à 23 mn aux heures de pointe et la desserte assurée par des Setra S215SL.
Le **27** qui desservait le Bourg depuis septembre dernier est désormais limité à la station du tram "J.F Kennedy".
A noter que depuis septembre dernier, cette ligne est en exploitation directe TCAR (avec des SC10R) en remplacement de la SATAR.

✔ **Matériel**
Depuis février, les TCAR commencent à receptionner les nouveaux surbaissés Mercedes.
Les standards O405N sont mis en service sur les lignes **16** et **21**, alors que les articulés O405GN circulent sur la ligne **1**, futur axe est-ouest en site propre partiel.
Les 17 O405N sont en configuration 3 portes et numérotés 633 à 649. Les O405GN sont à 4 portes et numérotés 476 à 482.

# PAYS DE LA LOIRE

## ANGERS

COTRA
*Ma ville en direct*

✔ **Omnicity**
Le réseau a receptionné le 7 janvier dernier une première tranche de 10 standards surbaissés Scania-Omnicity. Dix autres véhicules du même type ont été commandés. Ils sont tous produits par l'usine locale Scania.

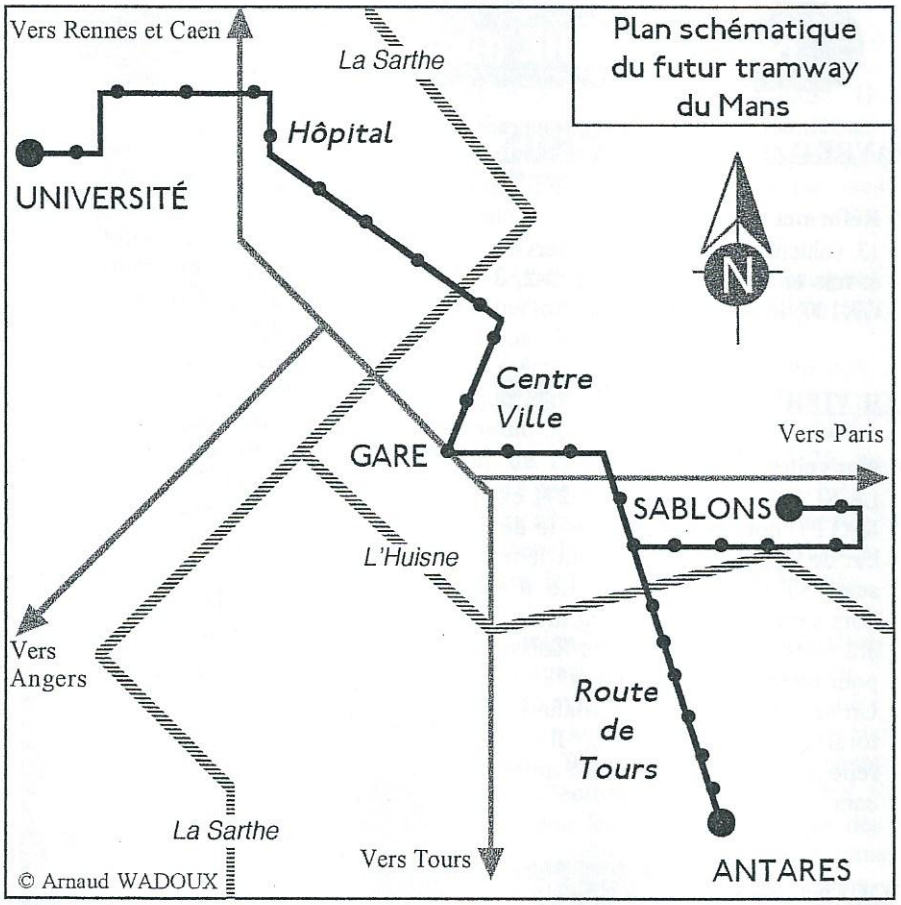
## LE MANS

SETRAM

✔ **TCSP**
Dans dans notre dernier numéro, nous vous informions de l'imminence d'une décision concernant l'implantation d'un TCSP dans l'agglomération mancelle.
Il s'agira bien d'un tramway mais nous ignorons s'il sera ferré ou routier. Quoiqu'il en soit, le projet concerne deux lignes de 13,5 km desservant 30 stations et devant être mise en service en 2005. Le budget prévisionnel est de 1,3 milliards de francs. Si la communauté urbaine espère un début des travaux en 2000, des travaux annexes auront déja été engagés concernant l'aménagement du passage du tram et la refonte du quartier de la gare qui débutera dés cette année. Parallement à l'implantation du tram, sera mis en place un nouveau plan de circulation et un redéploiement du réseau de bus privilégiant les quartiers périphériques.

## NANTES

✔ **Tram : matériel**
C'est finalement **Adtranz**, avec son modèle "Incentro" qui a remporté le contrat des 23 nouvelles rames. Longues de 36,4 m, elles auront un plancher bas intégral et seront composés de 5 modules articulés contre 3 actuellement *(voir aussi en rubrique "Matériel")*. Elles seront équipées de 6 doubles portes d'accès et offriront 256 places. Rappellons que le réseau nantais possèdent actuellement 46 rames GEC-Alsthom (n°301 à 346).




✔ **Tram : ligne 1**
Le tracé définitif du prolongement de Bellevue vers Saint Herblain est maintenant connu.
A noter que ce prolongement impose le déplacement de la station Croix-Bonneau et la suppression des stations Jamet et Romanet permettant ains une meilleure desserte du quartiers des lauriers avant l'arrivée à Bellevue.

✔ **Tram : ligne 3**
La commission d'enquête a émis un avis favorable concernant le tracé nord de cette nouvelle ligne (Commerce-Plaisance), assorti toutefois de cinq réserves. Pour lever ces dernières, le District a procédé à quelques modifications de son projet, entre autres le déplacement de la station place Viarme et l'emprunt de l'avenue de l'Angevine où sera implanté la station terminale initialement proposé place de Thébaudières. La branche Nord de cette nouvelle ligne 3 devrait entre en service à partir de 2003.

✔ **Surbaissés**
La Semitan vient de recevoir son premier bus au GNV, un Heuliez-Volvo GX217.

Si l'essai est concluant, deux autres véhicules pourraient suivre. D'autre part, Scania aurait prêté au réseau pour essai, un Omnicity. La Semitan dispose actuellement de 38 surbaissés, 20 GX317 (n°1 à 20), et 18 GX417 (201 à 218).

✔ **Surbaissés**
Une nouvelle agence commerciale multimodale TAN / SNCF vient d'ouvrir à proximité de la station centrale "Commerce".

## PICARDIE

### CHAUNY

✔ **Bienvenue !**
Cette petite ville de 15.000 habitants située à 28 kms au sud de St Quentin vient de se doter d'un nouveau service urbain depuis le 2 mars dernier : les Transports de l'Agglomération de Chauny (TAC). Trois lignes sont actuellement exploitées à l'aide de cinq véhicules dont un PR100-2 (avant Safra) et un GX77H basés 150 avenue Jean-Jaurès :
1- Gare / Linières
2- Ognes / Gendarmerie / Sénicourt
3- Gare / Hôpital.
Longue vie au réseau TAC !

### ST QUENTIN

✔ **Agora**
Suite à un appel d'offres pour renouveller leur parc, les TUSQ viennent de recevoir en mars leur premier Agora standard (3 portes + girouette latérale).

## RHONE - ALPES

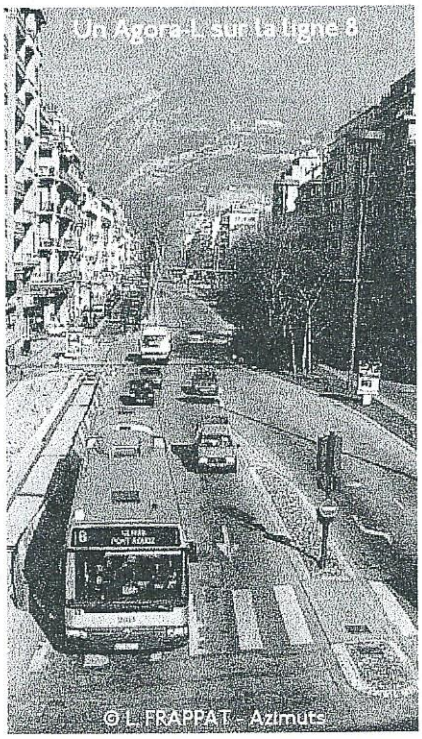
### CHAMBERY

✔ **Propres**
Le réseau savoyard s'investit immanquablement pour les véhicules propres. Mis à part les 3 minibus électriques desservant le centre ville, 30 autobus rouleront prochainement à l'aquazole et deux autobus au GNV ont été réceptionnés en février.

### GRENOBLE

✔ **Tram voyageur**
La motrice grenobloise 2047 prêtée pour la ligne d'essai de Barcelone est revenue fin janvier, remplacée dans la cité catalane par sa consoeur Siemens-Combino.

✔ **Tram B**
Les travaux du prolongement de la ligne B de St Bruno à Europôle ont commencés officiellement le 19 janvier. A cette occasion, la station St Bruno de la ligne A a été déplacée de 80 m vers Fontaine pour permettre l'implantation de l'appareil de voie de bifurcation vers Europôle.
Ce prolongement se fera en deux étapes. En août 99 sera mis un tronçon de 550 m du cours Berriat à la place Firmin Gauthier, et en 2000 un tronçon de 650 m supplémentaires jusqu'au terminus Louis Weil.
Pour mener à bien ces travaux, la ligne A sera coupée en juillet et août prochains au niveau de la gare SNCF, et des autobus articulés la remplaceront jusqu'au terminus de Fontaine-La Poya.




✔ **Tram C**
Ce futur axe est-ouest en est maintenant à l'étude de faisabilité. Débutant au "Mas des Iles" à Seyssins, la nouvelle ligne empruntera le pont de Catane, les boulevards Joseph Vallier, Foch, Joffre et Jean Pain pour arriver à la Mairie. Ensuite elle traversera le parc Paul Mistral et rejoindra l'actuel terminus de la ligne B "Universités" par l'avenue Gabriel Péri de St Martin d'Hères. Si le planning du projet est respecté, les travaux devraient s'étaler d'octobre 2001 à octobre 2004, pour une mise en service au tout début 2005.

✔ **Ligne 8**
Cette importante ligne d'autobus (11.600 voyages par jour) relie "3 Dauphins"au "Pont Rouge" sur la commune de Claix. Si elle est la plus fréquentée, elle est aussi la plus lente en terme de vitesse commerciale. Sur 8,9 km, elle dessert 30 arrêts et rencontre 33 feux. Un chantier vient donc de débuter pour une durée de 5 mois pour équiper la majeure partie du tracé de couloirs et procéder à la mise en alignement de tous les arrêts (en "casquette"), ce qui évitera les manoeuvres, permettra les arrêts le long du trottoir, et la dissuasion du stationnement

gênant. Les quais seront de plus réhaussés pour faciliter l'accès de plain-pied dans les autobus qui sont, rappellons le, des articulés Agora-L (22 voitures). Des détecteurs seront par ailleurs installés pour donner la priorité de passage aux bus dans les carrefours. Les gestionnaires attendent un gain de temps de 6 à 7 mn sur chaque course ce qui permettrait de passer la fréquence en pointe de 5mn à 4 mn.

✔ **Trolleybus**
Les 33 ER100 restants (sur un total de 56 véhicules) étant à bout de souffle, un appel d'offres européen a été lancé par le SMTC pour acquérir 15 trolleybus standards surbaissés destinés aux lignes 31 et 32. La ligne 8 devrait par contre être équipée du nouveau trolleybus Renault-Matra "Civis".

## LYON

✔ **Futur tramway**
C'est donc GEC-Alsthom et son modèle "Citadis TGA 302" qui ont été choisi pour équiper les deux premières lignes du tram lyonnais. Le SYTRAL a toutefois demandé que les faces d'extrémité soient redessinées. Le nombre de motrices commandés a été revu à la hausse et porte sur 43 rames.

✔ **Midibus**
Une commande a été passée auprès du groupement Gépébus ( Gruau-Ponticelli ) pour la livraison de 12 véhicules à gabarit réduit Oréos55. Ils remplaceront les actuels MG36 en service sur la navette de la "Presqu'Ile".

✔ **Aquazole 1**
Selon la revue Transport Public, le SYTRAL vient de décider d'expérimenter l'Aquazole sur 6 autobus de la SLTC. Il annonce surtout l'abandon de l'essai du GNV *"pour des raisons de surcoût importants"* et des *"incertitudes quant à son impact réel"*.

## SAINT ETIENNE

✔ **Pantographes... suites**
Parallèlement à la livraison des nouvelles motrices, l'exploitant a procédé au remplacement de la perche par un pantographe sur la motrice n°910, ce qui lui a permis de mettre au point la chaine de montage qui se déroulera cet été.

## THONON LES BAINS

✔ **Aquazole 2**
Depuis le 15 avril dernier, tous les autobus du réseau BUT fonctionnent à l'aquazole.

# ADDITIFS

**Au sujet des tableaux "Caractéristiques des principaux réseaux français" (RU n°19, page 32)**

Toutes les données publiées étaient celles disponibles en 98, au moment de l'édition.
En revanche, les ratios d'exploitation (voyageurs par an et par habitant, coût/km et recettes sur dépenses) sont ceux déclarés au CERTU au titre de l'année 1995.

**Au sujet du "Zoom" sur les trolleybus parisiens** ***(RU n°19, page 35 et suivantes)***

Nous vous présentions les quatre VBF préservés mais les quatre **VBR** sauvés de la démolition passaient par contre mystérieusement à la trappe. Pour être extrêmement précis, il convient d'ajouter que tous les VBR ayant circulé à Paris sont une déclinaison de ce matériel baptisée VBRh. Reprenons ci-dessous la liste de nos chers miraculés. 4 VBRh et 4 VBF ex-RATP ont donc été conservés :

| | |
|---|---|
| **VBRh** ex-Limoges (CTL) | n°264 : Collection Car Histo Bus (Eco-musée d'Alsace d'Ungersheim) |
| | n°268 : Association "Sauvabus" |
| | n°272 : AMTUIR (Musée des Transports de St Mandé) |
| | n°274 : TCL Limoges, dépôt de "Clos Moreau". |
| **VBF** ex-Grenoble (SGTE) | n°633 & 653 : Musée des véhicules communaux de Sehnde-Vehmingen (Allemagne) |
| | n°637 : AMTUIR (Musée des Transports de St Mandé) |
| | n°662 : SEMITAG, dépôt d'Eybens |

Profitons de cet additif pour préciser également que les cinq premiers **CS60** (8001 à 8005) étaient dotés d'une porte arrière simple (2.0.4), les suivants (8006 à 8040) équipés en configuration 4.0.4.

Enfin, dans cet article paru dans notre précédent numéro, page 37 dernière colonne, une malheureuse coquille a transformé les VBH en VBF... Nous confirmons donc qu'il fallait lire **VBH**.

*En page 63, vous trouverez un cliché de Jean-Pierre Duponchelle représentant le trolleybus Vetra VBR n°267 ex-RATP de la CTL en service à Limoges sur la ligne 6, rue Turgot le 7 Août 86.*

# 100 ANS DE TRANSPORTS URBAINS À PAU




*Jean-Pierre VERGEZ-LARROUY*

Pau n'est pas à proprement parler une ville de création "ancienne". Elle s'est surtout développée à partir de 1370, autour d'une forteresse militaire créée par Gaston Fébus et ultérieurement saccagée par François 1er et Viollet le Duc, actuellement connue sous le sobriquet de "Château de Pau".
C'est ce dernier qui motivait la création des premiers transports en commun sur le site : en 1395, un premier "service routier" était organisé pour permettre aux notabilités béarnaises de visiter le château...
La ville allait peu à peu s'agrandir, et devenir "ville anglaise" au XIXème siècle. L'arrivée de la compagnie des chemins de fer du Midi, en 1863, offrait un débouché vers Bayonne, Toulouse, et Bordeaux (et donc Paris). Il était désormais possible de s'évader très loin, mais rien n'était prévu "intérieurement", si l'on excepte les quelques voitures de place qui desservaient alors l'agglomération.
Dès 1884, une première pétition réclamait la création d'un service d'omnibus. C'était le point de départ d'une vaste compétition, visant à l'obtention de la desserte urbaine paloise. De 1884 à 1896, pas moins de onze demandes allaient être déposées auprès de la municipalité, dont une par la société des chaudières et voitures à vapeur Scotte.
Ayant rapidement effectué le tour de la question, la municipalité ne retenait que deux projets : ceux de M. Cauderey, représentant de la compagnie générale de traction (qui exploitait déjà un certain nombre de réseaux urbains en France), et d'un colonel à la retraite résidant à Pau, M. Sancery.
Contre toute attente, c'est ce dernier qui fut choisi. Déposé le 20 février 1896, le projet prévoyait l'établissement de huit lignes d'omnibus à traction hippomobile, sur le modèle de ce qui existait déjà à Toulouse. Le 5 mai 1897, le maire Henri Faisans signait une convention pour la concession du réseau ainsi défini.

# DE LA SBTU A LA STAP : 100 ANS D'HISTOIRE

## 1897-1898 : QUELQUES TÂTONNEMENTS... AVEC SUITE

Dès l'obtention de la concession, le colonel Sancery poursuit les démarches légales et crée la **Société Béarnaise des Tramways Urbains** (SBTU) le 13 mai 1897.
Si l'on fouille, on s'aperçoit qu'il s'agit d'une filiale de la **Compagnie Nouvelle d'Électricité** (CNE), partenaire de la **Société Alsacienne de Construction Mécanique** (SACM), qui exploite en France les brevets Siemens.
La CNE étant surtout spécialisée dans l'étude et la construction de réseaux de tramways... électriques, inutile de dire que les tramways hippomobiles palois allaient commencer leur carrière sous de bien vilains auspices, et que leur créateur ne les considéreraient que comme un pis-aller.

Cela dit, l'exploitation par cars Rippert commence le 5 juin 1897 et dès le mois de juillet, un réseau de 7 lignes est constitué :

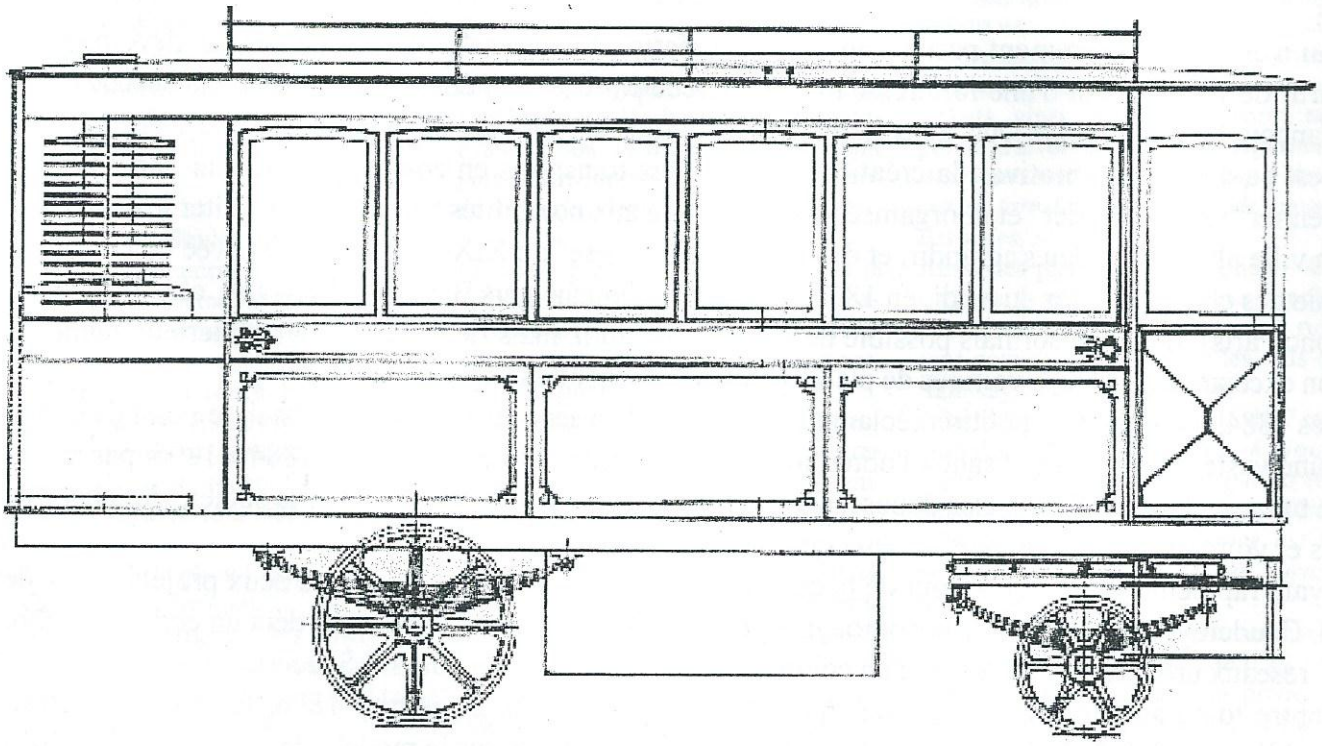
A Halles - Route de Bordeaux
B Sept cantons - Bd Alsace-Lorraine
D Halles - Allées de Morlaas
E Halles - Bizanos
F Halles - Gare
G Halles - Croix du Prince
H Sept cantons - Billère

Le programme était trop ambitieux, d'autant plus ambitieux que le matériel avait été commandé en très faibles quantités: des fréquences fantaisistes et trop faibles expliquent le manque de succès de l'opération.

La SBTU demande donc la suppression des lignes les moins rentables (B, E, et H), et l'autorisation de concentrer le matériel sur le réseau subsistant. Cette réduction du réseau n'apporte pas la solution espérée : les quatre lignes encore en service restent déficitaires.

Changeant radicalement de position, la SBTU demande alors une modification de la convention la liant à la mairie. Seules trois lignes sont conservées et, comme on pouvait s'y attendre, transformées en tramways... électriques :

A Allées de Morlaas - Cx du Prince
B Rte de Bordeaux - Nlles Halles
C Nlles Halles - Gare - Monnaie



Projet de voiture automobile à vapeur de la Sté Franco-Belge
Pau - Septembre 1895

## 1899 - 1928 : LE TEMPS DES TRAMWAYS

La nouvelle convention entre la ville et la SBTU est signée le 6 décembre 1898, et le réseau de tramways déclaré d'utilité publique le 3 novembre 1899. Entre ces deux dates, la situation juridique de la compagnie avait beaucoup évoluée. Le 10 février 1899, la CNE avait été absorbée par l'**Omnium lyonnais de chemins de fer et tramways**, une société anonyme au capital de 10 millions de francs soutenue par le crédit lyonnais. On en avait profité pour réorganiser entièrement le conseil d'administration, où rentraient neuf représentants de l'Omnium.

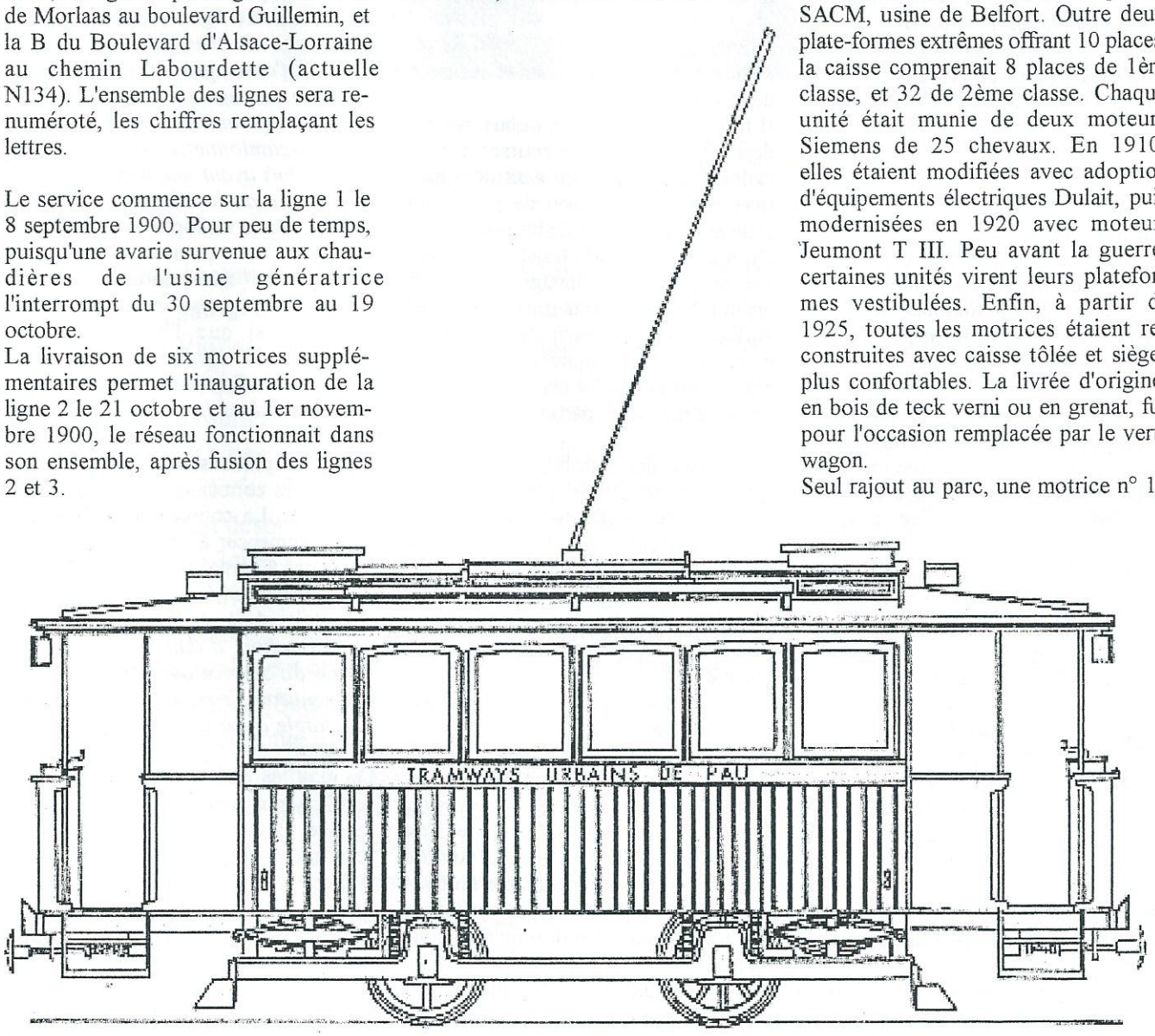
Le 10 octobre 1899, une nouvelle convention modifie quelque peu le tracé des lignes : la ligne C sera limitée à la Gare, la ligne A prolongée des Allées de Morlaas au boulevard Guillemin, et la B du Boulevard d'Alsace-Lorraine au chemin Labourdette (actuelle N134). L'ensemble des lignes sera renuméroté, les chiffres remplaçant les lettres.

Le service commence sur la ligne 1 le 8 septembre 1900. Pour peu de temps, puisqu'une avarie survenue aux chaudières de l'usine génératrice l'interrompt du 30 septembre au 19 octobre.
La livraison de six motrices supplémentaires permet l'inauguration de la ligne 2 le 21 octobre et au 1er novembre 1900, le réseau fonctionnait dans son ensemble, après fusion des lignes 2 et 3.

Une belle avance sur les prévisions, qui prit de court les autorités administratives : l'autorisation officielle de mise en service n'était donnée que le... 1er mars 1901 !
Contrairement à ce qui s'était passé avec les cars Rippert, les palois adoptent aussitôt le nouveau moyen de transport : pour la seule année 1901, on enregistre 1 800 000 voyages.

Ainsi constitué, le réseau n'évoluera plus et fonctionnera pendant près de 30 ans.
La station centrale était installée place de la Nouvelle Halle (actuelle place Clemenceau).
Les fréquences étaient bonnes, de l'ordre de 5, 6, ou 10 minutes (le maximum) suivant les heures. Le réseau était divisé en 4 sections, et à l'origine, le billet pour une section valait 10 centimes en 2ème classe, 20 en 1ère classe (15 et 40 centimes en 1925). A partir de 1924, il a existé un service de soirée dit "spécial théâtre" fonctionnant à partir de 23 h. 30 et desservant surtout... le casino !

L'usine génératrice était installée avenue du Bois-Louis (actuellement Avenue Gaston Lacoste, derrière les tribunes de la gare) et produisait du courant continu 550/600 volts. Le dépôt contigu se composait du bâtiment de la direction, d'une remise à quatre voies pour les motrices, et d'une remise à voie unique pour les remorques.
Les motrices, numérotées de 1 à 14, avaient été livrées en 1900 par la SACM, usine de Belfort. Outre deux plate-formes extrêmes offrant 10 places, la caisse comprenait 8 places de 1ère classe, et 32 de 2ème classe. Chaque unité était munie de deux moteurs Siemens de 25 chevaux. En 1910, elles étaient modifiées avec adoption d'équipements électriques Dulait, puis modernisées en 1920 avec moteurs Jeumont T III. Peu avant la guerre, certaines unités virent leurs plateformes vestibulées. Enfin, à partir de 1925, toutes les motrices étaient reconstruites avec caisse tôlée et sièges plus confortables. La livrée d'origine, en bois de teck verni ou en grenat, fut pour l'occasion remplacée par le vert-wagon.
Seul rajout au parc, une motrice n° 15



de construction Thomson-Houston, louée au réseau d'Avignon en 1924. Elle allait circuler à Pau jusqu'en 1929, avant d'être retournée à son réseau d'origine.
Il existait aussi quelques remorques. Les deux premières avaient été fournies par l'Omnium Lyonnais en 1901, afin d'assurer les renforts sur la ligne 1. Les 3 à 6 venaient ultérieurement compléter le parc. En 1924, l'une de ces remorques était mutée sur le réseau de Cannes.
Enfin, la compagnie disposait de deux "arroseuses-pompes à incendies" Renault type OC, n° de châssis 323072 et 323071, immatriculées 6685 et 6686 K 1 le 7 août 1928. Récupérées par les autobus, elles étaient réimmatriculées 4798 et 4709 NM 2 le 17 avril 1935.

## 1928 - 1931 : UN OUTIL DEVENU OBSOLÈTE : PLACE AUX AUTOBUS !

Se distinguant par une gestion plus qu'économe, la SBTU refuse tous les prolongements réclamés par la Mairie. Manquant d'entretien pendant la guerre 14/18, trop tardivement modernisé ensuite, le réseau de tramway vieillissait mal.
Le 16 novembre 1928, le conseil municipal décide de racheter la concession, de demander le déclassement du réseau et de créer un service d'autobus.
Après avoir lancé un appel d'offre pour l'exploitation, la municipalité retient 4 propositions lors de sa séance du 27 février 1931 et décide de maintenir sa confiance à la SBTU, qui bénéficie d'une solide expérience.
A cette occasion, cette dernière devient la **Société Béarnaise des Transports Automobiles** (SBTA).
La nouvelle SBTA prend rapidement les mesures nécessaires pour commencer l'exploitation automobile de ses lignes, prévue pour le 1er mai 1931.
Le réseau est ainsi réorganisé en trois lignes :

- **Ligne 1** du Boulevard Guillemin à la place Clemenceau (section 1) et de la place Clemenceau à la Croix du Prince (section 2), avec 18 arrêts

- **Ligne 2** de la route de Bordeaux (Lartigue) au Boulevard d'Alsace-Lorraine (section 1) et du chemin de Chantilly à la place Clemenceau (section 2) avec 15 arrêts

- **Ligne 3** de la place Clemenceau à la Gare (section unique).
  Sur cette ligne, les voitures s'arrêtaient à la demande aux points indiqués par les voyageurs, aucun arrêt fixe n'étant imposé.

Le tarif est fixé à 50 centimes pour une section et 75 centimes pour deux sections.
Le 10 avril 1931, on annonce les premiers essais d'autobus dans les rues de Pau, pour une semaine, afin de tester les compétences des chauffeurs engagés par la compagnie et le 1er mai au matin, vers 11 heures, deux autobus de ce que l'on appelait encore la "compagnie des tramways" viennent se ranger devant l'Hôtel de Ville.
Le maire de Pau, accompagné d'adjoints, de conseillers municipaux, de l'ingénieur municipal, de représentants de la presse, et du directeur de la compagnie visite les voitures et part pour un voyage d'essai jusqu'à la Croix du Prince, "non sans soulever la curiosité des passants".
Il faut dire que si les autobus avaient déjà effectué plusieurs courses d'essai, celles-ci avaient eu lieu dans des quartiers excentrés, et peu de personnes avaient eu l'occasion de les voir.
Quoi qu'il en soit, le trajet était effectué en 10 minutes, "malgré un certain encombrement dans la rue du maréchal Joffre" (déjà !). Parti deux minutes avant le bus, le tramway était rejoint place Clemenceau et nettement distancé sur la deuxième partie du parcours.

Le service des autobus est mis à la disposition du public le 2 mai au matin. Les arrêts s'effectuent aux anciennes haltes des tramways, dont une partie était supprimée pour l'occasion.
Le transport est gratuit pour les aveugles, les mutilés de guerre ou du travail à 100 %, et les mutilés des jambes à 80 %.
L'accueil est bon : "*les voitures ont emporté chaque fois un bon lot de voyageurs, et on s'accorde à reconnaître la rapidité du nouveau service, fort supérieure à celle du précédent*".
Dès les premiers jours, on enregistre une notable augmentation du nombre de voyageurs, à la grande joie du nouveau directeur M. Kolb. Une affluence qui n'était peut-être due qu'à la nouveauté.
Car très rapidement, les plaintes se multiplient : "*Les autobus sont très bien, très confortables, très rapides. Mais ils ne sont pas assez grands, ni assez fréquents aux heures d'affluence*". La suppression des correspondances fait aussi couler beaucoup d'encre, de même que la question des "attentes prolongées". Plus au sud, vers Jurançon, les plaintes émanent des paysans : contrairement aux tramways desservant les halles, il n'était plus possible, dans les autobus, d'emporter de "gros bagages". "*La compagnie de transport serait bien inspirée d'envisager, à certaines heures de la matinée, de mettre à la disposition des uns et des autres des autobus-camionnettes ou, à défaut, des autobus ayant une remorque destinée à recevoir les objets*".
La compagnie n'adopte que des demi-mesures : pour éviter les "bousculades" à la montée, on promet simplement la création de carnets de tickets ainsi que l'installation aux points d'arrêt "*de coffrets renfermant des numéros d'ordre, à l'exemple de ce qui se fait dans la plupart des grandes villes*".
Aussi, les plaintes se multiplient. On réclame la commande de bus supplémentaires. La compagnie ne fait rien, sauf commencer à enlever les rails du tramways à partir du 18 mai.
A la Mairie, un rapport daté du 7 mai signalait déjà : "*Après 6 jours d'exploitation, il apparaît que la capacité du service sur la ligne Place Clemenceau-Croix du Prince est un peu faible à certaines heures, surtout le Lundi*".
De plus, un déficit d'exploitation apparaît 4 mois seulement a le d"but du service. Il est d'autant plus préoccupant que la ville s'était engagée à participer aux insuffisances de recettes, en versant tous les trimestres une somme égale à 90 % du déficit.
Finalement, le 11 novembre 1931, une première restructuration a lieu à l'initiative du Conseil Municipal.

Le terminus "Chemin de Chantilly" de la ligne 2 est reporté à l'ancien terminus du tramway Avenue de Lons, tandis que le nombre de voyages vers Lartigue est limité à 4 par jour. On reporte le kilométrage devenu disponible sur la ligne 1, la plus productive.

On supprime en outre le deuxième agent dans les voitures, mesure réclamée par le Maire depuis le 1er août.
Ensuite, dès le 17 novembre 1931, un service de transports en commun est organisé vers l'hippodrome, en collaboration avec la compagnie du chemin de fer Pau-Oloron-Mauléon.

Deux ans plus tard, en octobre 1933, la ville demande et obtient la création d'une nouvelle ligne desservant le boulevard d'Alsace-Lorraine.

## 1931 - 1933 : LES AUTOBUS GAGNENT LA BANLIEUE

Certaines communes de la banlieue de Pau se montrent vivement intéressées par le nouveau mode de transport apparu à Pau. Dès le 15 février 1931, la municipalité de Gelos demande la création d'un syndicat intercommunal pour la création d'une ligne Pau-Gelos. Le municipalité de Jurançon suit le 17 mai.
Mais la première municipalité périphérique concernée sera celle de Bizanos, qui compte alors 2500 habitants,la Ville de Pau en ayant accepté le principe le 11 août 1931.
Grâce à une subvention communale de 300 francs, un service d'autobus fonctionne à titre d'essai à partir du 2 novembre 1931 et continue en décembre, avec 4 aller-retours par jour. Le 10 décembre 1931, le conseil municipal de Bizanos accepte les propositions de la SBTA pour l'exploitation d'un réseau d'autobus reliant la commune à Pau. Une subvention annuelle de 1200 francs est alors votée pour une nouvelle ligne reliant la place des Écoles (Bizanos) à la place de la République à Pau.
Encouragée par ce premier essai, la SBTA propose une desserte vers Jurançon que la Mairie accepte le 7 février 1932. Le service commence le 22 février 1932, à raison de 6 allers-retours par jour.
Pour le reste, il faudrait encore attendre longtemps...

Devant les carences des municipalités, certains n'hésitent pas à prendre les devant.
Vers 1934, un entrepreneur privé de Lescar, Gaston Sansous, crée son propre service Pau-Lescar par la RN 117 allant jusqu'à 13 allers-retours le lundi. Le service était même renforcé à l'occasion des grosses manifestations sportives (matches de Rugby, grand prix automobile de Pau, etc...).
*On sait peu de choses sur le parc de cette petite entreprise dont le seul véhicule connu fut mis en service le 19 janvier 1935 sous l'immatriculation 4183 NM 2 : il s'agissait du Latil type SPB 35 n° 65196, de 21 chevaux, acheté d'occasion dans le Lot où il avait été immatriculé 7577 GZ le 4 janvier 1933.*

## 1934 - 1944 : LES ANNÉES SOMBRES

A partir de 1934, la recette kilométrique ne cesse de décroître tandis que les relations entre la Ville de Pau et la SBTA deviennent chaque jour plus tendues. Le 17 juin 1936, le conseil municipal demande la révision du contrat le liant à la SBTA, tout en envisageant sa résiliation pure et simple et un changement d'exploitant. Un premier accord intervenait le 13 août 1936, modifiant les conditions du cahier des charges :

- Le parcours kilométrique passe de 420 000 à 355 000 km.

- Le service est réduit aux heures creuses, avec report du kilométrage sur les lignes rentables. En contrepartie, la SBTA est officiellement autorisée à exploiter les lignes de Bizanos et Jurançon.

- Pour tenir compte de la crise, les tarifs sont majorés, le coût de la section passant de 50 à 60 centimes.

- Enfin, la participation de la municipalité au déficit est limitée à la somme de 380 000 francs par an (contre un million de francs dans le précédent contrat).

Le 10 mars 1937, un arrêté du ministre des travaux publics confirme la révision du contrat liant les deux parties.
La SBTA crée en outre une carte scolaire offrant une réduction de 50 %, répondant ainsi à une demande de plus en plus pressante des familles.
A la même époque, le personnel soulève la question des salaires et le respect des conventions collectives. Le mouvement, soutenu par le syndicat confédéré des autobus de Pau (émanation de la CGT), se heurte à l'intransigeance de la direction qui refuse d'envisager toute modification. Il faut un arbitrage, fin 1938, pour ramener l'ordre.

La déclaration de guerre vient bouleverser le service, en raison de la réquisition d'une partie du matériel.
Mais le service fonctionne du 1er octobre 1939 au 20 juin 1940, date à laquelle un arrêté préfectoral ordonne l'interruption totale du service, effective au 22.
Dès le 4 juillet, pour éviter la mise en chômage technique du personnel, la compagnie demande à organiser un service restreint, mais essuie un refus.
Enfin, suite aux difficultés de ravitaillement en carburant, et par application du décrêt-loi du 25 octobre 1940, l'administration décide la suppression de tous les services parallèles au rail mais doit pourtant lâcher un peu de lest, devant la multiplication des plaintes.

La solution semble devoir venir des véhicules à gazogène, dont un exemplaire fonctionne déjà entre Pau et Bordeaux. La Société générale des transports départementaux (STGD) an-

nonce son intention d'en introduire sur sa ligne Oloron-Mauléon.

Le 4 janvier 1941, la direction fait savoir qu'elle allait devoir interrompre le service de ramassage faute de carburant, et mettre une partie de son personnel en disponibilité. La SBTA avait pourtant fait le nécessaire pour se procurer sept véhicules à gazogène et se déclarait prête à rétablir le service début 1941, malgré l'avis défavorable du service de contrôle qui s'y opposait, argumentant sur la faiblesse de la clientèle et des coûts d'exploitation exorbitants.
En revanche, sur demande de la même administration, la SBTA exploite diverses lignes départementales avec ses autobus. Le caractère restreint du service laisse 4 véhicules disponibles en permanence à la SBTA, ce qui donne quelques idées à son directeur.
De son côté, l'administration propose une entente avec l'Union des transporteurs pyrénéens (UTP) pour l'utilisation de ces véhicules à gazogène sur de nouvelles lignes vers Arzacq, Bruges-Arudy, Oloron-Mauléon, et Oloron-Sauveterre.

Le 3 février 1941, le Maire de Pau propose de réaffecter le matériel de la SBTA au ramassage et au ravitaillement et le 5 février 1941, la direction annonce son intention de reprendre le service le 10, provisoirement et avec trois véhicules seulement (un par ligne) au fur et à mesure de la réception des véhicules transformés ou en commande. Mais les délais ne furent pas respectés.
Fin mars, la SBTA informe la mairie que grâce à une allocation gas-oil, le service pourrait reprendre le 7 avril avec un autobus diesel, en attendant la livraison des véhicules "gazobois". L'administration réagit aussitôt et le 29 mars 1941, le secrétaire d'état aux communications ordonne l'arrêt de l'exploitation des autobus palois, sous menace de réquisition du matériel. L'exploitation ne pourrait avoir lieu qu'avec les 4 autobus "gazobois", quel que soit le nombre de bus effectivement disponible...
Le conseil municipal règle la situation le 19 mai 1942 : la priorité est accordée à la desserte des quartiers ayant la population la plus dense. C'est la ligne Route de Bordeaux - Croix du Prince qui reçoit le plus gros des moyens. Cet état de fait n'allait pas tarder à susciter les plaintes des habitants des autres quartiers, en particulier ceux de Trespoey en mai 1944.

## 1944 - 1979 : RENAISSANCE ET ATERMOIEMENTS

A la libération, la municipalité se penche à nouveau sur ses transports en commun : un nouvel avenant du 23 janvier 1950 transforme la concession en régie intéressée, sans modifier le réseau existant : Billère, Lescar, Lons, et Mazères ne sont toujours desservies que par les transporteurs interurbains.
Peu après, la SBTA abandonne même les liaisons vers Gelos, Bizanos, et Jurançon gardant uniquement les trois lignes initiales

A la fin des années 1950, une nouvelle ligne est crée pour desservir la cité Fouchet et le boulevard Tourasse (ligne 4).
S'embranchant sur cette dernière, un service Cité des fleurs-Rond Point débute le 3 octobre 1960. Il donne naissance à la ligne 5 Place Clemenceau / Cité des Fleurs / Hameau (Ousse des Bois), qui bénéficiera d'un service renforcé à partir de janvier 1962. Un service spécial desservant la cité des Lilas apparaît à la même époque.

Les années 60 sont marquées par un certain nombre d'innovations. A compter du 19 février 1961, un service restreint est mis en place les dimanche et jours fériés, à titre d'essai. les circulations ont lieu uniquement en matinée, à raison de deux aller-retours sur la ligne de la Croix du prince, 3 sur celle de la route de Bordeaux, 2 vers le boulevard Guillemin, et 3 vers la cité Fouché et vers celle des Lilas (les deux étant desservies par la même voiture). Seule cette dernière ligne était également desservie l'après-midi, à raison de trois aller-retours. L'expérience fut visiblement concluante : le 24 septembre 1961, un nouveau service dominical est inauguré entre la place Clemenceau et la cité des Fleurs, poursuivi jusqu'à l'église du Hameau par le chemin de Buros (6 aller-retours).
La ligne 5 est renforcée à compter du 24 septembre 1962, avec des départs plus tardifs (19h45 en semaine, 19h10 les dimanche et fêtes)

On se réintéresse à la banlieue, dont la population commençait à croître dans des proportions intéressantes : Billère, est passée de 2500 habitants en 1945 à 12000 en 1965.
Certaines communes disposent de services propres. A Lescar, Georges Sansous est toujours en activité, partiellement subventionné par la municipalité, qui couvre ses frais à 50 % dans le cadre du ramassage scolaire. A Jurançon, c'est la fédération des parents d'élèves des écoles publiques qui finance plusieurs services scolaires créés 1957, tandis que les lignes régulières des **Transports Palois Réunis** offrent la possibilité de se rendre sur Pau. Quand aux élèves du collège technique Marie-Christine, ils étaient transportés par l'entreprise Barneix, de La Chapelle de Rousse les lundi, mardi, mercredi, et vendredi.
Le 28 décembre 1960, le conseil municipal palois décide la réouverture (à l'essai) de la ligne Pau-Gelos sous couvert d'une convention bipartite. Les résultats sont très satisfaisants, mais devant les multiples protestations du comité technique départemental des transports, la ligne est suspendue le 1er février 1961. Devant le mécontentement manifesté par les usagers, le comité technique dut faire marche arrière. La reprise était autorisée et devint effective 15 septembre 1961 à raison de 10 aller-retour quotidiens. Le 28 septembre, une nouvelle convention était signée avec la mairie de Gelos, la ligne est légèrement modifiée.
Vers 1963, Jurançon est à nouveau desservie.
Courant 1964, des négociations ont lieu entre la STAB et la mairie de Bi-

| CHIFFRES CLÉS DU RÉSEAU STAB | | |
|---|---|---|
| Année | Nb de voyages | Km parcourus |
| 1 959 | 1 381 190 | 222 870 |
| 1 960 | 1 519 189 | 238 579 |

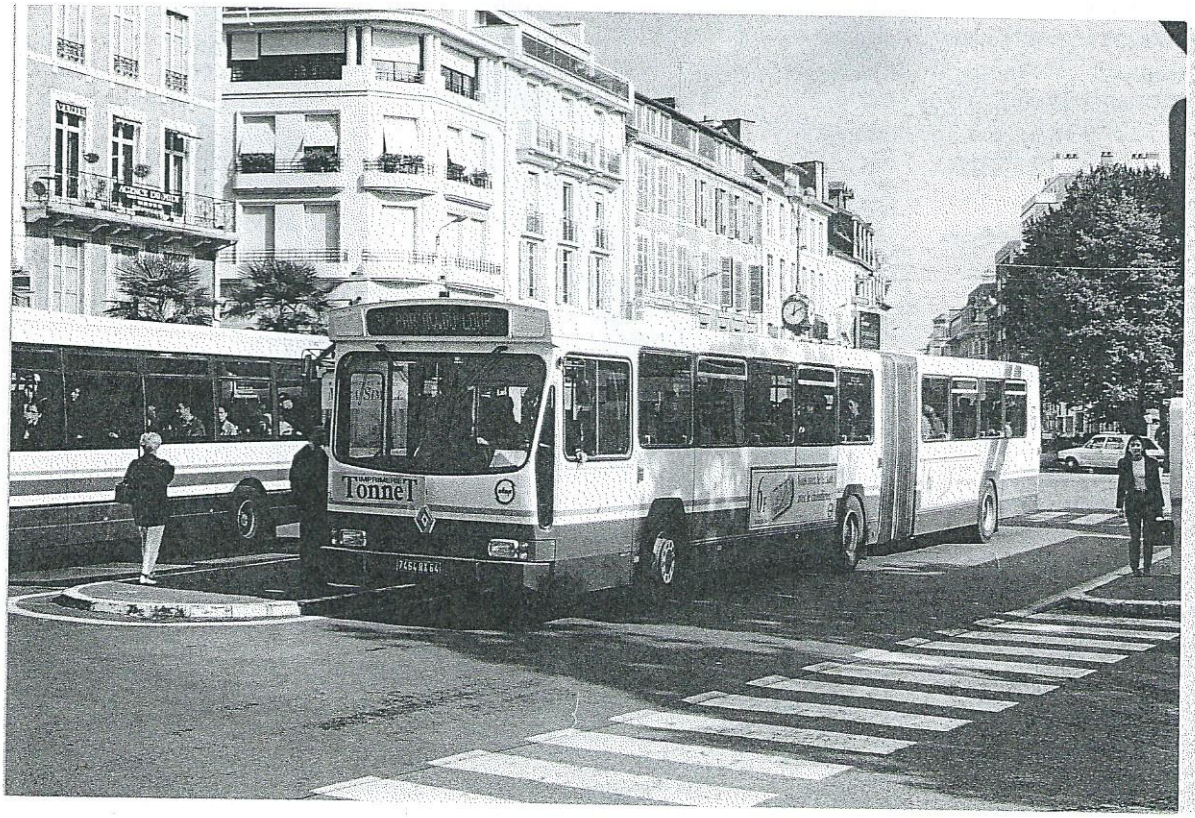
zanos pour la desserte de cette commune et du quartier du Buisson, à raison de 7 à 8 aller/retours par jour.
Le nouveau service est inauguré le 1er février 1965.
On en profite pour renforcer encore la ligne 5, où les fréquences sont portées de 30 à 20 minutes, et la 4 qui bénéficie de 4 aller/retours supplémentaires.
La 2 est légèrement modifiée, afin de desservir le lotissement Mérillon et l'école de l'avenue des Lauriers.

D'autres modifications interviennent le 27 septembre 1965 : Le terminus de la ligne 4 Place Clemenceau / Fouchet / Cité des Lilas est reporté à l'entrée de la rue Gavarnie, place du lotissement Coopetrol 1. Cette mesure entraîne la suppression de la "boucle des Lilas" et permet la desserte de nouveaux quartiers en construction dans le secteur du chemin des Cailles, du chemin de Montardon, de la rue Gavarnie et de la rue du Marboré.
Afin de renforcer la desserte de la résidence Bellevue, une ligne nouvelle 5 ter est également créée par le chemin Loudères et le chemin du loup.

## 1979 : NAISSANCE DE LA STAP

La convention de concession du réseau à la SBTA venant à terme au 31 décembre 1979, la municipalité décide de résilier le contrat et de mettre en place un nouveau réseau de transports collectifs. Un syndicat d'études est créé en début d'année, puis transformé en **Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Paloise** (SITAP) au mois de juin.

Présidé par l'adjoint au maire André Magre, le SITAP devient l'autorité organisatrice des transports urbains et réunit huit communes : Pau, Billère, Bizanos, Gelos, Jurançon, Lescar, Lons, et Mazères. Son but est d'appliquer *"une politique cohérente appropriée aux besoins présents et futurs de la population"*. Composé de huit membres, le bureau du SITAP était chargé d'effectuer les études et de déposer des propositions. Mais l'organe exécutif reste le comité, composé de 42 délégués.
Dès sa première réunion, le SITAP décide d'instituer le versement transport au taux de 1 % (en vertu du décret du 7 novembre 1974), afin *"de se doter des moyens financiers lui permettant d'améliorer la qualité du service"*.
Parallèlement, une société anonyme d'économie mixte, la **Société des Transports en commun de l'Agglomération Paloise** (STAP) est créée pour assurer la gestion et l'exploitation du réseau urbain.
La participation financière du SITAP dans le capital de la société, de l'ordre de 65 %, assure aux élus locaux un contrôle direct sur les activités de la STAP. Les autres actionnaires sont la Chambre de Commerce et d'Industrie (11,65 %), la Caisse d'Épargne et de Prévoyance (11,60 %), la Caisse Régionale du Crédit Agricole (11,60 %), et divers partenaires privés (0,15 %).
Le conseil d'administration de la STAP est composé de 12 membres : 7 représentants des communes et 5 représentants des autres partenaires.
La STAP entre en possession du réseau urbain le 1er janvier 1980.




Pau, place Clemenceau

Le PR180 n°31, le plus vieil articulé en service sur le réseau STAP

Photo : J. P. Vergez-Larrouy 30/10/1996

# LA STAP AUJOURD'HUI

## 1980 - 1998 : DIX-HUIT ANNÉES D'ÉVOLUTION

Le SITAP représente une agglomération de 130 000 habitants, d'une superficie de 112 km2.
Convaincu de la nécessité de développer les possibilités de déplacement à l'intérieur de l'agglomération paloise, le SITAP n'en est pas moins réaliste.
Dès 1980, on parle *"d'offrir à la population un service de transports urbains adapté aux besoins, accessible à tous, doté d'un matériel confortable, tout en restant dans les limites imposées par les possibilités financières des collectivités adhérentes"*.
Le réseau se dote d'un nouveau logo, et délaisse le classique vert et crème de ses bus pour une identité visuelle plus moderne.
Pour André Magre, une restructuration complète du réseau de la STAP est nécessaire. D'entrée, l'effort porte sur le renouvellement du matériel roulant.
Cela amène les membres du SITAP à voter la construction d'un nouveau dépôt d'autobus, afin de répondre à un triple objectif :

- disposer de surfaces de remisage suffisantes pour le parc d'autobus.
- doter la société d'exploitation de locaux et d'équipement techniques modernes, indispensable à l'entretien du matériel
- assurer au personnel de meilleures conditions de travail.

De 1980 à 1983, le réseau urbain est considérablement étendu : 135 kilomètres de lignes et une offre accrue de 87,3 % par rapport à 1979. Le nombre de kilomètres parcourus est pratiquement doublé.
Une fois atteint ce premier objectif, l'effort est porté sur l'amélioration qualitative et quantitative de l'offre de transport.

En 1984, on procède à la diamétralisation de cinq lignes. Accompagnée d'une augmentation des fréquences, cette mesure permet de traverser l'agglomération sans changer d'autobus, le réseau restant centré Place Clemenceau, en plein centre ville.
La gare routière est également située sur cette place, ce qui présente l'avantage d'offrir une correspondance avec les cars interurbains des T.P.R., de la CITRAM, et de la S.A.L.T.

| RESEAU STAP - 1984 | | |
|---|---|---|
| 1 | PEBOUÉ | LOUVIE |
| 2 | BILLERE Plaine | ARELEC |
| 3 | LONS / PERLIC | CLEMENCEAU |
| 4A | BOCAGE | CLEMENCEAU |
| 4B | RITTAUD | CLEMENCEAU |
| 4C | DIDEROT Saumur | CLEMENCEAU |
| 5A | OUSSE DES BOIS | CLEMENCEAU |
| 5B | TRIANON | CLEMENCEAU |
| 5C | CTSPA | CLEMENCEAU |
| 6 | INDUSNOR | CLEMENCEAU |
| 7 | BILLERE | GELOS |
| 8 | LONS Moulin | JURANÇON |
| 10 | LESCAR Coopégaz | BIZANOS |
| 13 | LESCAR Coopégaz | CLEMENCEAU |
| 16 | LESCAR Mariotte | CLEMENCEAU |

Le 1er septembre 1984 un "service de transport de personnes à mobilité réduite" (TPMR) est crée à la demande des élus afin *"de rendre l'agglomération accessible à tous et de favoriser l'insertion des handicapés"*. Il fonctionne à l'origine avec 2 minibus.

De nouveaux véhicules sont achetés en grande quantité à partir de la fin des années 1980, afin d'offrir plus de bus, plus de confort, et plus de régularité.
La mise en service du S.A.E. "Aladin" (Système d'aide de liaisons, d'analyses, et de développement d'informations novatrices) le 1er septembre 1989 s'est vite traduite par l'apparition de bornes électroniques Place Clemenceau et aux Halles, indiquant l'arrivée des bus et affichant des messages sur la vie du réseau. Mais ce service souffre visiblement d'un manque de fiabilité, et il ne fonctionne plus actuellement.

Depuis 1990, la STAP a réorienté ses efforts vers une meilleure qualité de service, et bien que le nombre de voyageurs ait augmenté de 137 % en 10 ans, un programme d'étude est lancé pour une nouvelle restructuration du réseau.
Le nouveau réseau est présenté au public le samedi 31 août 1991 (avec service gratuit) et entre en vigueur le 2 septembre. Le nombre de lignes est ramené à 9 (plus une antenne 1R Clémenceau-Rapatout), par diamétralisation et regroupements, chaque ligne étant désormais distinguée par une couleur.

En février 1995, une nouvelle catégorie de personnel fait son apparition dans les bus : les "agents d'accueil".
Au même moment, une nouvelle politique commerciale voit le jour et se traduit... par une baisse du prix du ticket de bus de l'ordre de 4,76 %, l'unité passant de 6,30 F à 6,00 F !
Baisse allant parfois jusqu'à l'offre promotionnelle : tous les samedis de septembre, le ticket ne vaut que 3 francs.

Pour mieux connaître les aspirations des usagers, la STAP organise sur 3 jours en avril 1995 une grande enquête sous le nom "La STAP à votre écoute". Plus d'un millier de réponses sont collectées. De cette enquête, il ressort que les principaux souhaits des usagers (actuellement "clients" dans les documents officiels) sont la création d'un service le dimanche et jours fériés, et d'un service de soirée. Seules 1,65 % des personnes interrogées se déclarent peu satisfaites des services proposés par la STAP. Beaucoup se plaignent néanmoins des fréquences de passage, de la capacité des bus aux heures de pointe, et réclament des lignes mieux adaptées aux besoins. Assez curieusement, on retrouve donc les vieilles revendications des années 30.

Tenant compte de ces résultats, la STAP modifiait quelque peu sa politique à la rentrée 1995.

Trois nouveaux quartiers sont desservis :

- Le lotissement du Pesqué à Lons, par prolongement de la ligne 4 depuis le Moulin.

- Le Château d'Este, à Billère, était lui aussi desservi par un embranchement de la ligne 4.

- 5 fois par jour, la ligne 1 est prolongée à la zone de l'échangeur, après le terminus ELF.

Dans le même temps, une nouvelle politique d'information est lancée. Après simplification, les horaires sont regroupés dans un nouveau "guide-bus" distribué dans tous les foyers via la Poste.
En cas de besoin et sur simple demande téléphonique, une hôtesse peut se rendre dans les foyers et expliquer les différentes démarches à suivre.
Un service identique est créé à l'intention des enfants et des aveugles, incluant l'accompagnement.
Un nouveau service "STAP info" s'engage à fournir gratuitement, sous 48 heures, les informations souhaitées par d'éventuels usagers (en particulier les guides horaires et l'indication de l'arrêt le plus proche du domicile).

En 1996, le réseau met en place le système de régulation "Iris" (caméras aux principaux carrefours), tandis que le matériel radio est changé (pour un montant de 1,270 millions de francs) et que 8 nouveaux abri-bus sont aménagés à Pau et dans la périphérie.

## Le réseau 1997/1998

A la rentrée 1997, une desserte "musclée" a été mis en place vers le campus universitaire (99 passages quotidiens grâce aux lignes 2, 4 et 6) et les différents terminus de la place Clemenceau ont été réaménagés. La ligne 7 a été prolongée pour desservir à l'aide d'un minibus le quartier des Pyrénées à Bizanos, coincé entre le Gave et la ligne SNCF Toulouse-Bayonne.
En tout, 23 services supplémentaires ont été crées, mais aucun bouleversement majeur n'est intervenu : les rotations cessent toujours vers 19h30 / 20 h00.

## Information et Tarification

La création de la STAP correspondait à la mise en place d'une *"tarification réaliste, simple et homogène"* ayant

| RESEAU STAP DEPUIS 1991 | | |
|---|---|---|
| 1 | CENTRE ELF | MAZÈRES L'Arriou |
| 2 | LESCAR Coopégaz | ARELEC |
| 3 | LONS Perlic | HOPITAL |
| 4 | LONS Moulin | BOCAGE |
| 5 | JURANÇON | OUSSE DES BOIS |
| 6 | BILLIERE Plaine | HOPITAL |
| 7 | TRIANON | BIZANOS Béarn |
| 8 | LESCAR Coopégaz | DIDEROT Saumur |
| 9 | LESCAR Mariotte | CLEMENCEAU |

pour but de *"faire participer l'usager de façon raisonnable aux dépenses du service des transports publics"* mais aussi de favoriser l'utilisation des titres d'abonnement au détriment des tickets vendus à l'unité, *"afin de récompenser la fidélité des voyageurs"*.
La création d'une première carte d'abonnement mensuelle, la carte "Beth Ceü", donnait des résultats positifs.
Parallèlement, une politique active d'information des usagers était entreprise à partir de 1980 :

- Un centre d'information était ouvert rue Gachet, au Palais des Pyrénées, en 1982, ainsi qu'un "kiosque-info" place Clemenceau.

- Divers documents d'information (guides-bus, fiches horaires par lignes, etc...) étaient édités à l'intention du public. Le plan du réseau et d'autres éléments d'information étaient affichés dans les 110 abribus et les 410 poteaux équipant les points d'arrêt du réseau.
C'est d'ailleurs à partir de cette époque que l'on commençait à remplacer les anciens poteaux d'arrêt rouge et jaune de la SBTA par de nouveaux modèles, plus modernes d'aspect.

- Un véhicule réformé (Le Berliet n° 78 immatriculé 7771 RF 64) était transformé en "bus-info" afin de circuler dans les communes adhérentes.

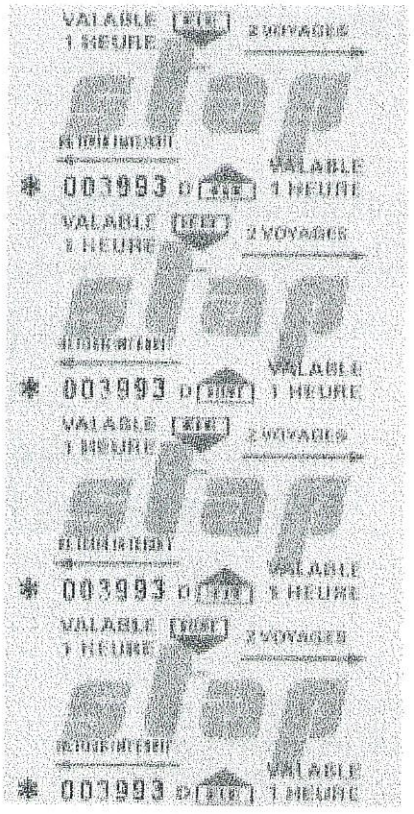
Aujourd'hui, le ticket à l'unité (de couleur verte) est vendu 6 francs et permet de voyager pendant une heure sur toutes les lignes. Il peut être acheté directement au conducteur, ou dans l'un des 70 points de vente de l'agglomération.
Il existe aussi des carnets pour huit voyages composés de 4 tickets (de couleur violette), vendus 30 francs
Le système des cartes d'abonnement a été complètement revu :

- les cartes Laser (couleur bleu nuit) réservée aux lycéens et collégiens et Campus (couleur verte) réservée aux étudiants pour 100 francs par mois, 300 francs par trimestre, ou 830 francs pour l'année scolaire

- la carte Contact réservée aux adultes et salariés pour 40 francs par semaine ou 134 francs par mois.

Depuis la rentrée 1995, les coupons d'abonnements sont gratuitement envoyés au domicile des abonnés qui ont opté pour un paiement par prélèvement automatique.

Une carte "arc en ciel" réservée aux personnes âgées, handicapées, et aux demandeurs d'emploi résidant sur les communes du SITAP, offre la gratuité du transport sous certaines conditions.
Enfin, des billets de groupe (prix de base : ticket en carnet) sont proposés aux groupes de 30 personnes au maximum.
Enfin, pour les collégiens et lycéens demi-pensionnaires, si l'établissement est distant de plus de 3 km du domicile, la gratuité peut être accordée grâce à une carte "Mini-Pass".



## Autres services

**Circuits scolaires**
En plus du trafic normal, la STAP dessert, matin et soir, par 9 circuits spéciaux, certains établissements scolaires : l'école primaire Lapuyade, les collèges Marguerite de Navarre, Jeanne d'Albret à Pau, Clermont et Jean Monnet ainsi que le lycée Saint Cricq à Pau, le collège du Bois d'Amour à Billère, le collège Ernest Gabard à Jurançon et le lycée Jacques Monod à Lescar.
Les autres établissements scolaires de l'agglomération sont directement desservis par les lignes régulières de la STAP.

**TPMR**
Le service à destination des personnes en fauteuil roulant, les non-voyants et toutes les personnes à mobilité réduite est assuré du lundi au samedi de 07h15 à 12h15 et 13h00 à 19h00 pour le prix d'un ticket unité même pour les personnes bénéficiant de la gratuité sur le réseau principal.

**Navettes aéroport**
L'aéroport que la municipalité voudrait bien voir paré du titre de "Pau-Pyrénées", mais que la population persiste à nommer Pau-Uzein, est assez excentré.
Un service spécial a vu le jour pour sa desserte depuis la gare de Pau SNCF. Théoriquement, les départs ont lieu de Pau à 06h00, 08h20, 10h00, 14h00, 18h00 et 19h30, assurant la correspondances avec les départs et les arrivées des vols Air France.
Un parcours supplémentaire a lieu les samedis et dimanches au départ de la gare de Pau, à 09h20.
La navette dessert la place Clemenceau et cours Lyautey pour la desserte de la cité administrative.
La durée du trajet est de 25 minutes et le tarif de 30 francs par personne.
Ce service a été confié à une société privée, les "Voyages l'étoile", qui y affecte trois minibus ne portant pas de numéros de parc : les Mercedes "Sprinter" immatriculés 7506 TV 64 et 1225 VM 64, et l'Iveco "Turbo-Daily" 4453 VR 64.
Le dépôt de cette société est situé au 5 chemin de l'aviation, à Idron.

De plus, depuis jeudi 31 octobre 1996, une navette quotidienne est assurée du lundi au samedi grâce à la ligne régionale Mont de Marsan-Pau exploitée par la société CITRAM Pyrénées avec un véhicule neuf et climatisé, et assure la correspondance pour les vols Air France à destination et en provenance de Paris. Les départs ont lieu de Mont de Marsan à 7 heures (ou 07h30 le samedi) et de Pau-Uzein à 19 h00.
La ligne assure la desserte d'Aire sur l'Adour et de Grenade sur l'Adour. Le prix du billet est de 78 francs depuis Mont de Marsan, 45 francs depuis Aire sur l'Adour.

**Location de bus**
La STAP peut louer ses autobus pour toute sorte d'occasion.

**Funiculaire**
Voir le dossier "A la Une" de ce numéro.

CHIFFRES CLÉS DU RÉSEAU STAP

| Année | Nb de voyages | Km parcourus |
|---|---|---|
| 1979 | 3 450 000 | 900 000 |
| 1980 | 5 328 000 | 1 296 000 |
| 1983 | 6 837 000 | |
| 1989 | 8 208 000 | 1 947 000 |
| 1990 | 8 000 000 | 1 948 000 |
| 1995 | 8 276 000 | 2 338 000 |

## Quelques données

Aujourd'hui, les bus de la STAP et le service TPMR circulent du lundi au samedi, toute l'année, à l'exception des dimanches et jours fériés.
Des horaires différents sont appliqués pendant les "petites vacances scolaires" et le samedi.

En 1984, le réseau employait 4 cadres, 16 agents de maîtrise ateliers ou administration, 6 agents administratifs, 114 conducteurs, et 18 agents d'ateliers.
En 1990, les effectifs n'avaient pas variés, à l'exception d'un agent de maîtrise et de 4 agents administratifs supplémentaires.

# AUTOBUS D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

## 1931 - 1979 : LE MATÉRIEL DE LA SBTA

Le premier bus entrait en service à Pau le 10 avril 1931. 7 autres voitures arrivaient par la route de Paris le 14, chargées de pièces de rechanges. D'une capacité de 25 places, ces voitures avaient vu leurs aménagements intérieurs modifiés en cours de construction, la municipalité ayant réclamé la pose de strapontins fixes dans les parties arrières. La capacité réelle était donc de 30 places (dont 20 assises). Dans un premier temps, un receveur était adjoint au chauffeur. Le but de cette mesure était surtout d'employer la totalité de l'ancien personnel masculin du tramway, voire *"de lui permettre d'apprendre à conduire"*. La municipalité avait opté pour le modèle Scemia à châssis surbaissé type SZ, avec moteur Renault 6 cylindres de 15 chevaux (12 pour le service des mines), sans plate-forme, d'un poids total en charge de 6590 Kgs. (châssis et carrosserie 3470 Kgs.) et d'une charge utile de 2625 Kgs.. Un exemplaire complémentaire était acheté d'occasion à la compagnie nationale de transports automobiles à Bayonne (2 rue J. Laffitte), où il avait déjà été immatriculé le 12 septembre 1930.
En octobre 1931, un Renault KZ incorporait également le parc, en provenance du département de la Seine où il avait été immatriculé 853 E 46 le 24 juillet 1928. Il devait faire assez peu de service à la SBTA, puisqu'il était revendu à Henri Maissard (Pau) le 18 avril 1936, puis revendu à Edouard Balespouey le 28 juin 1937 avant

d'être réimmatriculé 40 DE 64 au début des années 50.
Concernant la livrée, on avait renoncé au vert et blanc initialement prévu pour un brun rouge *"plus chaud, moins salissant, et fort plaisant à l'oeil"*.
Parmi le matériel des débuts, la municipalité engageait aussi quelques Renault type PY de 46 places et 19 chevaux, circulant à la vitesse commerciale de 13 km/h. Le 5447 NM 1 avait été acheté d'occasion dans le département de la Seine, où il avait été immatriculé 1876 RE 8 le 11 avril 1931. Ces véhicules n'étaient utilisés que les jours d'affluence, sur les lignes les plus chargées.
Tous ces véhicules portaient des numéros de parc. Il est probable que les PY aient eu les n° 1 à 5, les SZ 11 à 19 (mais seule la présence d'une "voiture 17" sur le réseau en 1934 permet de le suggérer...)
L'exploitation du réseau ayant été interrompue en juin 1940 faute de carburant, les services techniques municipaux étudiaient aussitôt la possibilité d'équiper les voitures avec un moteur électrique ou au gaz d'éclairage. En raison des fortes déclivités de la voirie urbaine, ces projets étaient rapidement abandonnés. Mais la société, qui avait vu presque tout son matériel réquisitionné, n'hésitait pas à investir dans du matériel neuf.
Finalement, sept autobus à gazogène étaient commandés : 3 neufs, commandés chez Berliet le 2 août 1940, et quatre à obtenir par la transformation de véhicules de la SBTA. *"Après des études assez délicates de mise au point technique engagées spécialement à notre demande, la maison Berliet a accepté de se charger de la transformation en gazogène de quatre autobus Berliet au gas-oil achetés il y a moins d'un an"*. Le 8 janvier 1941, un premier châssis équipé du gazogène était livré par l'agence Berliet de Toulouse, à valoir sur les quatre dont la transformation était prévue. La carrosserie devait être mise en place par les soins de la SBTA. Le premier des trois Berliet type PCKBG commandés partait de Lyon peu après. Au 20 janvier, la SBTA disposait donc de deux véhicules à gazogène, les PY ayant leur puissance ramenée à 13 chevaux avec un carburateur de secours de 10 litres.
Dès 1948, la compagnie réceptionnait de nouveaux "grands autobus".

## ÉTAT DE PARC DE LA SBTA

| Immatric. | Mise en service | Réimmatric. | Modèle | N° Série | Observations |
|---|---|---|---|---|---|
| 2815 NM 1 | 20/04/1931 | | Renault SZ | 464116 | Vendu Noël Raude, |
| 2816 NM 1 | 20/04/1931 | | Renault SZ | 464227 | - |
| 2817 NM 1 | 20/04/1931 | | Renault SZ | 464552 | Vendu Joseph Foursans |
| 2818 NM 1 | 20/04/1931 | | Renault SZ | 467528 | - |
| 2903 NM 1 | 28/04/1931 | | Renault SZ | 424226 | - |
| 2904 NM 1 | 28/04/1931 | | Renault SZ | 464551 | - |
| 2906 NM 1 | 28/04/1931 | | Renault SZ | 467527 | - |
| 356 NM 1 | 21/07/1931 | | Renault SZ 2 | 463923 | Ex CNTA, Bayonne |
| 549 NM 2 | 23/08/1933 | | Renault SZ 2 | 464549 | - |
| 2905 NM 1 | 28/04/1931 | | Renault PY | 463399 | - |
| 2907 NM 1 | 28/04/1931 | | Renault PY | 467482 | - |
| 4501 NM 1 | 18/09/1931 | | Renault PY | 463387 | - |
| 4502 NM 1 | 18/09/1931 | | Renault PY | 467221 | Gazogène, 12/12/1941 |
| 5447 NM 1 | 11/01/1932 | | Renault PY | 463402 | Ex ? |
| 4618 NM 1 | 1/10/1931 | | Renault KZ 2 | 351907 | Vendu H. Maissard, Pau |
| 2942 NM 3 | 1/06/1938 | | Renault ADJDA 1 | 859968 | - |
| 2943 NM 3 | 1/06/1938 | | Renault ADJDA 1 | 859861 | - |
| 3083 NM 3 | 18/06/1938 | | Renault ADJDA 1 | 875632 | - |
| 3084 NM 3 | 18/06/1938 | | Renault ADJDA 1 | 855395 | - |
| 3085 NM 3 | 18/06/1938 | | Renault ADJDA 1 | 858937 | - |
| 3086 NM 3 | 18/06/1938 | | Renault ADJDA 1 | 858938 | - |
| 3087 NM 3 | 18/06/1938 | | Renault ADJDA 1 | 875810 | - |
| 3088 NM 3 | 18/06/1938 | | Renault ADJDA 1 | 858521 | - |
| 7323 NM 3 | 14/11/1939 | 851 M 64 en 1951 | Berliet PSG 3 | N 138 | Gazogène (1941 ?) |
| 7408 NM 3 | 5/12/1939 | 852 M 64 en 1951 | Berliet PSG 3 | N 151 | Gazogène (1941) |
| 7409 NM 3 | 5/12/1939 | 853 M 64 en 1951 | Berliet PSG 3 | N 152 | Gazogène (1941) |
| 7410 NM 3 | 5/12/1939 | 867 S 64 en 1951 | Berliet PSG 3 | N 147 | Gazogène (1941) |
| 7790 NM 3 | 22/03/1940 | 265 X 64 en 1952 | Berliet PCH 7 | 153723 | Gazogène (1944) - Ex Lyon 2764 PF 8 |

# 1980 - 1998 : LE MATÉRIEL DE LA STAP

En 1979, dernière année d'exploitation par la SBTA, le parc était de 20 bus en tout et pour tout. La STAP allait récupérer les derniers bus commandés par la STAB, qui semblent être des PR 100.
En 1979, ils arboraient une livrée vert foncé (bas de caisse) et gris perle (parties supérieures), avec les armoiries municipales sur la partie arrière de la carrosserie.
La STAP effectue de nombreux achats, et en 1984, l'effectif était déjà de 53 bus, puis de 60 l'année suivante
La modernisation du parc est poursuivie à partir de 1984, afin de maintenir une moyenne d'âge des véhicules inférieure à 5 ans.
C'est également en 1984 que l'on décide d'équiper tous les bus du réseau de radio-téléphones, permettant d'intervenir plus rapidement en cas d'incidents, de pannes, ou de perturbations.
Sur les 66 véhicules à l'effectif en 1989, on compte déjà 6 articulés et 6 R 312, chiffre passé à 8 et 12 en 1991.

Depuis le 1er juin 1992, la STAP utilise le diester comme carburant pour ses bus.

Chaque année, la STAP procède au renouvellement de ses bus.
1996 a vu l'arrivée de deux nouveaux R 312, mais aussi la rénovation de 7 autobus (dont un articulé), alors que le SITAP n'avait prévu, dans sa séance du 9 janvier 1996, que la réfection des carrosseries de 5 bus, pour un montant de 1,58 millions de francs. 6 de ces bus "restylés" avec pièces SAFRA semblent être d'anciens PR 100 MI.

Au 30 octobre 1996, le parc commercial comprenait un total de 83 bus, d'une moyenne d'âge de 124 mois

**Les bus routiers** n° 11/12 et 15/20 :
Essentiellement destinés aux services scolaires, mais la STAP les utilise aussi pour ses "services occasionnels", groupes, séjours, spectacles, mariages, foires, salons, etc...

**Les minibus :**
Afin d'assurer le service TPMR, deux minibus étaient livrés en 1984. Ils sont spécialement aménagés pour recevoir 3 personnes en fauteuil roulant et 5 personnes assises.

**Les articulés**
Dès 1983, la STAP réceptionne ses premiers PR 180, d'une capacité de 45 places assises et 114 debout. Aujourd'hui, les PR 180 sont principalement affectés au service de la ligne 3.
10 unités sont en service et la moyenne d'âge de la série est de 113 mois.

**Les standards**
Lors de la création de la STAP, le gros du parc était constitué de Berliet PR 100 MI. Un complément du même type a été fourni par Renault.
19 unités sont encore en service. Ce sont les bus les plus ancien circulant dans les rues de Pau si l'on excepte les "routiers". Des PR 100.2 firent ensuite leur apparition.
A partir de 1989, les nouveaux R 312 sont arrivés. Ils sont tous du modèle 3 portes.
Puis en 1997, ce sont les Agora qui arrivent sur le réseau, affectés en priorité à la ligne 6 entre Billère-Plaine et le centre hospitalier. D'autres devraient suivre, au rythme normal de remplacement du matériel.

**Autres véhicules**
Il existe aussi un certain nombre de véhicules légers d'intervention, portant des numéros parc et dont la liste n'a pu être trouvée. Le n° 412 correspond à une AX Citroën, et la tranche 500 semble réservée aux Renault.

Au 30 octobre 1996, en plus des bus mentionnés dans les tableaux pages suivantes, le dépôt abritait également les engins suivants :

- Un "bus-info" sans n° de parc, immatriculé 4707 QS 64. L'ancien bus info PR 100 MI n° 78 a disparu. Un autre PR 100 MI Berliet porte aujourd'hui son numéro, mais il est immatriculé 1512 RK 64.

- Un bus britannique à impériale de couleur rouge, immatriculé 3767 VA 64, et appartenant à une association de l'Ousse des Bois. Il est abrité ici à titre simplement amical.

- Un autobus à plate-forme arrière ouverte SC 10, ex RATP, immatriculé 4316 TP 64 et portant le n° parc 62. Ce véhicule est aujourd'hui réformé. Acheté d'occasion, il a fait assez peu de service sur le réseau de la STAP, les agents se plaignant de sa conduite particulièrement capricieuse. Actuellement, son numéro parc a été repris par un PR 100 MI restylé, immatriculé 1840 VN 64.

**Le dépôt**
L'ancien dépôt de la SBTA, qui était en fait le dépôt primitif des tramways du Bois Louis reconverti en dépôt d'autobus fin 1931 par l'entreprise Legrand et fils, était devenu notoirement insuffisant. Trop étroit, débouchant sur une avenue Gaston Lacoste très chargée en soirée par l'intermédiaire d'un pont à faible gabarit datant du début du siècle, l'installation était condamnée. Il n'était pas rare de voir de longues files de bus arrêtées au milieu de l'avenue, attendant "une trouée" pour regagner le dépôt au prix de manoeuvres parfois hasardeuses...
Un nouveau dépôt conçu pour 120 véhicules entrait en service en août 1984 avenue Larribau, dans le parc d'activités Pau-Pyrénées, il couvre une superficie de 3,5 hectares et comporte :

- un parc de stationnement à l'air libre avec bornes d'alimentation électrique, permettant l'éclairage intérieur des véhicules lors du nettoyage (et évitant donc d'utiliser les batteries du véhicule)

- des bâtiments techniques comprenant un tunnel de lavage et une rampe de lavage châssis, une station service avec distribution de gazole, d'huile et de liquide de refroidissement, et un atelier d'entretien et de réparations mécaniques ou de carrosserie, avec cabine de peinture.

- un ensemble administratif et des locaux sociaux.

Lors de la séance du 9 janvier 1996, le SITAP a fait figurer l'agrandissement et la rénovation du dépôt des autobus parmi les priorités de l'année, pour un coût de 8 millions de francs.

# ÉTAT DU PARC AU 1ER JANVIER 1998

| N° Parc | Constructeur | Type | Immatriculation | Mise en service | Observations |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | Renault | PR 14 S | 9630 RM 64 | ? | Tourisme |
| 12 | Renault | PR 14 S | 9631 RM 64 | ? | Tourisme |
| 15 | Renault | S 53 R | 9402 RM 64 | ? | Tourisme |
| 16 | Renault | S 53 R | 9404 RM 64 | ? | Tourisme |
| 17 | Renault | S 53 R | 9403 RM 64 | ? | Tourisme |
| 18 | Renault | S 53 R | 8671 RM 64 | ? | Tourisme |
| 19 | Renault | S 53 R | 8672 RM 64 | ? | Tourisme |
| 20 | Renault | S 53 R | 8673 RM 64 | ? | Tourisme |
| 25 | Renault/Heuliez | Master GX 17 | 3803 SF 64 | 1984 | Minibus. "TPMR" |
| 26 | Renault/Heuliez | Master GX 17 | 6848 SF 64 | 1984 | Minibus. "TPMR" |
| 27 | Renault | Master-Trafic T 35 D | 9170 TP 64 | ? | Minibus. "TPMR" |
| 31 | Renault | PR 180 | 7464 RX 64 | ? | Articulé |
| 32 | Renault | PR 180 | ? RX 64 | ? | Articulé |
| 33 | Renault | PR 180 | 503 SC 64 | 1984 | Articulé |
| 34 | Renault | PR 180 | 6292 SJ 64 | ? | Bouclier av. SAFRA |
| 35 | Renault | PR 180.2 | ? SJ 64 | ? | |
| 36 | Renault | PR 180.2 | 6690 TH 64 | ? | Restlylé 1997 |
| 37 | Renault | PR 180.2 | 7264 TM 64 | ? | |
| 38 | Renault | PR 180.2 | 6296 SJ 64 | ? | |
| 39 | Renault | PR 180.2 | 4976 TZ 64 | ? | |
| 40 | Renault | PR 180 ? | 695 VM 64 | 1995 ? | Restylé SAFRA |
| 55 | Renault | PR 100 MI | 4813 TY 64 | ? | |
| 56 | Renault | PR 100 MI | ? TY 64 | ? | |
| 57 | Renault | PR 100 MI | 4820 TY 64 | ? | |
| 58 | Renault | PR 100 MI | 1834 VN 64 | ? | Restylé Safra 1995 |
| 59 | Renault | PR 100 MI | 1835 VN 64 | ? | Restylé Safra 1995 |
| 60 | Renault | PR 100 MI | 1837 VN 64 | ? | Restylé Safra 1995 |
| 61 | Renault | PR 100 MI | 1839 VN 64 | ? | Restylé Safra 1995 |
| 62 | Renault | PR 100 MI | 1840 VN 64 | ? | Restylé Safra 1995 |
| 63 | Renault | PR 100 MI | 1841 VN 64 | ? | Restylé Safra 1995 |
| 70 | Berliet | PR 100 MI | 952 RK 64 | ? | Vendu LEP Jurançon |
| 71/74 | Berliet | PR 100 MI | ?RK 64 | ? | Réformés |
| 75 | Berliet | PR 100 MI | 958 RK 64 | ? | |
| 76 | Berliet | PR 100 MI | 959 RK 64 | ? | |
| 77 | Berliet | PR 100 MI | 1511 RK 64 | ? | |
| 78 | Berliet | PR 100 MI | 1512 RK 64 | ? | |
| 79 | Berliet | PR 100 MI | 1513 RK 64 | ? | |
| 80 | Berliet | PR 100 MI | 1514 RK 64 | ? | |
| 81 | Berliet | PR 100 MI | 1515 RK 64 | ? | |
| 82 | Berliet | PR 100 MI | 1516 RK 64 | ? | |
| 83 | Renault | PR 100 | RS 64 | ? | Ex série 400 ? |
| 84 | Renault | PR 100 | RS 64 | ? | Ex série 400 ? |

| N° Parc | Constructeur | Type | Immatriculation | Mise en service | Observations |
|---|---|---|---|---|---|
| 85 | Renault | PR 100 | 4207 RS 64 | ? | Ex série 400 ? |
| 86 | Renault | PR 100 | RS 64 | ? | Ex série 400 ? |
| 87 | Renault | PR 100 | RS 64 | ? | Ex série 400 ? |
| 88 | Renault | PR 100 | RS 64 | ? | Ex série 400 ? |
| 89 | Renault | PR 100 | 5274 RX 64 | ? | Ex série 400 ? |
| 90 | Renault | PR 100 | 5033 SC 64 | ? | Ex série 400 ? |
| 91 | Renault | PR 100.2 | 512 SJ 64 | 1984 | Modernisé |
| 92 | Renault | PR 100.2 | ? SJ 64 | ? | |
| 93 | Renault | PR 100.2 | 514 SJ 64 | 1984 | |
| 94 | Renault | PR 100.2 | 516 SJ 64 | 1984 | Modernisé |
| 95 | Renault | PR 100.2 | 517 SJ 64 | 1984 | |
| 96 | Renault | PR 100.2 | 519 SJ 64 | 1984 | |
| 97 | Renault | PR 100.2 | 520 SJ 64 | 1984 | Modernisé |
| 98 | Renault | PR 100.2 | 522 SJ 64 | 1984 | |
| 99 | Renault | PR 100.2 | 9728 SR 64 | 1988 | |
| 100 | Renault | PR 100.2 | 9721 SR 64 | 1988 | |
| 101 | Renault | PR 100.2 | 9722 SR 64 | 1988 | |
| 102 | Renault | PR 100.2 | 9727 SR 64 | 1988 | |
| 103 | Renault | PR 100.2 | ? SR 64 | ? | |
| 104 | Renault | R 312 | 2630 TA 64 | 1990 ? | |
| 105 | Renault | R 312 | 2629 TA 64 | 1990 ? | |
| 106 | Renault | R 312 | ? TA 64 | 1990 ? | |
| 107 | Renault | R 312 | 2627 TA 64 | 1990 ? | |
| 108 | Renault | R 312 | 5018 TA 64 | 1990 ? | |
| 109 | Renault | R 312 | 5017 TA 64 | 1990 ? | |
| 110 | Renault | R 312 | 4307 TP 64 | ? | |

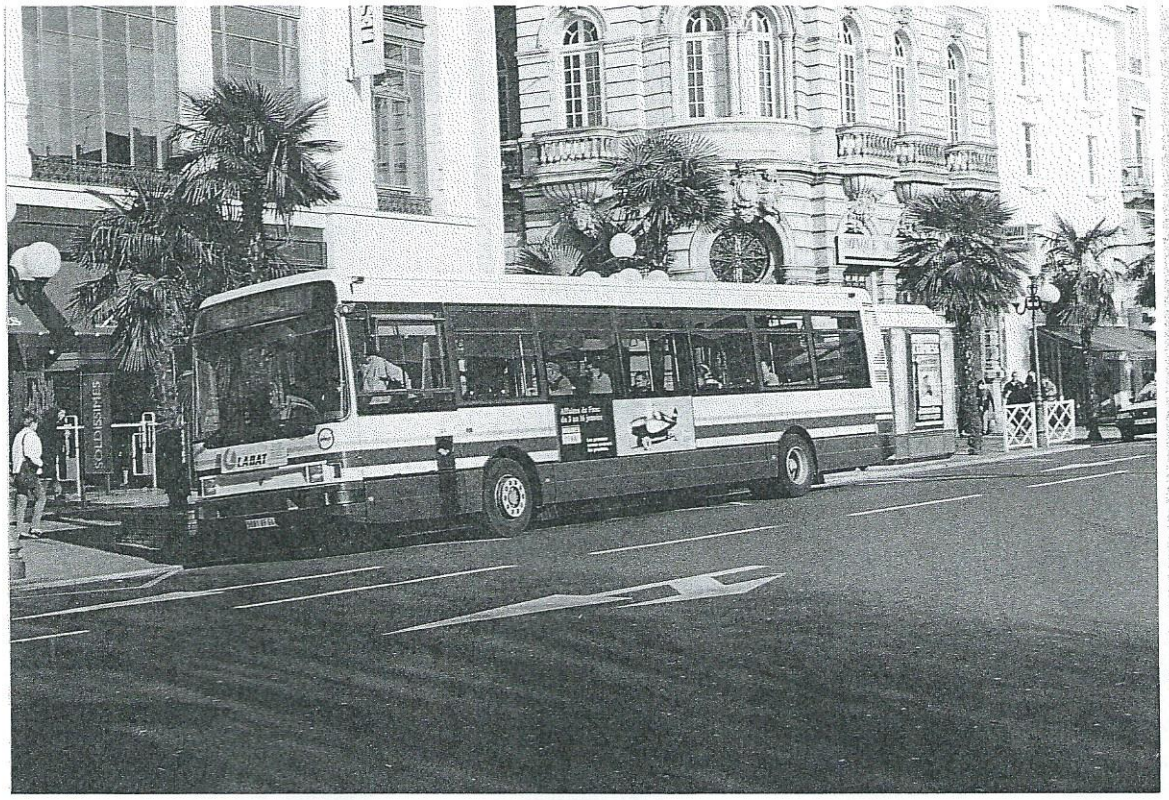



Pau
Dépôt STAP

Les PR180-2
n° 37 et 40

*Le n° 40 pourrait bien être un PR118 et non un PR180-2 restylé*

Photo :
J. P. Vergez-Larrouy
Déc. 1997



Pau, place Clemenceau

Le R312 n°124

Photo : J. P. Vergez-Larrouy Janvier 1998

| N° Parc | Constructeur | Type | Immatriculation | Mise en service | Observations |
|---|---|---|---|---|---|
| 111 | Renault | R 312 | ? TP 64 | ? | |
| 112 | Renault | R 312 | ? TS 64 | ? | |
| 113 | Renault | R 312 | 7885 TS 64 | ? | |
| 114 | Renault | R 312 | 7889 TS 64 | ? | |
| 115 | Renault | R 312 | 7888 TS 64 | ? | |
| 116 | Renault | R 312 | 7894 TS 64 | ? | |
| 117 | Renault | R 312 | ? TS 64 | ? | |
| 118 | Renault | R 312 | 1079 TZ 64 | ? | |
| 119 | Renault | R 312 | 1082 TZ 64 | ? | |
| 120 | Renault | R 312 | 1084 TZ 64 | ? | |
| 121 | Renault | R 312 | 9077 VF 64 | ? | |
| 122 | Renault | R 312 | 9079 VF 64 | ? | |
| 123 | Renault | R 312 | 9080 VF 64 | ? | |
| 124 | Renault | R 312 | 9081 VF 64 | ? | |
| 125 | Renault | R 312 | 9083 VF 64 | ? | |
| 126 | Renault | R 312 | 6732 VN 64 | ? | |
| 127 | Renault | R 312 | 6133 VN 64 | ? | |
| 131 | Renault | Agora | 8724 VX 64 | 1997 | |
| 132 | Renault | Agora | 8728 VX 64 | 1997 | |
| 133 | Renault | Agora | 8729 VX 64 | 1997 | |
| 134 | Renault | Agora | 8730 VX 64 | 1997 | |
| 135 | Renault | Agora | 8726 VX 64 | 1997 | |
| 146 | Renault | Trafic | 2952 SA 64 | ? | Service |
| - | Renault | R4 | 7229 SL 64 | ? | Service |
| 412 | Citroën | AX | 6562 VL 64 | ? | Service |
| 505 | Renault | Clio | 3229 TP 64 | ? | Service |

# EURO

## NOUVELLES DE BELGIQUE, LUXEMBOURG ET SUISSE

*En complément des informations paraissant dans cette rubrique, nous vous renvoyons avec plaisir, si vous souhaitez en savoir plus, vers deux publications européennes :*

*Pour la Belgique :*

***TRAM 2000***
*c/o Roland DE COSTER*
*26 avenue de l'Opale*
*B 1030 BRUXELLES*
*e-mail : tram2000@skynet.be*

*10 numéros par an*

*Pour la Suisse :*

***ENDSTATION OSTRING***
*c/o Jean-Philippe COPPEX*
*30a rue de la Servette*
*CH 1202 GENEVE*
*e-mail : ostring@iprolink.ch*

*3 numéros par an (bilingue Français / Allemand)*

*Un certain nombre des informations que vous trouverez ci-dessous (repérées par T2000 ou EO) sont d'ailleurs issues de ces publications. Elles ne représentent toutefois qu'une infime partie de leur contenu.*

*Rubrique placée sous la responsabilité de Patrick KIRSTETTER*



## BELGIQUE

### BRUXELLES
### BRUSSEL




**Rififi**
La marmite bout à la STIB depuis la mi-avril. Des agents de la Surveillance Générale (sorte de super-contrôleurs chargés de la lutte anti-fraude et de la surveillance des stations) sont accusés de violences, de propos racistes, d'attitudes fascistes et d'espionnage de réunions syndicales...
La STIB fait, malgré elle, la Une de l'actualité et les voyageurs se braquent contre tous les agents de l'entreprise de transport bruxelloise. Le 06 mai, le responsable de ce service était "remercié"...

**Travaux**
D'importants travaux de renouvellement de voies ont lieu actuellement dans les quartiers Louise - Régence - Parc de Bruxelles concernant les lignes 92, 93 et 94 du tramway. Selon les passagers empruntant ces vénérables infrastructures, il était temps !
La circulation est complètement interrompue durant le week-end jusqu'au 01 juin prochain. Un service de bus est alors mis en place entre les stations de métro "Louise" et "Botanique".
Dans le même temps, à Forest, des travaux de mise en site propre de la ligne 18 (ilôt central de l'avenue Ceuppens) ont débuté.

**2000**
Selon le journal d'entreprise des STIB (Au fil des lignes), la fiabilité des motrices 2000 s'améliore.
En 3 ans, le nombre d'avaries a fortement diminué. Alors qu'en 94 on comptait un problème technique environ tous les 2652 km, fin 97 seule une seule avarie tous les 15.304 km était constatée.
Rappellons que les motrices 2000 sont au nombre de 51 (2001 à 2051), toutes remisées au dépôt de la chaussée de l'Hippodrome à Ixelles.

**Certifications**
Toujours selon cette même publication, des certifications ISO ont été décernées en décembre 97 à deux établissements STIB : l'atelier central des trams de la rue de Cureghem (ISO 9002) et le centre de formation (ISO 9001)

**Métro**
Le 4 mars 97 a vu le lancement des travaux du prolongement de la ligne de métro 1B, de la station "Bizet" au sud-ouest de l'agglomération, à l'hôpital Erasme. Ce prolongement de 2,7 km desservira 4 nouvelles stations. "La Roue", "CERIA", "Maurice Carême", et "Hôpital Erasme". La suppression de la ligne de tramway 56 (Hôpital Erasme-Gare de Schaerbeek) pourrait ne pas survivre à cette nouvelle infrastructure. *(T2000)*

## COTE FLAMANDE / VLAAMSE KUST

### Tram

L'exploitant aimerait mettre en service le prolongement du tramway entre De Panne et Adinkerke le 1er juillet prochain. Deux voies de garage seront ménagées au terminus d'Adinkerke pour le stationnement de 6 rames entrainant la suppression du petit dépôt annexe de De Panne. A cette occasion le tracé des voies sera remaniée à la sortie de la cité balnéaire qui deviendra un terminus intermédiaire. *(T2000)*

Rappellons que les dirigeants de De Lijn rêvent de voir cette ligne prolongée jusqu'au centre de Dunkerque. Mais il semble que du côté français, les défenseurs du projet manquent singulièrement d'enthousiasme, un tram-train étant dans les cartons...

## GAND / GENT

### PCC

22 motrices PCC seront bientôt modernisées. Les principales modifications apportées seront la rénovation de la caisse, le remplacement de la commande de traction actuelle par des hacheurs à thrystors, la fermeture du poste de conduite et le montage de portes louvoyantes-coulissantes. Cette rénovation sera effectuée dans les ateliers allemands de la Mittenwalder Gerätebau. Les premières à ouvrir le bal seront les n°14 et 10. *(T2000)*

### Dépôt

Un nouveau dépôt de tram est en projet pour remplacer celui existant actuellement à Gentbrugge. Plusieurs sites sont étudiés. *(T2000)*

## HASSELT

### Gratuit

Depuis déja plusieurs mois, une expérience de gratuité des transports urbains se poursuit dans cette cité du Limbourg pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture chez eux. Le réseau a été pour l'occasion restructuré.
Les premiers résutats montrent que les bus transportent huit fois plus de voyageurs que l'an dernier et un sixième de ceux-ci déclarent laisser leur voiture définitivement au garage. A suivre donc avec grand intérêt ! *(T2000)*

# SUISSE

## CHAUX DE FONDS (La)

### Fusion

Le réseau TC de la Chaux-de-Fonds *(que vous aviez découvert dans notre n°18)* vient d'absorber son voisin du Locle (ALL). Pour ménager les susceptibilités, les véhicules du réseau urbain du Locle n'arboreront pas la livrée TC mais celle, plus généraliste, des Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN) auxquels sont rattachés les deux réseaux. *(EO)*

## GENEVE

### Tramway

La nouvelle ligne **16** reliant la gare Cornavin à Moillesulaz est en service depuis le 28 mars.
Rappellons que la seule infrastructure nouvelle réside uniquement dans la jonction "Stand"-"Bel-Air" en centre ville.
Le nouveau réseau de tram est dorénavant organisé en une triangulaire Cornavin - Moillesulaz - Bachet de Pesay (si l'on excepte le tronçon menant aux Palettes seulement desservi par la 13). Toutefois, la mise en service de ce nouveau triangle s'est traduite, aux heures de pointe, par une diminution de fréquence sur certains tronçons, aucun matériel supplémentaire n'ayant été commandé.
Des codes couleurs ont été adoptés pour différencier les lignes : jaune pour la 12, vert pour la 13, et rose pour la 16.

*A propos de cette ligne 16, nous nous devons de remercier notre correspondant suisse, Lionel Breitmeyer, qui nous a fait parvenir juste à temps les dépliants de l'ouverture de cette ligne pour qu'ils soient joints à votre précédent magazine.*

### Projets

Si l'on en croit le quotidien "Le Messager", quatre nouvelles liaisons devraient voir le jour d'ici 2005. La branche "Sécheron" entre Cornavin et la place des Nations, la section "Acacias" entre Plainpalais et le carrefour de l'Etoile, et" Grand-Lancry" entre Plainpalais et les Palettes.
Par contre, une inconnue de taille demeure concernant le tronçon Eaux-Vives-Annemasse, un certain nombre d'intervenants des deux côtés de la frontière s'interrogeant encore sur le bien fondé d'une telle liaison.

## NEUCHATEL TN

### Funiculaire

Quand on vous dit que les funiculaires sont indispensables ! Le réseau TN de Neuchâtel exploitera probablement le funiculaire dont la construction va démarrer à l'automne entre la gare et l'Université dans le cadre de l'Expo Nationale de 2001. *(EO)*

## ZURICH VBZ

### Dépôt

L'été dernier a vu la fermeture du dépôt de tram de **Burgwies**.
Les lignes 8, 11, et 15 qui y étaient affectés ont été répartis entre les dépôts de Elisabethenstrasse et de Eyscher-Wyss-Platz. Une de ces trois lignes, la **11**, sera prolongée jusqu'au parc des expositions (Messe)

### Cobra

Les six premiers trams "Cobra" commandés par les VBZ devraient arriver fin 99. Il s'agit d'un tramway surbaissé à cinq sections d'une longueur de 35,7 m.

# ACTUALITES

*Coordonnées par Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX*

## VAL

Comme nous l'écrivons plus haut (60 jours à... Toulouse), c'est le modéle Val 208 développé par Matra et Vevey FCB qui a été choisi pour équiper la deuxième ligne du métro toulousain.
La lutte avec GEC-Alsthom a été âpre, Matra ayant remporté ce marché de 1,5 milliard par neuf voix contre huit et une abstention. C'est un rude coup pour GEC-Alsthom qui a déja essuyé un revers à Lille.
Dans le numéro 8 du Magazine des Réseaux Urbains (page 41), nous vous relations la bataille entre les deux constructeurs autour de l'appel d'offres pour l'acquisition du matériel roulant de la deuxième ligne de métro lillois. Matra et GEC-Alsthom était auparavant partenaire dans la fabrication de la première génération de matériel, le Val 206. Les choses se sont gatées lorsque Matra a préféré s'associer à Vevey et Parizzi pour développer un nouveau matériel, le Val 208. GEC-Alsthom développe alors de son côté le Val 206 NG.
Les deux consortiums se présentèrent à l'appel d'offres avec leurs matériels respectifs et l'on assista à une bataille rangée faisant monter aux créneaux directions et syndicats des deux firmes nordistes, le matériel Matra devant être assemblé dans l'usine lilloise de FCB, celui de GEC-Alsthom dans la sienne de Valenciennes.
Pour calmer les esprits, le Président de la Communauté Urbaine de Lille, Pierre Mauroy, exigea que le marché soit partagé à raison de 31 rames pour Matra-FCB et 26 pour GEC-Alsthom. Ce partage n'a pas été rendu possible pour des raisons que nous ignorons et l'ensemble de la commande fut confiée à Matra.
Après les succès de Lille et de Toulouse, Matra peut aborder l'appel d'offres de Rennes avec une certaine sérénité.

## HEULIEZ

La firme de Rorthais devrait sortir un nouveau bus à gabarit réduit pour remplacer le GX 77 H. D'autre part les constructeurs plancheraient actuellement sur un projet d'autobus de 15 m de long à 2 essieux. A suivre.

## BUS AU GAZ

Ne rentrant pas dans la spécification des transports urbains, la nouvelle méritait tout de même que nous l'épinglions. Lorsque l'ancienne cité commerciale de la Pointe du Raz (Finistère) a été démolie, une navette autobus a été crée




pour rejoindre la nouvelle et le parking attenant, au pied du sémaphore. D'abord équipée d'un PR100, cette navette est maintenant exploitée à l'aide d'un Agora-GNV *(ci-dessus)*.

## ADTRANZ

Le constructeur ferroviaire a présenté le 17 mars en Norvège sa nouvelle gamme des matériels urbains et ferroviaire.
Le nouveau tramway, l'**Incentro** est à plancher bas intégral et bénéficie de l'expérience des gammes précédentes : GT6N (Berlin, Munich...), Eurotram (Strasbourg, Milan, ...) ou Variotram (Sydney, Mannheim, ...). Entièrement modulaire, il sera disponible en 6 longueurs, 3 largeurs et 5 formes de cabine. Bien que déjà choisi par Nantes pour équiper la future ligne 3 et renforcer les deux existantes, il faudra attendre l'été pour voir la maquette et la mi-99 pour la rame de pré-série.
Un nouveau métro à grand gabarit, le **Movia**, est également au catalogue d'Adtranz mais il n'existe pour l'heure que sur le papier.
Enfin, ADTRANZ a également présenté un mini-métro, **Innovia**, destiné aux dessertes internes de type aéroports. Les cabines de 13 mètres, pouvant transporter 100 personnes, sont montées sur pneus et roulents sur une piste à rail central. L'innovation vient de leur automatisme piloté par radio en non par câble ou par frottement.

## AUTOCARS

RVI (Renault Véhicules Industriels) et Ivéco ont décidé de fusionner leur activité autocar. La nouvelle société commune est baptisée IBR.

# LES BUS PROPRES

*Patrick KIRSTETTER*

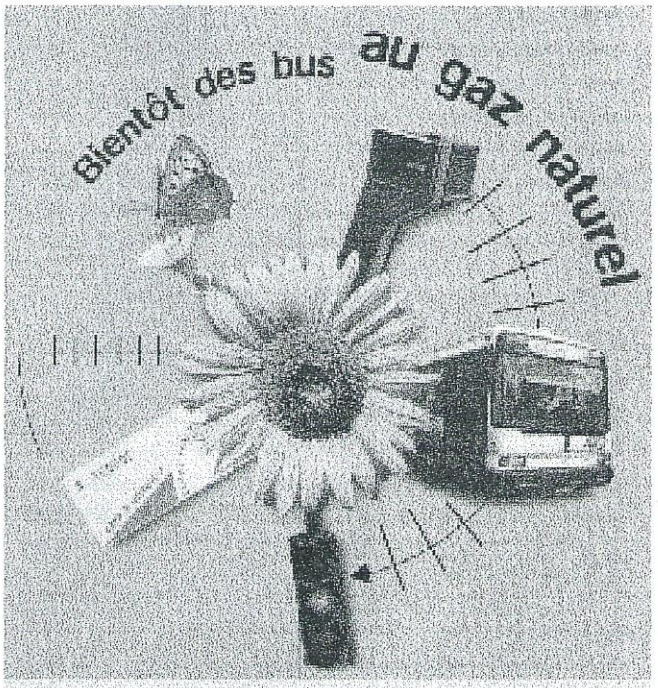
En cette fin de siècle, les habitants des grandes agglomérations sont de plus en plus préoccupés par le phénomène de pollution dont les dangers pour la santé sont reconnus. Alors que 70% de cette pollution est engendrée par les déplacements des véhicules, le transport collectif représente une bonne réponse étant économe en énergie et en espace.
Mis à part les chemins de fer de type RER ou métro, ou encore le trolleybus qui a bien du mal à trouver une relève, le tramway est de par sa propulsion, sa fiabilité, et son exploitation en site propre de surface, une des meilleurs façon d'attirer de nouveaux voyageurs et d'effectuer des déplacements efficaces tout en étant acteur d'une reconquête de l'espace urbain en le requalifiant. Si ce système remporte l'adhésion partout où il est implanté, la "vitesse" à laquelle les infrastructures se mettent en place fait que le tramway ne supplantera pas à court terme l'autobus comme élément de base des déplacements de nos cités. L'évolution de ce dernier est donc primordiale.
Si la pollution dûe aux autobus représente moins de 4% de l'ensemble, ils sont pourtant devenus la cible privilégiée de certains médias recherchant une fois de plus l'effet d'annonce au détriment de l'information honnête. Face à cette campagne et pressés par les élus, les responsables des réseaux ont du dépasser les habituels arguments prouvant que le transport collectif est économe d'espace et d'énergie. Ils ont du accélérer les diverses expériences et essais en cours et même s'engager dans des programmes qu'ils ne partagent pas toujours et dont l'efficacité est loin d'être prouvée.
Outre le renforcement de la qualité de la maintenance et la formation des conducteurs à la "conduite confort", plusieurs concepts et technologies sont actuellement étudiés.

## LES FILTRES À PARTICULES

Plusieurs modèles sont actuellement testés. Il s'agit d'en trouver un véritablement efficace et fiable ce qui n'est pas évident. De toute façon le filtre seul n'est pas une panacée. Il doit aller de pair avec l'emploi d'un carburant plus propre.

## LES CARBURANTS AMÉLIORÉS
(Diester, Gasoil désulfurisé, Aquazole)

Si la filière du diester et de l'éthanol (produits d'origine agricole : colza, betterave) semble être abandonnée, certaines émissions en sensible diminution étant remplacées par d'autres aussi dangereuses, les gasoil à très basse teneur de soufre semblent donner de bons résultats mais à des prix actuellement prohibitifs.
L'Aquazole, testé sur des bus de la STAC (Chambéry) ou des BUT (Thonon-les-Bains), est un mélange gasoil + eau rendu homogène par un additif mis au point par Elf. Les relevés des émissions sont encourageants mais les craintes semblent se porter sur l'usure de certains organes des moteurs.
Attendons l'expérience à grande échelle de Chambéry sur une trentaine de bus, ainsi que ceux que doivent effectuer la RATP mais aussi la SLTC lyonnaise qui adopte le nouveau carburant après avoir déclaré abandonner l'expérience du GNV dont il était l'un des trois réseaux précurseurs.




Après le diester, symbolisé par la fleur de tournesol, le réseau TRACE de Colmar teste le GNV. Une bonne illustration de l'évolution actuelle en matière de lutte anti-pollution : si les recherches se poursuivent, aucun système ne donne entière satisfaction...

## LES MOTEURS AU GAZ
(GNV, GPL)

Le GNV est directement issu de l'extraction ou produit par le biogaz après épuration chimique (par exemple à Lille). Il est plus léger que l'air mais n'est liquéfiable qu'à -163°C. Il nécessite donc des équipements haute pression pour son plein en gaz. Il nécessite également un stockage haute pression (200 bars) situé sur le pavillon du véhicule.
Le GPL est un produit de distillation du pétrole. Il est composé de 50% de propane et 50% de butane. Il est plus lourd que l'air et peut se liquéfier à 20°C (sous 10 bars). Le

Strasbourg

Autocollant vantant les mérites de l'énergie "Gaz" apposé sur l'Agora-GNV actuellement en circulation sur la ligne 2 du réseau CTS

Photo : A. WADOUX
02/98




remplissage s'effectue en phase liquide. Le GPL est stocké liquide en basse pression, sa nature chimique le rapprochant de l'essence.
Il y a, à l'heure actuelle, beaucoup trop d'incertitudes et d'interrogations sur les filières "gaz". Sur 100 km, la consommation devrait être de 55 m3 alors que le prototype lyonnais en consommait 70 m3.
Le choix d'utiliser une technique lente de remplissage est parfait pour 20 véhicules mais qu'en est-il à une échelle supérieure ? Le remplissage rapide prend trois minutes soit le double d'un plein de gasoil et il faut attendre quinze minutes entre deux pleins !
Question sécurité, le GPL,plus lourd que l'air, va avoir une facheuse tendance à stagner dans les halls des ateliers. Des aérations importantes devront être mises en place qui signifieront plus de chauffage et donc des coûts supplémentaires.
Les surcoûts pour les matériels GNV s'estiment à environ 220.000 F, ceux au GPL à environ 160.000 F à quoi vient s'ajouter le coût important des installations (environ 6 MF).
Ajoutons que seul DAF produit un moteur fonctionnant au GPL actuellement monté sur des bus Van-Hool et Jonckheere. La réglementation, même si elle s'est un peu assouplie, n'est toujours pas très claire et les véhicules sont pour le moment homologués à titre isolé et non pas par type. Même problème pour les dépôts car une station de remplissage ne pouvant être implantée n'importe où, beaucoup de dépôts seront de par leur situation, écartés et il est inconcevable de les reconstruire qui plus est loin des centres ce qui accroitrait encore les coûts d'exploitation.
La STIB de Bruxelles qui exploite depuis 1994, 20 autobus au GNV (Van-Hool A300), a pu tirer certaines conclusions.
La consommation en énergie primaire est supérieure et de ce fait les émissions en CO2 sont quasi identiques à celles des bus diesels. Avec un équipement de base, seule l'émission d'oxyde d'azote est inférieure, celle du monoxyde de carbone et des hydrocarbures étant supérieures. Après montage d'un catalyseur, les résultats sont par contre trés favorables pour l'ensemble de ces émissions. Les techniciens bruxellois précisent que ces essais ont été fait avec du matériel neuf et qu'il faudra les poursuivre pour évaluer l'effet du vieillissement.

## LES MOTEURS-ROUES

L'énergie électrique alimentant ces moteurs intégrés aux roues est produite par une turbine fonctionnant soit par captage directe (trolleybus), soit par un moteur fonctionnant au gasoil ou au gaz mais consommant beaucoup moins du fait de son régime bas et constant. De plus, ce concept supprime le pont et permet de ce fait un surbaissage sur toute la longueur du véhicule.
Cette technologie n'est pas encore au point.
Les 18 trolleybus Mercedes livrés aux réseaux de Zürich et Bienne semblent rencontrer de grosses difficultés et RVI n'en est qu'à la phase de mise au point.

## LES BUS ÉLECTRIQUES

Les essais sur des véhicules mus par batteries ne portent actuellement que sur des matériels de petit gabarit.
La technique est encore difficilement transposable sur des véhicules standards et encore moins des articulés. Leur poids est prohibitif par rapport à leur autonomie, le rendement de l'énergie rechargée médiocre, et leur coût trés élevé.
Il est dommage que nos constructeurs nationaux se désintéressent du trolleybus, concept depuis longtemps éprouvé et dont les véhicules sont connus pour leur puissance et leur longévité.
Les versions bi-mode ont par contre démontré leur inutilité, les double motorisation entrainant une surcharge et par là même une surconsommation électrique. Il suffit d'un trolleybus à moteur d'autonomie de 100 ch, leur permettant d'évoluer dans les dépôts et d'éviter en ligne un obstacle momentané.

# ETATS DE PARC

Afin de facililiter la lecture des tableaux, vous trouverez les préfixes suivant dans la première colonne :
**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.

## TRACE
## COLMAR

*Tableaux établis d'après les informations du service technique TRACE*

| TYPE | VEHICULES | N° PARC | IMMATRICULATION | N° SERIE | MISE EN SERVICE |
|---|---|---|---|---|---|
| M | Peugeot J9 | 116 | 7375 TB 68 | 6222 | 10/87 |
| | | 117 | 8129 TB 68 | 6232 | 10/87 |
| | *Châssis : VF3888C790417* | 118 | 8981 TB 68 | 6362 | 10/87 |
| D | VanHool A508 | 128 | 1887 VG 68 | 22141 | 06/92 |
| | | 129 | 1889 VG 68 | 22140 | 06/92 |
| | | 133 | 8995 VL 68 | 23519 | 05/93 |
| | *Châssis : YE250800N24M* | 137 | 4682 VS 68 | 23561 | 07/94 |
| S | Renault SC10U | 99 | 8173 RJ 68 | 654876 | 08/79 |
| | | 101 | 1643 RP 68 | 655380 | 06/80 |
| | | 103 | 1645 RP 68 | 655382 | 06/80 |
| | Renault SC10UO | 105 | 7131 RT 68 | 428 | 07/81 |
| | Renault SC10R | 107 | 2516 RZ 68 | 1448 | 08/82 |
| | | 108 | 2517 RZ 68 | 1449 | 08/82 |
| | | 109 | 2518 RZ 68 | 1450 | 08/82 |
| | | 110 | 4484 SD 68 | 1977 | 06/83 |
| | | 111 | 4485 SD 68 | 1978 | 06/83 |
| | | 112 | 7556 SM 68 | 2780 | 07/85 |
| | | 113 | 7557 SM 68 | 2783 | 07/85 |
| | | 114 | 771 SX 68 | 3317 | 11/86 |
| | | 115 | 772 SX 68 | 3318 | 11/86 |
| | | 119 | 6508 TF 68 | 3913 | 06/88 |
| | | 120 | 6509 TF 68 | 3912 | 06/88 |
| | | 121 | 198 TM 68 | 4050 | 05/89 |
| | *Châssis : VF6SC10U00000* | 122 | 200 TM 68 | 4049 | 05/89 |

**SUITE...**

## COLMAR, SUITE

| TYPE | VEHICULES | N° PARC | IMMATRICULATION | N° SERIE | MISE EN SERVICE |
|---|---|---|---|---|---|
| S | Renault R312 | 123 | 4234 TW 68 | 0808 | 10/90 |
| | | 124 | 4235 TW 68 | 0810 | 10/90 |
| | | 125 | 4236 TW 68 | 0809 | 10/90 |
| | | 126 | 7616 VB 68 | 1298 | 08/91 |
| | | 127 | 7617 VB 68 | 1299 | 08/91 |
| | | 130 | 1312 VH 68 | 1962 | 08/92 |
| | | 131 | 1313 VH 68 | 1961 | 08/92 |
| | | 132 | 5172 VJ 68 | 2097 | 11/92 |
| | | 134 | 5032 VN 68 | 2606 | 10/93 |
| | | 138 | 5528 VV 68 | 3106 | 12/94 |
| | | 139 | 5698 WA 68 | 3981 | 12/95 |
| | *Châssis : VF6PS09B10000* | 140 | 5702 WA 68 | 3979 | 12/95 |
| A | VanHool AG700 | 136 | 2599 VS 68 | 22611 | 07/94 |

**NOTAS :**

- *Le VanHool AG700 (Châssis n° YE270000NI6M) est un véhicule d'occasion. Première mise en service : II/91*
- *Les R312 et VanHool A508 et AG700 sont tous équipés de la sonorisation sous le label "Bus musicaux"*
- *Le réseau TRACE teste depuis mars 98 deux Agora GNV et prendra livraison d'ici la fin de l'année de 5 autres véhicules de ce type dont un Agora-L*




Colmar, Av. de la République

Le R312 n°123 arrivé sur le réseau TRACE en Octobre 1990

Photo : Jean-Pierre Duponchelle 21/07/95

# ROANNE

| TYPE | VEHICULES | NOMBRE | NUMERO DE PARC | MISE EN SERVICE |
|---|---|---|---|---|
| M | Heuliez GX17 | 2 | 11 | 1985 |
| | | | 13 | 1989 |
| D | Gruau MG36 | 2 | 14 | 1990 |
| | | | 15 | 1993 |
| | Amiot TU35 | 1 | 16 | 1995 |
| | Heuliez GX77H | 4 | 20 | 1994 |
| | | | 21 - 22 | 1996 |
| | | | 23 | 1997 |
| S | Saviem SC10U | 3 | 31 | 1979 |
| | | | 32 | 1980 |
| | | | 33 | 1981 |
| | Renault SC10R | 19 | 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 - 40 | 1982 |
| | | | 41 - 42 - 43 - 44 - 45 - 46 | 1983 |
| | | | 47 - 48 | 1985 |
| | | | 49 - 50 | 1986 |
| | | | 51 - 52 | 1987 |
| | Renault R312 | 14 | 53 - 54 | 1988 |
| | | | 55 - 56 | 1989 |
| | | | 57 - 58 - 59 | 1990 |
| | | | 60 - 61 | 1992 |
| | | | 62 - 63 - 64 - 65 | 1993 |
| | | | 66 | 1994 |
| | Renault Agora | 1 | 67 | 1998 |

*Tableaux établis par Bernard PAPOUZOPOULOS*

***NOTAS :***

- *Le GX17 n° 11 est affecté au service TPMR*
- *Le TU35 Amiot est affecté à la ligne "Starlette". Sa première mise en service date de 1988*
- *5 Saviem SC10U (n°26 à 30) arrivés entre 1974 et 1976 ont été réformés entre 1990 et 1994*
- *1 Heuliez GX17 (n°12) arrivé en 1986 a été réformé en 1994*

- *Le réseau STAR a exploité également :* *7 Berliet PCMU (ex-TCL) entre 1981 et 1985*
  *7 Saviem S105 (n°26 à 30) entre 1969 et 1989*
  *1 J7 carrossé par Durisotti (n° 10) entre 1977 et 1996*

Retrouvez la photo du premier Agora du réseau STAR en page 59

***Rappel :***
*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.*

Les transports de l'agglomération mulhousienne

# MULHOUSE

*Tableaux établis d'après les informations fournies par le service "Exploitation" des TRAM*

| TYPE | VEHICULES | N° PARC | IMMATRICULATION | N° SERIE | MISE EN SERVICE |
|---|---|---|---|---|---|
| D | VanHool AU138 | 132 | 3132 SC 68 | 10991 | 09/03/83 |
| | | 133 | 1133 SG 68 | 10992 | 09/03/83 |
| | | 134 | 1134 SG 68 | 14637 | 20/12/83 |
| | | 135 | 1135 SG 68 | 14638 | 20/12/83 |
| | | 136 | 1136 SG 68 | 14639 | 20/12/83 |
| | | 137 | 7844 SX 68 | 14683 | 31/12/86 |
| | | 138 | 7846 SX 68 | 14684 | 31/12/86 |
| | *Châssis : YE2138800N10* | 139 | 7488 TC 68 | 17708 | 10/12/87 |
| S | Renault SC10R | 360 | 360 RW 68 | 1163 | 12/02/82 |
| | | 362 | 362 RW 68 | 1208 | 12/02/82 |
| | | 363 | 363 RW 68 | 1209 | 12/02/82 |
| | | 364 | 364 RW 68 | 1210 | 12/02/82 |
| | | 365 | 365 RW 68 | 1211 | 12/02/82 |
| | | 367 | 367 RW 68 | 1213 | 12/02/82 |
| | | 369 | 369 SG 68 | 2136 | 29/11/83 |
| | | 370 | 370 SG 68 | 2137 | 29/11/83 |
| | | 373 | 373 SG 68 | 2140 | 29/11/83 |
| | | 379 | 6379 SN 68 | 2773 | 05/08/85 |
| | | 380 | 6380 SN 68 | 2774 | 05/08/85 |
| | | 381 | 6381 SN 68 | 2775 | 05/08/85 |
| | | 382 | 6382 SN 68 | 2775 | 05/08/85 |
| | | 383 | 6383 SN 68 | 2777 | 05/08/85 |
| | | 384 | 6384 SN 68 | 2778 | 05/08/85 |
| | | 385 | 6385 SN 68 | 2779 | 05/08/85 |
| | | 386 | 8386 ST 68 | 3212 | 06/08/86 |
| | | 387 | 8387 ST 68 | 3213 | 06/08/86 |
| | | 388 | 8388 ST 68 | 3214 | 06/08/86 |
| | | 389 | 8389 ST 68 | 3215 | 06/08/86 |
| | | 390 | 8390 ST 68 | 3216 | 06/08/86 |
| | | 391 | 8391 ST 68 | 3217 | 06/08/86 |
| | | 392 | 8392 ST 68 | 3218 | 06/08/86 |
| | | 393 | 8393 ST 68 | 3219 | 06/08/86 |
| | | 394 | 8394 ST 68 | 3220 | 06/08/86 |
| | | 395 | 8395 ST 68 | 3221 | 06/08/86 |
| | *Châssis : VF6SC10UO0000* | 396 | 8396 ST 68 | 3222 | 06/08/86 |

**SUITE...**

## MULHOUSE, SUITE

| TYPE | VEHICULES | N° PARC | IMMATRICULATION | N° SERIE | MISE EN SERVICE |
|---|---|---|---|---|---|
| S | Renault PR100-2 | 401 | 9294 TA 68 | 1397 | 12/08/87 |
| | | 402 | 9293 TA 68 | 1398 | 12/08/87 |
| | | 403 | 9292 TA 68 | 1399 | 12/08/87 |
| | | 404 | 9291 TA 68 | 1400 | 12/08/87 |
| | | 405 | 9290 TA 68 | 1401 | 12/08/87 |
| | | 406 | 9287 TA 68 | 1402 | 12/08/87 |
| | | 407 | 9288 TA 68 | 1403 | 12/08/87 |
| | | 408 | 9289 TA 68 | 1404 | 16/09/87 |
| | | 409 | 9286 TA 68 | 1405 | 12/08/87 |
| | | 410 | 9285 TA 68 | 1406 | 16/09/87 |
| | | 411 | 9284 TA 68 | 1407 | 16/09/87 |
| | | 412 | 9283 TA 68 | 1408 | 16/09/87 |
| | | 413 | 9282 TA 68 | 1408 | 16/09/87 |
| | | 414 | 9280 TA 68 | 1410 | 16/09/87 |
| | | 415 | 9281 TA 68 | 1411 | 16/09/87 |
| | | 416 | 1118 TH 68 | 2000 | 03/10/88 |
| | | 417 | 1115 TH 68 | 2001 | 03/10/88 |
| | | 418 | 1113 TH 68 | 2002 | 03/10/88 |
| | | 419 | 1109 TH 68 | 2003 | 03/10/88 |
| | | 420 | 1132 TH 68 | 2004 | 03/10/88 |
| | | 421 | 1130 TH 68 | 2005 | 03/10/88 |
| | | 422 | 1131 TH 68 | 5006 | 03/10/88 |
| | | 423 | 1135 TH 68 | 2007 | 03/10/88 |
| | | 424 | 1134 TH 68 | 2008 | 03/10/88 |
| | | 425 | 1133 TH 68 | 2009 | 03/10/88 |
| | | 426 | 72 TN 68 | 2395 | 25/07/89 |
| | | 427 | 76 TN 68 | 2396 | 25/07/89 |
| | | 428 | 80 TN 68 | 2397 | 25/07/89 |
| | | 429 | 82 TN 68 | 2398 | 25/07/89 |
| | | 430 | 85 TN 68 | 2399 | 25/07/89 |
| | | 431 | 92 TN 68 | 2400 | 25/07/89 |
| | | 432 | 96 TN 68 | 2401 | 25/07/89 |
| | | 433 | 99 TN 68 | 2402 | 25/07/89 |
| | | 434 | 106 TN 68 | 2403 | 25/07/89 |
| | | 435 | 104 TN 68 | 2404 | 25/07/89 |
| | | 436 | 109 TN 68 | 2405 | 25/07/89 |
| | | 437 | 130 TN 68 | 2406 | 25/07/89 |
| | | 438 | 112 TN 68 | 2407 | 25/07/89 |
| | | 439 | 115 TN 68 | 2408 | 25/07/89 |
| | | 440 | 119 TN 68 | 2409 | 25/07/89 |
| | | 441 | 122 TN 68 | 2410 | 25/07/89 |
| | | 442 | 125 TN 68 | 2411 | 25/07/89 |

SUITE...

## MULHOUSE, SUITE

| TYPE | VEHICULES | N° PARC | IMMATRICULATION | N° SERIE | MISE EN SERVICE |
|---|---|---|---|---|---|
| S | **Renault PR100-2** | 443 | 3629 TV 68 | 2779 | 02/07/90 |
| | *(Suite)* | 444 | 3628 TV 68 | 2780 | 02/07/90 |
| | | 445 | 3625 TV 68 | 2781 | 02/07/90 |
| | | 446 | 3618 TV 68 | 2782 | 02/07/90 |
| | | 447 | 3622 TV 68 | 2783 | 02/07/90 |
| | | 448 | 3616 TV 68 | 2784 | 02/07/90 |
| | | 449 | 3611 TV 68 | 2785 | 02/07/90 |
| | | 450 | 3605 TV 68 | 2786 | 02/07/90 |
| | | 451 | 3632 TV 68 | 2787 | 02/07/90 |
| | | 452 | 3634 TV 68 | 2788 | 02/07/90 |
| | | 453 | 3637 TV 68 | 2789 | 02/07/90 |
| | | 454 | 3640 TV 68 | 2790 | 02/07/90 |
| | *Châssis : VF6PS08A1PX10* | 455 | 3644 TV 68 | 2791 | 02/07/90 |
| | **215 SL** | 301 | 758 TW 68 | 261 | 16/08/90 |
| | *Châssis : VF912900000300* | 302 | 752 TW 68 | 263 | 16/08/90 |
| | **Renault R312** | 202 | 1219 VP 68 | 2642 | 19/11/93 |
| | | 203 | 1098 VP 68 | 2643 | 19/11/93 |
| | | 204 | 1102 VP 68 | 2644 | 19/11/93 |
| | | 205 | 1097 VP 68 | 2645 | 19/11/93 |
| | | 206 | 9417 VW 68 | 3456 | 05/04/95 |
| | | 207 | 9418 VW 68 | 3457 | 05/04/95 |
| | | 208 | 9419 VW 68 | 3459 | 05/04/95 |
| | | 209 | 9414 VW 68 | 3460 | 05/04/95 |
| | | 210 | 9416 VW 68 | 3461 | 05/04/95 |
| | | 211 | 9421 VW 68 | 3476 | 05/04/95 |
| | | 212 | 9420 VW 68 | 3477 | 05/04/95 |
| | *Châssis : VF6PS09B10000* | 213 | 9415 VW 68 | 3478 | 05/04/95 |
| | **Mercedes O405N** | 501 | 3128 VP 68 | 73924 | 03/12/93 |
| | | 502 | 3129 VP 68 | 74142 | 03/12/93 |
| | | 503 | 3125 VP 68 | 74159 | 03/12/93 |
| | | 504 | 3131 VP 68 | 74174 | 03/12/93 |
| | | 505 | 3135 VP 68 | 74177 | 03/12/93 |
| | | 506 | 3137 VP 68 | 74181 | 03/12/93 |
| | *Châssis : WDB35742241307* | 507 | 7312 VR 68 | 67658 | 06/06/94 (Ex RATP 13/02/92) |
| | **Renault AGORA** | 521 | 1749 WK 68 | 718 | 30/07/97 |
| | | 522 | 1750 WK 68 | 711 | 30/07/97 |
| | | 523 | 1751 WK 68 | 717 | 30/07/97 |
| | | 524 | 1752 WK 68 | 716 | 30/07/97 |
| | | 525 | 1754 WK 68 | 709 | 30/07/97 |
| | | 526 | 1755 WK 68 | 710 | 30/07/97 |
| | | 527 | 1756 WK 68 | 685 | 30/07/97 |
| | | 528 | 1757 WK 68 | 715 | 30/07/97 |
| | | 529 | 1758 WK 68 | 714 | 30/07/97 |
| | | 530 | 1759 WK 68 | 712 | 30/07/97 |
| | *Châssis : VF6PS09B400010* | 531 | 1760 WK 68 | 713 | 30/07/97 |

SUITE...

## MULHOUSE, SUITE ET FIN

| TYPE | VEHICULES | N° PARC | IMMATRICULATION | N° SERIE | MISE EN SERVICE |
|---|---|---|---|---|---|
| A | **Renault PR180-2** | 701 | 6701 SN 68 | 100137 | 19/08/85 |
| | | 702 | 6702 SN 68 | 100138 | 19/08/85 |
| | | 703 | 6703 SN 68 | 100139 | 19/08/85 |
| | | 704 | 6704 SN 68 | 100140 | 19/08/85 |
| | | 705 | 6705 SN 68 | 100141 | 19/08/85 |
| | | 706 | 6706 SN 68 | 100142 | 19/08/85 |
| | | 707 | 6707 SN 68 | 100143 | 19/08/85 |
| | | 708 | 6708 SN 68 | 100144 | 19/08/85 |
| | | 709 | 6709 SN 68 | 100145 | 19/08/85 |
| | | 710 | 6710 SN 68 | 100146 | 19/08/85 |
| | | 711 | 6711 SN 68 | 100147 | 19/08/85 |
| | | 712 | 6712 SN 68 | 100148 | 19/08/85 |
| | | 713 | 6713 SN 68 | 100149 | 19/08/85 |
| | | 714 | 8714 ST 68 | 100315 | 06/08/86 |
| | | 715 | 8715 ST 68 | 100316 | 06/08/86 |
| | | 716 | 8716 ST 68 | 100317 | 06/08/86 |
| | | 717 | 8717 ST 68 | 100318 | 06/08/86 |
| | | 718 | 8718 ST 68 | 100319 | 06/08/86 |
| | | 719 | 8719 ST 68 | 100320 | 06/08/86 |
| | | 720 | 8720 ST 68 | 100321 | 06/08/86 |
| | | 721 | 8721 ST 68 | 100322 | 06/08/86 |
| | | 722 | 8722 ST 68 | 100323 | 06/08/86 |
| | | 723 | 4451 TH 68 | 100616 | 24/10/88 |
| | | 724 | 4449 TH 68 | 100617 | 24/10/88 |
| | | 725 | 4454 TH 68 | 100618 | 24/10/88 |
| | | 726 | 4446 TH 68 | 100619 | 24/10/88 |
| | *Châssis : VF6PU04A1PY* | 727 | 7478 WH 68 | 101069 | 31/03/94 |
| | **Mercedes O405GN** | 601 | 4423 VW 68 | 78634 | 03/03/95 |
| | | 602 | 4424 VW 68 | 78628 | 03/03/95 |
| | | 603 | 4413 VW 68 | 78623 | 03/03/95 |
| | *Châssis : WDB357530130* | 604 | 5010 VZ 68 | 79232 | 15/05/95 |



# TOUR DE FRANCE DES SURBAISSES (SUITE)

*Attention, les tableaux ci-dessous ne sont pas des états de parc complets. Ils donnent la liste des véhicules indiqués.*

## BOULOGNE SUR MER

| TYPE | VEHICULES | N° PARC | IMMATRICULATION | N° SERIE | MISE EN SERVICE |
|---|---|---|---|---|---|
| S | **Berkhof Premier PF - 3p** | 401 | 3257 RG 62 | 88001 | 03/06/96 |
| | | 402 | 4308 RG 62 | 88002 | 06/06/96 |
| | | 403 | 1923 RM 62 | 88011 | 20/12/96 |
| | *Châssis : XL9114AADUB* | 404 | 1919 RM 62 | 88010 | 02/12/96 |

*Source : Jean-Pierre DUPONCHELLE*

## CALAIS

| TYPE | VEHICULES | N° PARC | IMMATRICULATION | N° SERIE | MISE EN SERVICE |
|---|---|---|---|---|---|
| S | **Heuliez GX317 - 3p** | 65 | 8732 RR 62 | 000.587 | 27/06/97 |
| | | 66 | 8735 RR 62 | 000.588 | 27/06/97 |
| | | 67 | 8737 RR 62 | 000.589 | 27/06/97 |

*Source : Jean-Pierre DUPONCHELLE*




Calais,
Arrêt Théâtre

GX317 n°67 sur la ligne 2

Photo : Jean-Pierre Duponchelle 09 avril 98

## DUNKERQUE

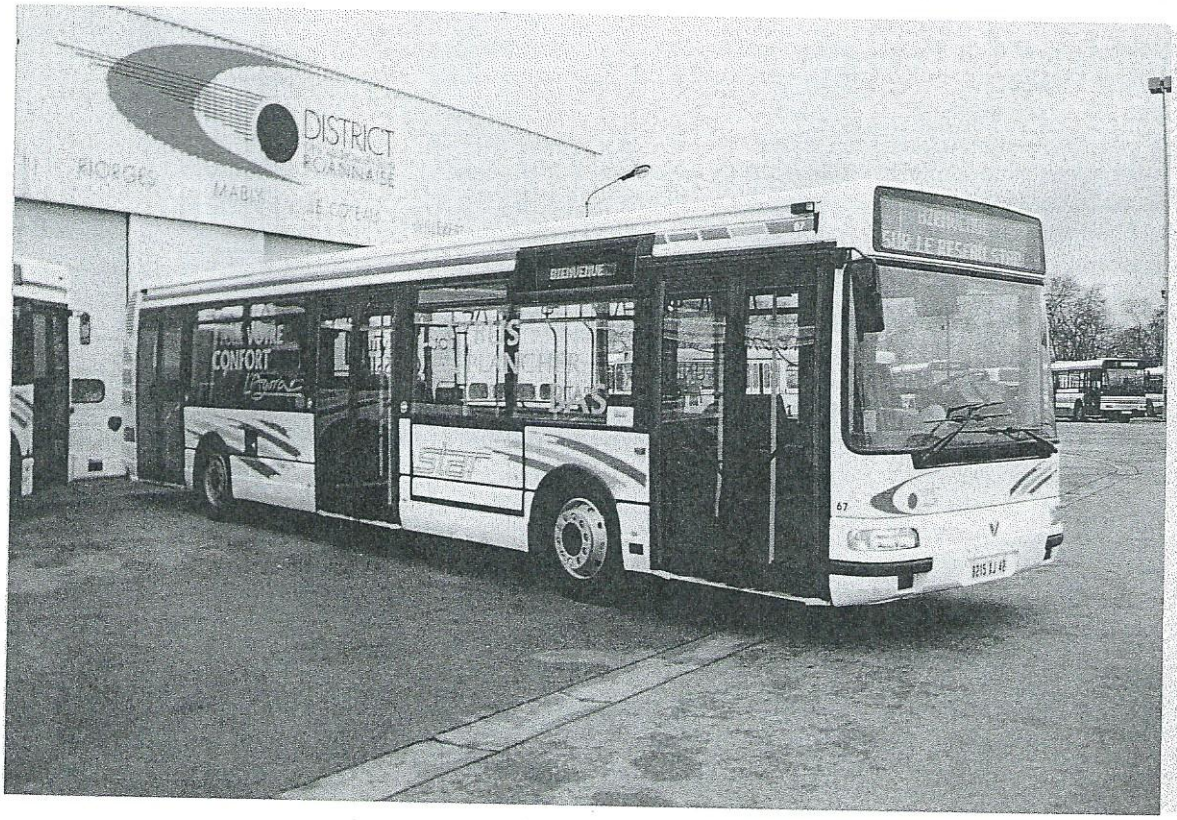
| TYPE | VEHICULES | N° PARC | IMMATRICULATION | N° SERIE | MISE EN SERVICE |
|---|---|---|---|---|---|
| S | Mercedes O405GN - 3p | 701 | 6887 XS 59 | 84652 | 08/01/97 |
| | | 702 | 6884 XS 59 | 84653 | 08/01/97 |
| | | 703 | 6890 XS 59 | 84654 | 08/01/97 |

*Source : Jean-Pierre DUPONCHELLE*

## METZ

| TYPE | VEHICULES | N° PARC | IMMATRICULATION | N° SERIE | MISE EN SERVICE |
|---|---|---|---|---|---|
| S | Renault Agora - 3p | 9701 | 6568 ZW 57 | 10522 | 17/04/97 |
| | | 9702 | 6571 ZW 57 | 10528 | 17/04/97 |
| | | 9703 | 6572 ZW 57 | 10529 | 17/04/97 |
| | | 9704 | 6573 ZW 57 | 10530 | 17/04/97 |
| | | 9705 | 6575 ZW 57 | 10531 | 17/04/97 |
| | | 9706 | 6576 ZW 57 | 10532 | 17/04/97 |
| | | 9707 | 6577 ZW 57 | 10533 | 17/04/97 |
| | | 9708 | 6578 ZW 57 | 10541 | 17/04/97 |
| | | 9709 | 6580 ZW 57 | 10542 | 17/04/97 |
| | | 9710 | 6582 ZW 57 | 10543 | 17/04/97 |
| | *Les 9711 et 9712 sont à pont long* | 9711 | 6563 ZW 57 | 10544 | 17/04/97 |
| | | 9712 | 6565 ZW 57 | 10545 | 17/04/97 |

*Source : Jean-Pierre DUPONCHELLE*




Roanne, Dépôt STAR

Agora n°67
8215 XJ 42

Photo : Bernard Papouzopoulos Janvier 98

# REPARTITION DU MATÉRIEL AUTOBUS LYONNAIS

## Répartition par dépôt au 31 mars 1998

Nota : Audib. : Audibert
Parm. : Parmentier
Perr. : Perrache

| MATERIEL | | DEPOTS | | | | | | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | MODELE | ALSACE | AUDIB. | CUIRE | LA SOIE | LES PINS | OULLINS | PARM | PERR. | ST SIMON | MATERIEL |
| D | Gruau MG36 | | | 3 | | | | 12 | | | 15 |
| S | RVI SC10O | 5 | 10 | 5 | 11 | 21 | 4 | 3 | | | 59 |
| | RVI SC10R | | 50 | 1 | 55 | 32 | 32 | 1 | | | 171 |
| | RVI PR100MI | 4 | 6 | | | | | | | 29 | 39 |
| | RVI PR100MIR | 4 | | 3 | | | | | 8 | 18 | 33 |
| | RVI PR100-2 | 25 | | | | | | | | 32 | 57 |
| | RVI R312 | | 62 | 19 | 60 | 11 | 34 | | 57 | 77 | 320 |
| | Heuliez GX317 | | | | | | | | | 5 | 5 |
| | RVI Agora | 28 | | | | 35 | | 15 | 22 | | 100 |
| A | RVI PR180-2 | | 23 | | 7 | 10 | 1 | | | 16 | 57 |
| | RVI PR118 | | 11 | | | | 3 | | | | 14 |
| | Heuliez GX187 | 1 | | | | 14 | | | | | 15 |
| | RVI Agora L | 4 | | | 5 | | 3 | | | | 12 |
| Y | Vétra VBH 85 | | | 7 | | | | | | | 7 |
| | RVI ER100 | | | 23 | 29 | | | 30 | | | 82 |
| | RVI ER1OOH | | | | 26 | | | | | | 26 |
| TOTAL PAR DEPOT | | 71 | 162 | 61 | 193 | 123 | 77 | 61 | 87 | 177 | 1012 |

*Source : Eric TOURNIQUET*

*Rappel :*
*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.*

# FORUM

## LES ADHÉRENTS ONT LA PAROLE

# LOGO FPTU, A VOS CRAYONS !

L'avez-vous remarqué ? Depuis sa création, FPTU est orpheline... de logo ! Les différentes formules de votre magazine ont eu leur propre image mais l'association, point ! Nous voulons remédier à ce manque et avons décidé de nous en remettre à vous.
Si vous avez l'âme créatrice, n'hésitez pas et lancez-vous : à vos papiers, à vos crayons.

Voici quelques pistes de réflexion pour orienter votre créativité :

- Le matériel évolue vite... le futur logo ne doit pas sembler obsolète dans un an.
- Nous évoquons tous les types de matériel, aussi n'en privilégiez aucun. Evitez les compilations. Nous pensons même que le mieux est d'éviter toute représentation concrète.
- Pensez, lors de sa définition, que le logo devra pouvoir se prêter à différents formats selon le support sur lequel il sera apposé : papier entête, magazine, publications, publicités, etc... Il devra donc rester lisible qu'il soit réduit au format timbre-poste ou agrandi au format affiche, qu'il soit imprimé en couleurs ou en noir & blanc !
- Il s'agit du logo de l'association, non du magazine...
- Les nouvelles couleurs du magazine (dégradé du rouge au bleu) et certains type de polices de caractères utilisées dans le magazine peuvent néanmoins constituer la base de départ, pour que le tout soit cohérent.

Bref, nous souhaiterions un logo simple, vivant, plutôt abstrait mais "parlant", et facile à utiliser.
Nous nous tenons, le cas échéant, à votre disposition pour finaliser votre œuvre. N'hésitez pas à nous solliciter !

Envoyez votre épreuve à Jean-Michel BOUTILLEZ, au siège de l'association. Le Conseil d'Admnistration, qu se réunira d'ici à la fin de l'été choisira le vainqueur auquel une surprise sera réservée. Soyez nombreux à nous soumettre vos créations !

*NB : il va de soi que le créateur du logo choisi cède d'emblée tous les droits d'auteur et d'utilisation dudit logo à FPTU*

# FPTU ET VOUS

## RÉSEAUX URBAINS DE FRANCE ÉVOLUE !

Dernier acte de la prise en compte de vos réponses à notre enquête lecteurs, la couverture de votre magazine à une nouvelle fois été bouleversée.

"Encore !" diront certains, "Enfin !" s'exclameront d'autres...

Le titre, "Réseaux Urbains de France", évolue discrètement : il devient "Réseaux Urbains".
Un titre plus court, plus percurtant, plus facile à prononcer, dont la typographie se fait également plus frappante.
Nous avons en effet remarqué que beaucoup d'entre vous ou beaucoup de nos lecteurs extérieurs avaient tendance à parler du "Magazine FPTU", preuve qu'un titre long n'avait pas réussi à s'imposer.
Avec ce titre raccourci, nous espérons que notre magazine sera dorénavant mieux identifié.
Pour autant, si "de France" se fait plus discret, il ne disparait pas. La France reste notre spécificité, rappelée d'ailleurs par les nouvelles couleurs : bleu, blanc, rouge !
Enfin, et c'était un de vos souhaits, une grande photo illustrera la "Une". Ainsi, notre magazine sera-t-il perçu comme plus marquant et plus professionnel.

L'intérieur du magazine ne vous réserve, mis à part son contenu, aucune surprise de taille puisque vous avez apprécié globalement sa mise en page. Nous nous efforçons cependant de multiplier le nombre d'illustrations et de photos, conformément, là aussi, à vos souhaits. Dans ce numéro 20, la quasi-totalité des pages est illustrée.

On peut donc maintenant considérer que votre magazine a vécu toutes les étapes de la mutation que vous attendiez.
Six mois de travail ont été nécessaires mais votre participation active nous a grandement facilité la tâche. Nous espérons que le résultat est à la hauteur de vos espérances

VOTRE PASSION,
LES TRANSPORTS.

LA NÔTRE,
VOUS ASSURER !




CABINET Bertrand COTTINI
125, BOULEVARD DE POLANGIS - 94340 JOINVILLE-LE-PONT

01 48 86 61 63 - 06 08 96 04 40

Le meilleur accueil sera réservé aux lecteurs de RÉSEAUX URBAINS

## CARNET D'ADRESSES

✍ **Vous souhaitez joindre l'équipe dirigeante de *FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS.***
Tout le courrier concernant l'Association (problèmes administratifs, cotisations, relations inter-associations, etc.) doit 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, adressez vos courriers à :**

**Responsable de la Rédaction**
Arnaud WADOUX
5 rue Diard
F - 75018 PARIS
awadoux@club-internet.fr

**Rubriques "60 jours à..." et "Euro"**
Patrick KIRSTETTER
6 rue Paul Belmondo
F - 93160 NOISY LE GD

**Photothèque, Rubrique "Matériel"**
Christophe DECAUX
2, square Vitruve
F - 75020 PARIS

**Fonds Documentaire**
Olivier DELESTRADE
34, rue C. Boussingault
F- 42100 ST ETIENNE

## ENTRE NOUS

### OUVRAGES ÉPUISÉS

Jean-Pierre RIBOUST, 30 rue Dumont D'Urville, 67640 FEGERSHEIM, recherche deux ouvrages épuisés :

"Le métro de Paris" - Editions Ouest-France
"Histoire de la RATP" de Michel Margerez, Albin Michel.
Don, prêt pour photocopie, échange..., toute proposition est la bienvenue. Merci !

PAU, Place Clemenceau :
Le PR 180-2 n°35 assurant la ligne 3 du réseau STAP
Jean-Pierre VERGEZ-LARROUY - Printemps 97







LIMOGES, rue Turgot :
Le trolleybus VETRA VBR n°267 du réseau CTL, en été 86. Le vénérable véhicule paraît toutefois plus vaillant que le quartier qu'il dessert !
Jean-Pierre DUPONCHELLE - 07/08/86

# CLAP DE FIN




PARIS, Dépôt des Lilas
Agora 2122 (1ère livrée)
Agora 2391 (livrée "économique")
Photo : Patrick Kirstetter - 02/03/98

## Livrée minimale ou livrée maximale ?

METZ, Dépôt Avenue de Blida
PR180 en livrée J'BUS
Photo : Arnaud Wadoux - 28/02/98

