

RESEAUX URBAINS

de France

N° 21

JUILLET / AOUT 98



LE VAL 208 DE MATRA,
BIENTÔT À RENNES !

VAL DE RENNES

À LA UNE, un projet devient réalité !
Présentation du futur métro rennais

ACTUALITÉS

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

METZ

ZOOM sur le réseau TCRM

MATÉRIEL

Actualités, Trolleybus parisiens
Tour de France des surbaissés
Parcs de Chaumont et Lyon

45,00 F

BELGIQUE : BEF 290 · SUISSE : CHF 12 · UNITED KINGDOM : £ 4,50

ISSN : 1283-4459 · DEPOT LEGAL : 07/98

UNE PUBLICATION BIMESTRIELLE DE
FRANCE PASSION DES
TRANSPORTS URBAINS

SOISSONS, Dépôt :

Ce GX107 (PX105025) affecté à la ligne 8 du réseau SITUS serait le dernier sorti des chaînes de fabrication d'Heuliez

Jean-Pierre DUPONCHELLE - 19/05/98



MORGES, Canton de Vaud, Suisse :

Ce Mercedes CITARO du réseau BAM (n°61) est le tout premier, avec son jumeau n°62, à circuler sur les routes de Suisse Romande

Lionel BREITMEYER - 30/05/98

RÉSEAUX URBAINS de France

Directeur de la publication :
Jean-Michel BOUTILLETZ

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 BOUTILLETZ

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 21

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

EDITO

Olivier DELESTRADE p. 4

A LA UNE

Rennes : Le Val avance
Arnaud WADOUX p. 5

60 JOURS A...

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

ZOOM

120 ans de transports urbains à Metz : historique,
présentation du réseau TCRM et états de parc
Patrick ROSTOUCHER p. 32

EURO

Dernières nouvelles de Belgique et de Suisse p. 50

MATÉRIEL

Actualités p. 52

Les trolleybus parisiens
Antony MEYRUEIS et Jean-Yves MIAILLE p. 53

Etat de Parc complet :
Chaumont p. 55

Tour de France des Surbaissés (suite) p. 56

Lignes affrétées du réseau TCL (Exploitants) p. 58

Répartition du parc TCL par type de matériel p. 59

FORUM

Vos rubriques p. 60

Joint à ce numéro : • Plans du réseau TCRM
• Fiche Technique Tram-train

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

Bel été avec AP7U !

La Coupe du Monde s'achève (enfin ! diront certains) et les transports collectifs, de la STPL de Lens à la SNCV ont gagné leur pari. Sans aucun incident, tous les réseaux concernés ont transporté sans anicroche des millions de supporters venus des 4 coins de la planète. Preuve que lorsque les exploitants s'investissent, ils réussissent.

Démonstration est donc faite que les transports publics, ça marche !

Les transports publics évoluent sans cesse, vous pourrez le découvrir dans ce numéro.

Des tramways hippomobiles de Metz au Val de Rennes en passant par les vieux trolleybus parisiens, que de chemin parcouru !

AP7U aussi grandit, à un rythme soutenu.

Du magazine que vous avez entre les mains au site Internet, notre association gagne en notoriété et devient, parfois, une structure à laquelle on s'adresse pour obtenir une réponse à des questions précises.

L'importance de créer un fonds documentaire est ainsi de plus en plus évidente.

Ce fonds existe désormais, encore modeste. Il ne tient qu'à vous, comme vous le faites pour le magazine, de l'enrichir.

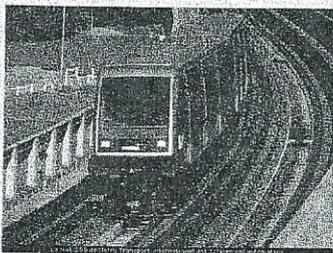
Articles de presse, plaquettes de présentation, journaux d'entreprise, bulletins associatifs, documents originaux, fiches techniques, plans, guides et fiches horaires, titres de transports, etc. tout est bon pour enrichir ce qui deviendra peut-être un jour une véritable bibliothèque des transports urbains.

Avant la fin de l'année, nous tâcherons de vous distribuer un petit catalogue vous permettant d'apprécier la diversité et le contenu du fonds documentaire de AP7U.

Il est à votre disposition. Alimentez-le !

Que vous soyez déjà revenu ou pas encore parti vous reposer sous d'autres latitudes, nous vous souhaitons un bel été, en compagnie de ce numéro 21 !

Photo de couverture



Rame d'essais du Val 208
Document : Matra Transport

Rédaction

Jean-Michel BOUTILLET
Christophe DECAUX
Patrick KIRSTETTER
Patrick ROSTOUCHER
Arnaud WADOUX



Ont aussi collaboré à ce numéro

Frédéric BOLLE,
Michel BOSCH,
Hafid BOUANANI,
Lionel BREITMEYER,
Olivier CARRE,

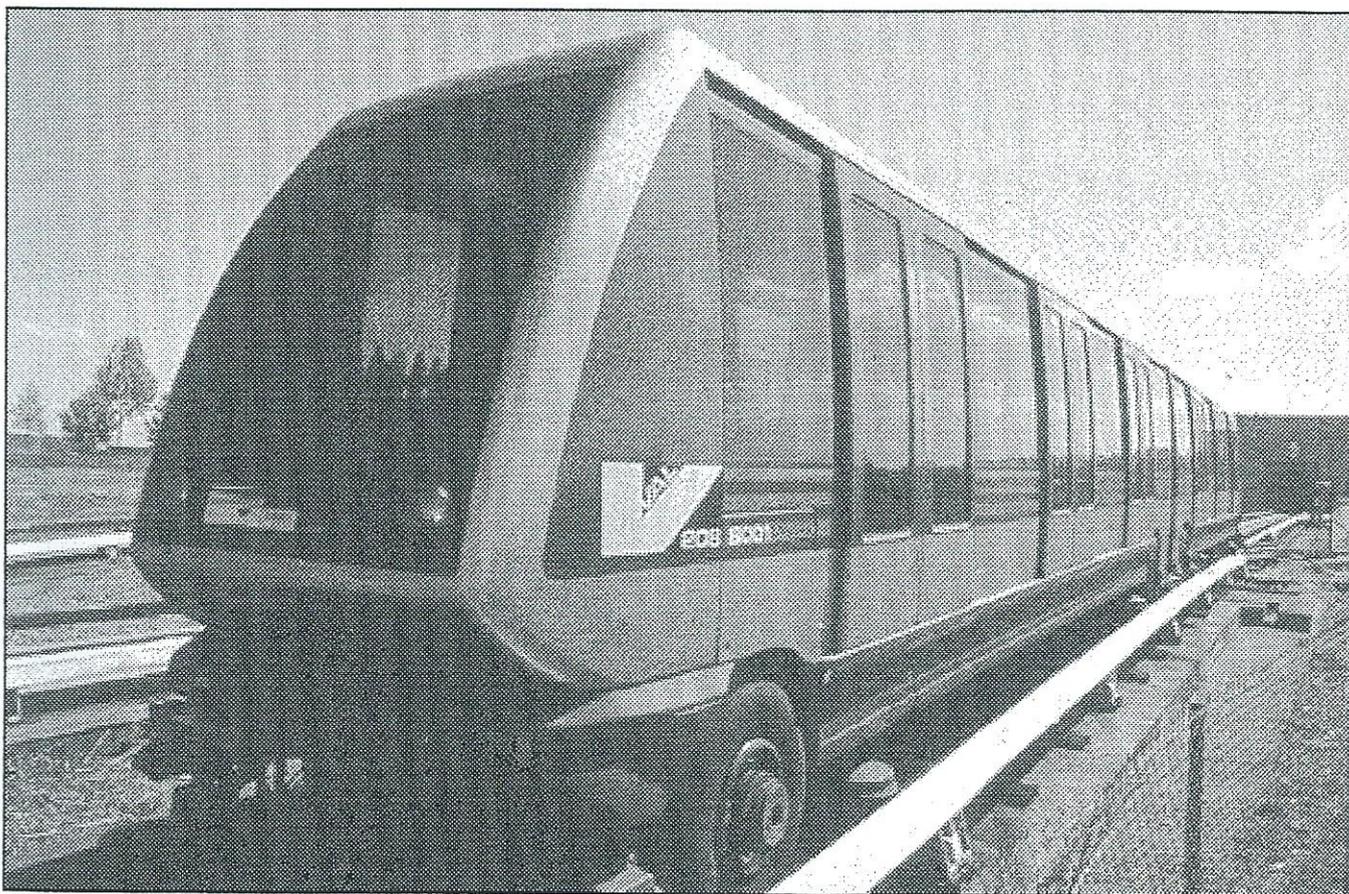
Bruno CANIVET,
Bernard CROCHET,
Daniel CROSNIER,
Olivier DELESTRADE,
Claude DRUON,
Alain DUBOIS,
Jean-Pierre DUPONCHELLE,
Jean-Marie GUETAT,
Guy JONGERLYNCK,
Yves LE CHANU,
Philippe MAZOYER,
Antony MEYRUEIS,
Jean-Yves MIAILLE,
Hans PENNORS,
Jean-Pierre RIBOUST,
Alain ROGER,
Raymond STREIT,
Jacques VAISSON,
Serge VAN DEN BROUCKE.

RENNES LE VAL AVANCE

Arnaud WADOUX avec la collaboration d'Yves LE CHANU

Les schémas, illustrations et plans publiés sont reproduits avec l'aimable autorisation de la

SEMTCAR



Partout en France se sont ouverts ou vont s'ouvrir des chantiers de construction d'un tramway. Nous y reviendrons d'ailleurs, réseau par réseau dans les prochains numéros de "Réseaux Urbains". Seule exception à cette belle unanimité : Rennes. Après de multiples rebondissements, la capitale bretonne a, contre vents et marées, décidé la construction d'une ligne de métro de type Val.

Après une gestation mouvementée, le projet est devenu réalité lorsque les travaux ont commencé le 6 janvier 1997. Le District de Rennes aura donc réussi, en 2001 si tout va bien son pari : faire de Rennes la plus petite agglomération du monde dotée d'un métro.

DES DÉBUTS MOUVEMENTÉS

Dès septembre 84, des études sont lancées pour doter l'agglomération rennaise d'un plan de déplacements urbains. La circulation devient intense dans une capitale bretonne en plein développement dont, fait rare en France, la ville-centre regroupe plus de 50% de la population totale de l'aire urbaine.

Les études montrent rapidement que le réseau bus ne pourra continuer à évoluer indéfiniment s'il n'est pas épaulé par un axe lourd. Aussi, dès juin 1986 sont lancées de nouvelles études devant aboutir, en octobre 1989 au choix du système Val plutôt qu'un tramway classique. Les arguments d'un tel choix, qui n'est pas étranger aux péripéties que connaîtra le projet est justifié par les élus par le fait que la voirie du centre historique de Rennes est à gabarit trop réduit pour permettre le passage du tramway et que le choix d'un métro s'inscrit dans le très long terme ce qui justifie le surcoût engendré par le Val.

Bon nombre d'observateurs jugent ces arguments en partie infondés : les bus desservent bel et bien le centre historique et le gabarit d'un tram n'est pas de nature à l'empêcher de passer là où les bus se fauillent. Ils y opposent une volonté de prestige voire de mégalomanie de la part des élus et s'inquiètent du coût et de la lourdeur des travaux à subir.

Le projet suit toutefois son cours et le tracé est adopté en novembre 1990, bientôt suivi de l'avant-projet sommaire en juillet 91.

La première enquête publique se déroule au printemps 1992 et attire 3000 visiteurs. Elle aboutira, en janvier 1993 à l'adoption de l'avant-projet détaillé par 74% des élus du district.

Le Préfet d'Ille et Vilaine délivre l'arrêté d'Utilité Publique dès février 93 mais après une année de procédures, les "anti-Val" obtiennent l'annulation de cet arrêté pour insuffisance d'évaluation.

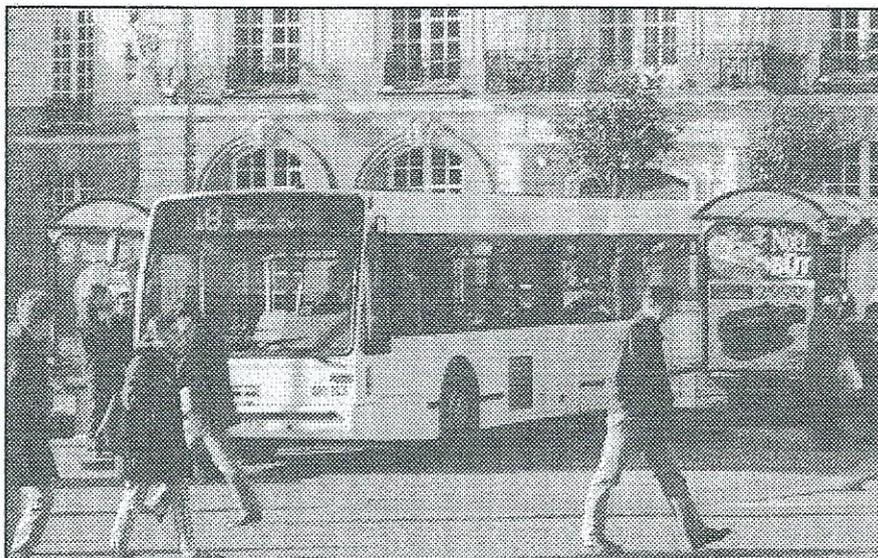
Tout est donc à refaire et une nouvelle enquête se déroule fin 1995. Elle sera le grand enjeu des élections municipales, finalement remportées par le Maire pro-Val, Edmond HERVE qui relance définitivement le projet.

Cette fois, le préfet mettra 10 mois à

signer le nouvel arrêté d'utilité publique. Entre temps en effet, le nouveau gouvernement se fait tirer l'oreille pour accorder la subvention de l'État sans laquelle le projet ne peut être économiquement viable.

Tout rentre finalement dans l'ordre le 12 novembre 1996 avec la notification d'attribution de la fameuse subvention. La SEMTCAR (Société d'Économie Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Rennaise), chargée de la maîtrise du projet peut donc signer les premiers marchés avec les entreprises de génie civil.

Les premiers coups de pioche sont donnés le 6 janvier 1997.



Un Van Hool A300 sur la place de la Mairie, à Rennes. Une image qui pourrait bientôt appartenir au passé. Photo : Yves LE CHANU

LES GRANDES LIGNES DU PROJET

La première ligne du Val rennais devrait ouvrir en 2001 : elle sera longue de 9400 mètres, dont 840 mètres relieront, sans voyageurs, le terminus "La Poterie" et le garage atelier.

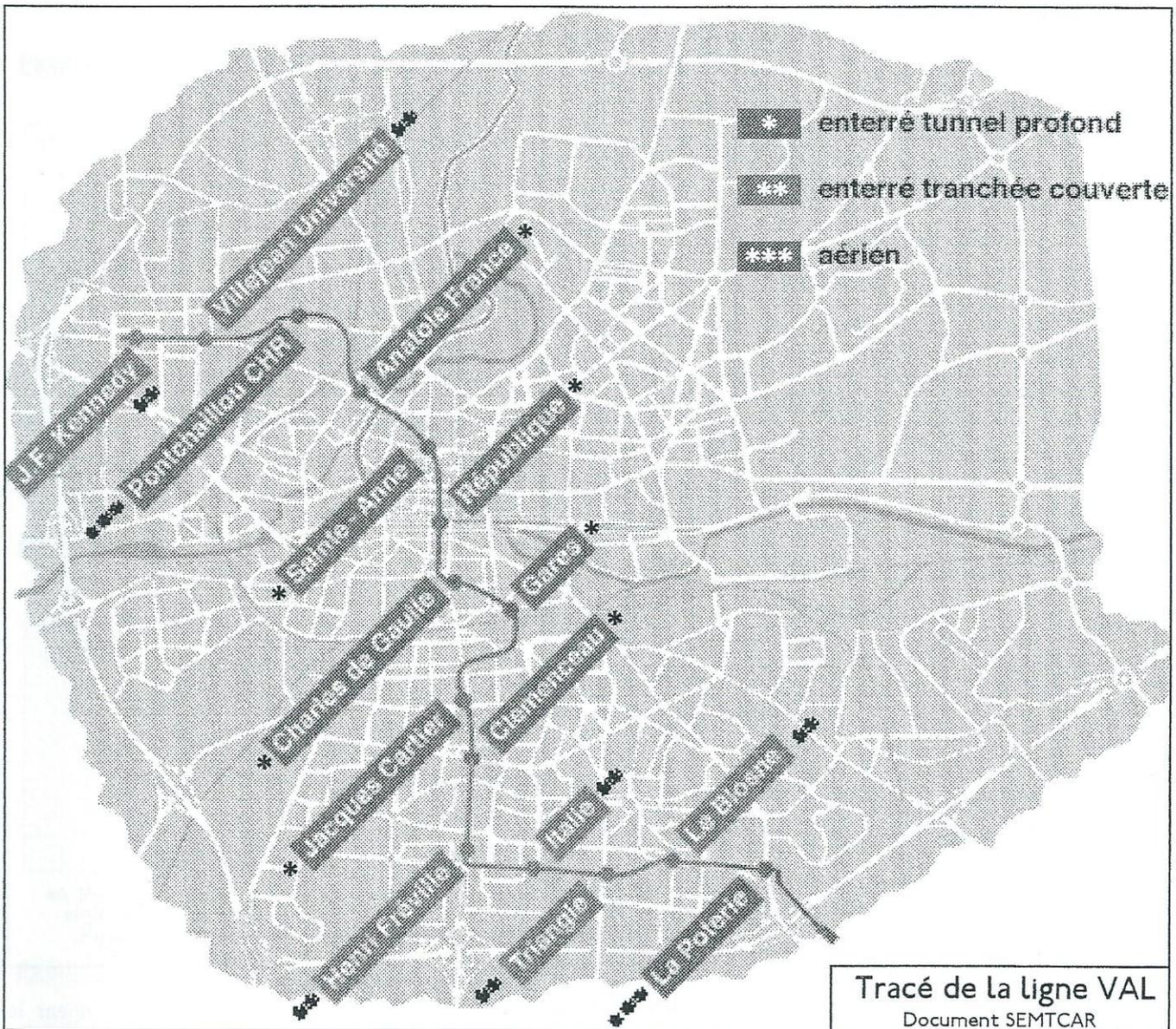
1025 mètres seront établis en viaduc, 3770 mètres en tranchée couverte ou trémies et 3765 mètres en souterrain profond.

15 stations, distantes en moyenne de 611 mètres, seront desservies par cette ligne, toutes situés sur le territoire de la ville de Rennes : 2 seulement seront

aériennes, les 13 autres seront souterraines, soit à fleur de sol soit profondes.

A la vitesse de 32 km/h, 16 minutes seulement seront nécessaires pour relier entre eux les deux terminus. D'autre part, aucune station du centre-ville ne sera à plus de 10 minutes des stations les plus éloignées. A titre d'exemple, il faut aujourd'hui aux bus de la ligne 8 une vingtaine de minutes pour relier Villejean à République.

Bien qu'exclusivement rennais, le tracé de cette ligne intéresse directement la totalité du district : le réseau autobus sera redéployé de telle sorte que toutes les lignes de bus soient en contact avec la ligne Val. Mais surtout, deux axes est-ouest en site propre seront aménagés pour les autobus de Saint-Jacques de la Lande à Cesson-Sévigné. Enfin, la station "Gares" sera en correspondance avec le réseau TER desservant 11 gares sur le territoire du district (voir page 8).



Enfin, la tarification actuelle sera préservée, la correspondance bus-Val se faisant gratuitement. Les titres de transport donneront également accès aux parkings d'échanges qui seront aménagés tout le long de la ligne Val.

Un traitement architectural particulier sera appliqué aux stations et à leur aménagement extérieur.

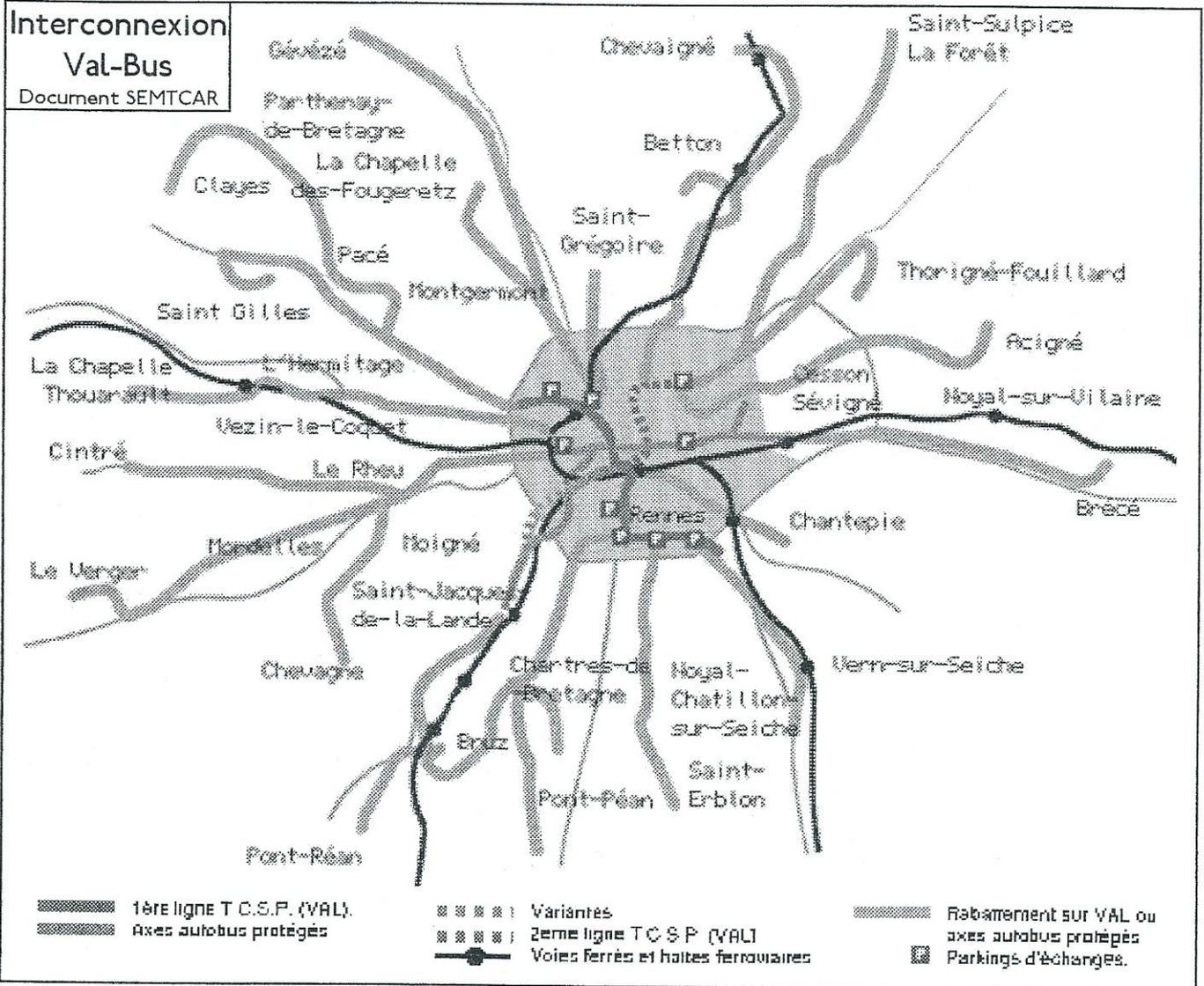
Par souci de diversité, chaque station a été confiée à un architecte différent, chacun ayant privilégié les conditions d'accès et la luminosité naturelle.

Le verre sera donc un matériau très présent. Des matériaux locaux tels que le granit seront aussi souvent utilisés.

Le bilan financier du projet s'équilibre à environ 3 milliards de francs.



**Interconnexion
Val-Bus**
Document SEMTCAR



1,5 milliards de francs seront consacrés au génie civil, 1,1 milliards au système Val (matériel et équipements), les 400 millions restant se partageant entre les travaux de voirie et de parking,

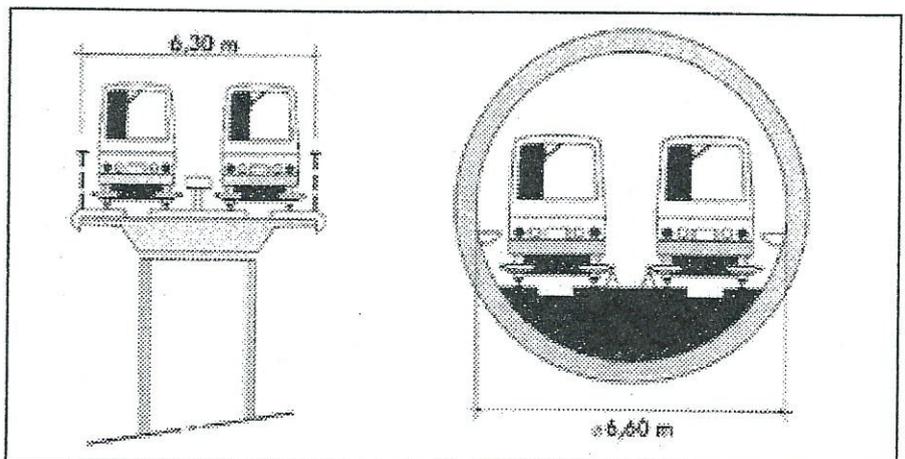
à la déviation des réseaux, aux opérations d'accompagnement architectural et frais divers. Du côté des recettes, le versement transport doit rapporter un peu moins d'un milliard de francs,

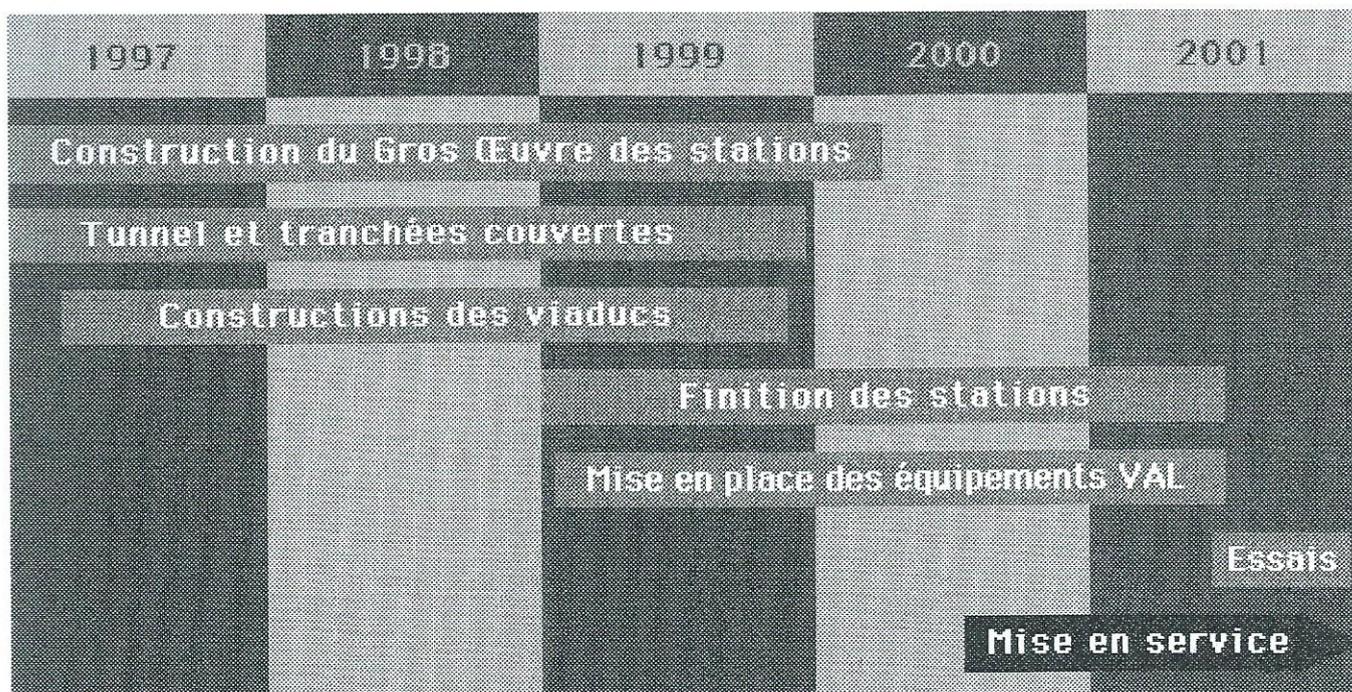
l'Etat et la ville subventionnent le projet à hauteur respectivement de 390 et 143 millions et le solde sera fourni par l'emprunt, soit 1,5 milliards.

L'AVANCEMENT DES TRAVAUX

Les premiers travaux ont débuté le 6 janvier 1997 sur le boulevard Clemenceau.

Pour les sections en tranchée couverte, les travaux consistent tout simplement à creuser à partir de la surface du sol après avoir installé les parois latérales du futur "tunnel" grâce à des forages verticaux de faible diamètre. C'est la technique de la "paroi berlinoise". Afin d'étayer ces parois durant le creusement, des butons, sorte de "toits" provisoires sont mis en place de manière horizontale au fur et à mesure du creusement. Cette technique permet





également de protéger les riverains des nuisances (bruit, poussière, etc.). Sur toutes les sections en tranchée couverte, les terrassements sont entrepris.

Pour les sections aériennes, on construit simplement des viaducs reposant sur deux béquilles qui relient entre elles les stations construites à fleur de sol. Au dessus de la rocade sud, c'est un pont à hauban qui a été construit.

Pour la partie aérienne de la ligne, le gros œuvre débute à Pontchaillou mais le viaduc reliant la future station "La Poterie" au garage atelier étant d'ors et déjà achevé.

Le garage atelier de Chantepie commence à sortir de terre : il comptera en tout 4 bâtiments.

Pour les sections de grandes profondeur, c'est bien entendu le technique du tunnelier qui a été choisie. Le tunnelier, baptisé "Perceval" (les lecteurs apprécieront le jeu de mots) est entré en service le 19 janvier 98 au niveau de la future station "Clemenceau", soit un an après le début des tous premiers travaux. A la vitesse de 5 cm par minute ou 25 mètres par jour en moyenne (ce qui est supérieur aux prévisions), Perceval a déjà grignoté le

sous-sol rennais et posé ses voussoirs sur la majeure partie du tronçon souterrain Clemenceau - Gares.

Dès que cela est possible, les travaux de construction des stations proprement dites débutent. C'est la cas à "JF Kennedy", "République",

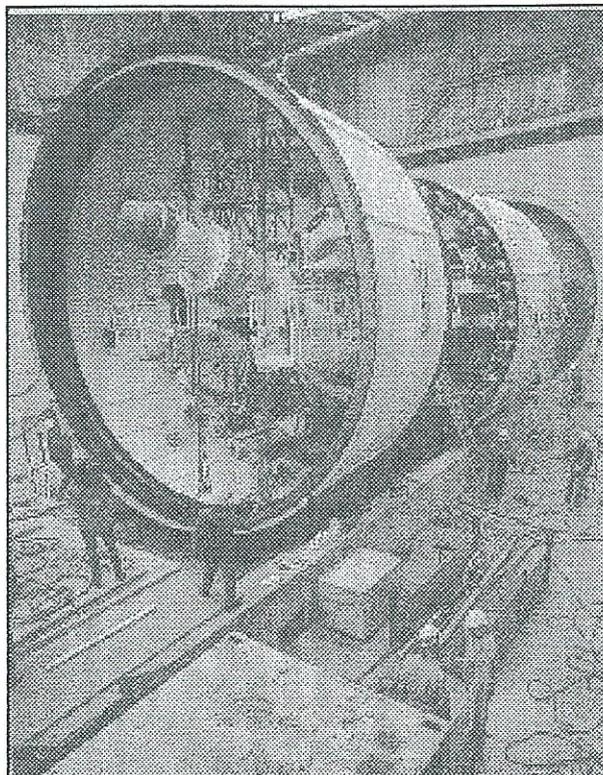
"Charles de Gaulle", "Gares", "Jacques Cartier", "Clemenceau", "Henri Fréville", "Triangle" et "La Poterie" (voir photo page suivante).

Peu de gros problèmes ont pour l'heure été signalés. Les nuisances sonores à "Clemenceau" ont été atténuées par la constructions de capotes de tôle.

Le seul souci majeur réside dans la légèreté des structures qui doivent porter les viaducs et stations de Pontchaillou et La Poterie : en attendant que les experts aient tranché sur la viabilité de ces structures (que l'entreprise de construction juge irréalisables), les travaux sont provisoirement ralentis sur ces deux sites, occasionnant 2 mois de retard sur les prévisions.

Les terrassements nécessaires au creusement de la station République ont eux posé des problèmes de circulation. Aujourd'hui achevés en surface, la circulation en ce lieu stratégique pourra reprendre très prochainement.

Enfin, au niveau de la station Sainte Anne, des fouilles archéologiques ont pris la place des pelleuses pendant le printemps. A l'heure où ces lignes seront publiés, les archéologues auront sans doute plié de nouveau bagage pour laisser la place aux terrassiers.



Le tunnelier "Perceval" lors de son arrivée dans le puits "Clemenceau" en décembre 1997
Document Ouest-France

Compte tenu de toutes ces circonstances, il est fort probable que les délais seront tenus.

Les chantiers sont tous accompagnés d'une signalétique jaune et bleue aisément reconnaissable au slogan "Le Val au travail".

Pour autant et contrairement à de nombreux réseaux, aucune mascotte n'a été choisie comme symbole des travaux. A Rennes, on a voulu faire simple.

Les travaux de construction sur le site de La Poterie.
Les deux piliers au centre du cliché supporteront la future station.
Photo Yves LE CHANU - 14 juin 1998



LE VAL 208

C'est le VAL 208 de Matra qui a été choisi par le District de Rennes pour équiper cette ligne.

Directement dérivé du Val 206 circulant depuis de nombreuses années à Lille, c'est un matériel qui a fait ses preuves.

Le Val 208 de Rennes sera alimenté en 750 V continu et chaque élément développera une puissance de 520 kW. 8 moteurs (1 par roue) équiperont les rames rennaises.

16 rames doubles (insécables) seront nécessaires à l'exploitation mais il

semble que 23 aient été commandées. Bien que ce mode d'exploitation ne soit pas prévu dans un premier temps, 2 rames peuvent être couplées.

Chaque rame peut emporter jusqu'à 160 voyageurs, et, comme à Lille, les stations seront équipées de portes palières.

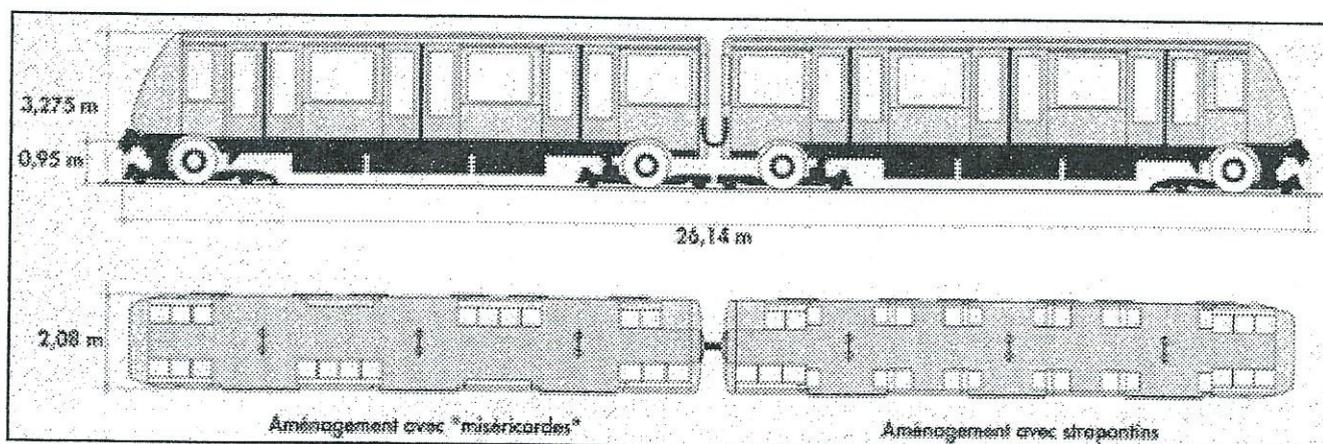
On prévoit une fréquence de passage de 2 mn 30 à 7 minutes sur une amplitude allant de 5h30 à minuit, sept jours sur sept.

L'exploitation sera commandée depuis

un PCC installé dans l'enceinte du garage atelier de Chantepie.

Au total et malgré l'automatisme intégral, 100 personnes devraient être nécessaires à l'exploitation du système.

Rendez-vous en 2001 !



Pour en savoir plus

- "District Infos" : mensuel édité par le District de Rennes avec un dossier Val à chaque n°
- "Ouest-France", quotidien régional relatant fréquemment l'avancée des travaux
- Le site internet de la SEMTCAR : <http://val.insa-rennes.fr/>

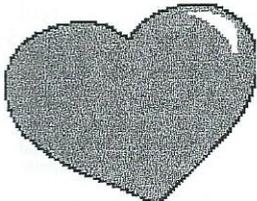
60 JOURS A...

L'ACTUALITÉ DES RÉSEAUX URBAINS FRANÇAIS

Informations coordonnées par Patrick KIRSTETTER

C'EST COMME ÇA...

NOUS AVONS AIMÉ...



... la décision de la Commission d'enquête qui a motivé un nouveau refus du projet TVR de Caen. Dans un contexte où les refus de délivrance de DUP se multiplient sur la base d'arguments qui nous plongent dans des abîmes des perplexité (le TVR de Caen n'échappe

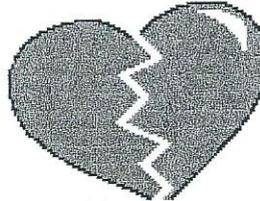
pas à la règle), il n'est pas question de faire de la provocation et applaudir ce nouveau revers. Nous n'oublions nullement que cette mesure réduit une fois de plus à néant 10 années d'études et passe l'éponge sur les millions de francs engloutis pour ces mêmes études.

Mais nous relevons que beaucoup de ceux qui poussent aujourd'hui des hauts cris devant cette décision oublient un peu vite le fond de l'affaire et la conclusion principale de la Commission d'enquête : le système choisi, en l'occurrence le TVR, et la desserte envisagée ne sont pas de nature à répondre aux besoins exprimés lors des études préliminaires. C'est cet argument qui retient notre attention, tant il se rapproche des idées que nous avons toujours défendues : si en soi, le concept n'est pas mauvais (nous lui avons d'ailleurs consacré un article complet), il n'est viable que s'il sert à ce pour quoi il a été conçu : à savoir un axe de transport guidé, véritable colonne vertébrale d'un réseau bus redéployé et pouvant de manière marginale être utilisé sans guidage (dessertes terminales, travaux, etc.).

Or, dans la plupart des villes ayant montré leur intérêt pour ce système, le véhicule est présenté comme un tramway (avec toute l'aura prestigieuse que cela peut avoir) alors qu'il n'est globalement utilisé que comme un trolleybus : tracé sinueux, multiples antennes, etc. Il reste alors soumis aux aléas de la circulation automobile, entre en conflit avec celle-ci plutôt que de la réduire, ne remplit pas complètement son rôle d'épine dorsale et fonctionne trop souvent au diesel, ce qui va à l'encontre de ce que doit être un tramway moderne...

Bref, un tramway peu onéreux se transforme dès lors en trolleybus hors de prix. C'est, en substance, la conclusion de la Commission d'Enquête et c'est à cette conclusion que nous adhérons totalement.

NOUS N'AVONS PAS AIMÉ...



... les déclarations du Maire de Tours qui est définitivement le spécialiste des annonces discrètes, inopportunes et... désespérantes. Après la fameuse annonce du report sine die des études pour la création d'un mode de transport lourd lors de l'inauguration du site propre de

l'avenue de la Tranchée, c'est lors de la présentation du projet de réhabilitation de la rue Nationale (voir plus loin Centre-Val de Loire - Tours) qu'il a décrété, entre la poire et le fromage, qu'il n'y aurait jamais de caténaires dans cette rue...

Alors, de deux choses l'une :

1- Comme le pense la presse locale, le TVR se profile discrètement mais sûrement à l'horizon (et sans guidage bien entendu... on ne va tout de même pas défoncer à nouveau la rue Nationale !), ce qui va à l'encontre du bon sens comptentenu entre autres des sérieux et salvateurs projets d'utilisation mixte de l'étoile ferroviaire.

2- Des tracés alternatifs (rues Mirabeau ou Bretonneau par exemple) sont encore envisageables. Nous serons ravis, dans cette hypothèse, de lui fournir quelques pistes de réflexion.

Dans l'attente d'une réponse claire à cette question (lors de la prochaine inauguration sans doute), il convient d'envisager une collecte afin d'envoyer Monsieur le Maire à Grenoble (en train à vapeur ?) ou à Nantes (en bateau à voile ?) pour qu'il se rende compte à quel point les fils électriques caténaires sont disgracieux.

Nous préférons toutefois ceux du tramway de Grenoble à ceux qui brinquebalaient allégrement le long d'hypothétiques poteaux EDF au beau milieu de certaines avenues tourangelles.

Et à propos, qu'en pensent les municipalités périphériques qui attendent depuis des lustres d'être reliées à la capitale ligérienne par ce fameux tramway ?

SANS VOITURES !

Les opérations "sans voitures" menées de manières isolées ces derniers mois ont donné au Ministère de l'environnement l'idée de créer une journée "En ville, sans ma voiture" le 22 septembre prochain.

15 villes dont Amiens, Chambéry, Grenoble, La Rochelle, Nantes, Rouen, Strasbourg ou Tours ont répondu à l'appel. Paris sera associée à l'opération en interdisant la circulation dans certains quartiers.

ALSACE



COLMAR



✓ Gaz

Inauguration le 27 mars de la station de compression et de distribution de GNV, et réception des deux premiers Agora fonctionnant avec ce gaz (dont l'un immatriculé 2314 WN 68). Avant la fin de l'année, TRACE prendra livraison de 5 autres bus au GNV dont un Agora articulé. A partir de 99, le renouvellement des bus diesels par ceux au gaz se fera au rythme de 2 à 5 bus par an.

MULHOUSE



✓ Tram-train

Le 29 mai dernier, le syndicat des transports de l'agglomération a approuvé à l'unanimité le principe de création d'un tram-train. Rappelons que ce projet porte sur 17 km de lignes urbaines (un axe nord-sud et un axe est-ouest) connectées à la ligne SNCF Mulhouse - Lutterbach - Kruth - Thann. Le tramway effectuera sur la ligne SNCF des dessertes omnibus tandis que la SNCF exploitera sous le label TER des liaisons intercités Thann - Mulhouse - Bâle directes ou semi-directes probablement intégrées à terme dans un vaste réseau RER international Freiburg - Mulhouse - Bâle

✓ Autobus

Pour compléter l'état de parc général publié dans notre précédent magazine, nous précisons que tous les véhicules sont à 3 portes sauf, les PR100-2, les S215SL, et les SC10R de la série 360 à 373 en configuration 044.

STRASBOURG



✓ Tram lignes A & D

Mise sous tension le 18 mai, l'extension de la ligne A de Baggersee vers Illkirch a vu la circulation de la première rame le lundi 25 mai pour des essais qui se sont ef-

fectués jusqu'à la mise en service le samedi 4 juillet. Le tramway revient donc dans cette commune du sud de Strasbourg, 39 ans après sa disparition le 31 décembre 1959 sur la ligne 6/16 reliant Illkirch au Wacken. Le débranchement vers "Etoile-Polygone", donnant naissance à la ligne D, est prévu par contre pour septembre mais apparaît déjà sur les nouveaux plans "thermomètre" affichés dans les rames. A cette occasion, l'actuelle station "Etoile" deviendra "Etoile-Bourse".

✓ Tram ligne B

La déclaration d'utilité publique concernant la ligne B a été délivrée par le Conseil d'Etat fin juin. Les gestionnaires du réseau l'avaient quelque peu anticipé en lançant les appels d'offre début juin.

✓ Autobus

La mise en service du tram dans Illkirch en juillet a eu une répercussion sur le réseau de bus local. Ainsi, le 7 abandonne au Baggersee son itinéraire vers Illkirch-Campus pour reprendre l'itinéraire du 61 vers Graffenstaden-Libermann prolongé au Fort Ulrich. Le 62 est prolongé dans Graffenstaden, et les 63 & 64 ne forment plus qu'une seule ligne 63 reliant Plobsheim à

Geispolsheim Ouest via le parc d'innovation. Début 99, pour laisser place aux travaux de la ligne de tram B, les itinéraires des bus seront reportés sur les quais encadrant le Fossé du Faux-Rempart (St Jean, Kléber, et Paris, Kellermann, Desaix).

✓ Gaz

Un deuxième bus fonctionnant au gaz a été réceptionné. Il s'agit cette fois d'un véhicule de marque Heuliez.

✓ Dépôt d'Elsau

La CTS attend la déclaration d'utilité publique pour démarrer les travaux de ce troisième dépôt qui sera dimensionné pour accueillir 27 rames de tramway et 80 autobus. L'accès des trams se fera par la rue Frans-Hals via la rue Schongauer. Les bus et le personnel emprunteront quant à eux une nouvelle voie longeant la ligne de chemin de fer et débouchant sur la rue de l'Unterelsau.

✓ Navette aéroport

Présenté dans "RU" n°18 (page 11), la nouvelle formule de la navette, reliant la station Baggersee à l'aéroport d'Entzheim, présente six mois après sa mise en service un

Strasbourg - Station tram Baggersee

Le GX317H-2p, immatriculé 879 YN 67, assurant la navette aéroport

Photo Yves LE CHANU - 17/06/98



bilan positif. 45.000 voyageurs ont utilisés la navette soit une hausse de 32% par rapport à la même période 96/97, et une part de marché dans les trajets vers l'aéroport passant de 3,5% à 4,9%. Les Heuliez

GX317H - 2 portes de la CTE (filiale du groupe Verney) ayant maintenant pris le relais des FR1, c'est sur d'autres améliorations que planchent les gestionnaires du réseau, entre autre, la mise en service

d'écrans vidéo d'information et l'installation de distributeurs de tickets dans l'abribus adjacent à l'aérogare.

AQUITAINE



BAYONNE



✓ Méfiez-vous des apparences !

Pour corriger une coquille, qui s'était glissée dans RU n°19, attribuant au réseau basque six exemplaires de Van-Hool A600, nous publions dans le numéro suivant une photo d'un de ces véhicules en les identifiant en surbaissés A300. Mais voilà... Van-Hool commercialise maintenant ses A500 avec une carrosserie de A300 et ceci sous le vocable **A500-B!** (cf parc de Dijon dans RU n°19) Les 6 véhicules (n° 419 à 424) sont donc des A500B à

plancher haut et le réseau de Bayonne perd de ce fait dans notre tableau publié dans RU 19 sa mention d'équipement en surbaissés.

BORDEAUX

✓ Tramway

Le Maire de la ville, Alain JUPPE, s'est prononcé pour le tunnel L. Fauré pour le franchissement de la Garonne et a écarté, du moins provisoirement, la construction du pont des Quinconces qui avait pourtant sa préférence. Il faut rap-

peler que ces ouvrages sont indissociables de la construction du tram, car le Pont de Pierre, déjà saturé, sera réduit encore de deux voies pour, justement, laisser la place au site propre.

✓ Plus près des clients

Une agence commerciale CGFTE a été inaugurée au coeur même de la gare SNCF de Bordeaux-St Jean.

✓ Qualité

L'activité maintenance de la CGFTE a été certifiée ISO 9002.

BOURGOGNE



MÂCON



✓ Succès

Le réseau Mâcon Bus, élargi il y a un an à deux communes périphériques (Sancé et Saint-Laurent) rencontre un joli succès avec 12000 voyages par jour.

Afin de pérenniser ce succès et séduire une nouvelle clientèle, le SITUM (Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'agglomération Mâconnaise) a décidé la gratuité totale du réseau le samedi matin.

NEVERS



✓ Surbaissés

A son tour cette cité bourguignonne s'équipe avec du matériel surbaissé. Deux Agora-3p sont en service sur le réseau. L'un est immatriculé 2780 RL 58.

SENS



✓ Nouveautés

Le réseau a été restructuré le 1er fé-

vrier 98. Mis à part un prolongement à St Martin, les 6 nouvelles lignes ne sont qu'une réadaptation des 5 anciennes sans agrandissement du périmètre desservi.

Voici le détail du nouveau réseau:

1. Vauguilletes / Paron-Mairie.
2. Lycées / Gron-Damiettes.
3. Malay-Glycines / St Clément.
4. Rosoy-Mairie / Garibaldi.
5. Sainte Béate / St Martin.
6. Camping / Garibaldi.

BRETAGNE



LAMBALLE

✓ Un réseau à la rentrée ?

Le district de Lamballe (14000 h.) poursuit ses études portant sur la création éventuelle d'un réseau ur-

bain. 1300 questionnaires ont été recueillis auprès de la population. 42% des répondants (le taux est majoritairement positif pour les résidents des communes périphériques) se déclarent favorables à une telle création. Mais il ressort de

cette enquête que les principaux intéressés sont les scolaires et les personnes âgées. Aussi, un réseau classique semble ne pas être, dans un premier temps, une bonne solution. Les élus du district s'orientent donc vers un service de transport à



Rennes - Dépôt

Le R312 n° 710 portant la nouvelle livrée (bande dégradée bleu-vert, logo STAR à la place du logo Renault sur la calandre). La découpe ne semble pas complètement achevée, à moins que la STAR ne soit atteinte du syndrome "livrée économique" de la RATP !

Photo Yves LE CHANU - Juin 1998

la demande (taxis, minibus, co-voiturage...) mais comptent prendre conseil auprès d'agglomérations de taille comparable : Ancenis, Fougères ou Mayenne. A suivre.

juin, seuls un R312 (n°710) et un VanHool AG300 (n°558) arboraient la nouvelle découpe manifestement non finalisée, à moins que...

La tâche sera longue : 350 véhicules, des milliers de poteaux, panneaux et autres signaux, et des centaines de costumes !

209). Les MAN-Saviem SG220 ont désormais disparu du réseau STAR.

SAINT-BRIEUC



✓ C'est l'été !

La ligne des plages, l'estivale n°16, a repris son service pour le week-end dès le 13 juin et quotidiennement depuis le 27 juin et ce jusqu'au 30 août de 10h40 à 19h40 au rythme d'une rotation par heure. Les pluies de juin ont découragé les premiers voyageurs et le PR100.2 ou l'A300 aperçus sur la ligne n'avaient pas encore trouvé leurs baigneurs !

✓ CAT

Pour les amateurs, signalons la présence dans le parc de ce partenaire des TUB d'un PR100.2 portant le numéro 411.

SAINT-MALO



✓ Nouveau look

Les véhicules du réseau Saint Malo Bus arborent une nouvelle livrée depuis novembre 97, date de l'acquisition de 2 Heuliez GX217H

QUIMPER



✓ Précisions

Nos mésaventures concernant la nomenclature des matériels Van-Hool (voir plus haut Bayonne) nous obligent à faire quelques précisions. La CTUAQ, gestionnaire du réseau, possède 3 standards surbaissés A300 (n°301 à 303) et un articulé AG300 n°204 (voir rubrique "Matériel"). Elle possède en outre 3 de ces fameux A500B numérotés 501 à 503.

✓ Matériel

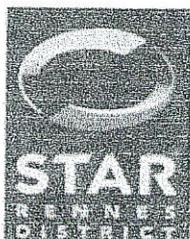
Fin juin 98, on pouvait dénombrer 62 VanHool AG300 (n°500 à 561) et 10 VanHool A300 (n°200 à 209).

RENNES



✓ Nouveau logo, nouvelle livrée

Pour se mettre au diapason du VAL dont les couleurs ont déjà été définies, le réseau bus de Rennes change de logo (dont l'anneau symbolise le fédéralisme des 33 communes du District) et de couleurs ! Exit le rouge, voilà le vert émeraude, le bleu roi et le jaune citron. Fin



le fédéralisme des 33 communes du District) et de couleurs ! Exit le rouge, voilà le vert émeraude, le bleu roi et le jaune citron. Fin



Saint-Malo - Porte Saint Vincent

Le GX217H-2p n°42, immatriculé 2054 YE 35, nouvellement arrivé sur le réseau malouin. Noter la nouvelle livrée.

Photo Yves LE CHANU - 12 juin 1998

(n°42 et 43). 4 SC10R (n°27, 28, 29 et 31) sont porteur de cette nouvelle robe.

✓ **Parc**

Fin juin 98, le parc Saint Malo

Bus se composait de 23 véhicules :

- 10 RVI SC10R n° 21 à 29 et 31
- 2 TU35 n° 74 & 75
- 1 Heuliez GX107 n° 41
- 8 Setra S215SL n° 51 à 58
- 2 Heuliez GX217H n° 42 et 43

✓ **Dépôt**

Un nouveau dépôt doit ouvrir ses portes cet été le long de la voie ferrée à proximité de la station d'épuration, toujours dans le quartier de la Hulotais.

CENTRE - VAL DE LOIRE

ORLÉANS



✓ **C'est parti !**

Enfin, l'avis favorable du Conseil d'Etat pour le projet Tramway a été signifié le 30 juin. Les travaux de déviation des réseaux vont donc pouvoir commencer, vraisemblablement vers le 15 juillet. La date d'ouverture de la première ligne est maintenue pour septembre 2000 mais il est probable que le redéploiement du réseau bus interviendra plus tardivement.

Une grande campagne d'affichage annonçant la nouvelle du début des travaux a été lancée le 8 juillet en même temps qu'était dévoilé au grand public le logo retenu pour toute la communication concernant ce projet qui devient enfin réalité.

Enfin, une périodique d'information sur l'avancement des travaux devrait très prochainement être éditée.

✓ **TER-Bus**

La navette TER-Bus sera maintenue pendant les vacances scolaires d'été et ce pour la première fois depuis sa mise en service.

✓ **Au vert !**

Comme tous les ans maintenant, la SEMTAO a mis en place ses deux lignes estivales : "Charlemagne" (indice RS) vers la base de loisirs de l'île Charlemagne qui circule quotidiennement en juillet et août et les dimanches en juin et septembre et les deux lignes "Chlorophylle" assurées les dimanches du 31 mai au 27 septembre vers le Parc Floral de la Source et vers Charbonnières.

Ces lignes partent du Centre Bus Albert 1er et sont assurées par les deux vénérables SC10 (n°10 & 11) vertement décorés !



Orléans - Dépôt de Saint Jean de Braye
Comme chaque été, les vénérables SC10 n° 10 & 11, encore pimpants, reprennent leur service "Chlorophylle".
Photo Arnaud WADOUX - 29 avril 1998

✓ **Social**

Malgré les demandes insistantes de diverses associations de chômeurs, le SIVOM refuse la gratuité d'accès au réseau. En revanche, la carte Alpha, permettant aux catégories sociales défavorisées de bénéficier d'un tarif extrêmement bon marché (40,00 F pour 20 voyages, 2 fois par mois) est étendue aux autres membres de la famille grâce au titre Alpha 20, sous réserve d'un avis favorable du centre communal d'action sociale.

TOURS



✓ **PDU**

Le plan de déplacement urbain de l'agglomération tourangelle est en fin d'élaboration et sera présenté avant la fin de l'année. Y sera-t-il question du douloureux problème de l'organisation des transports et de la nouvelle structure intercommunale qui doit prendre le relais de

la double autorité organisatrice Ville de Tours - SITCAT ?

Après un District créé il y a vingt ans et dissous il y a peu alors qu'il n'a jamais servi, après le SIEPAT regroupant 44 communes et 350000 habitants maintenant disparu (et dont le seul fait d'armes est d'avoir impulsé la création du réseau Fil Vert, à l'origine réseau suburbain, aujourd'hui étendu à tout le département) il n'existe plus aucune structure intercommunale à l'échelle de l'agglomération. Des SIVOM se créent aux 4 coins de la zone urbaine et périurbaine, si bien que la ville de Tours n'a pas pu entraîner plus de 7 communes derrière elle dans son nouvel avatar, le SIVOMAT. La fin de la superposition des structures n'est pas pour demain...

✓ **Rue Nationale**

La mise en voie piétons/bus de la rue Nationale se concrétise: le projet et le calendrier des travaux ont

été dévoilés. Les travaux ont d'ors et déjà commencé et les bus parcourront fin 99 le trajet avenue de Grammont, place Jean Jaurès, rue Nationale, pont Wilson, avenue de la Tranchée, en site propre aménagé au centre de la voirie. Un recalibrage des chaussées en faveur des piétons sur tous ces axes sera effectué en complément. Les voitures seront, comme prévu, détournées en majeure partie sur la rue Marceau dont les travaux de démolition en vue d'élargissement ont également débuté. *(Voir également à ce sujet "On n'a pas aimé...", page 11)*

✓ Intermodalité

Une tarification combiné bus-train est à l'étude. L'objectif est de créer une gamme tarifaire plus souple que l'actuelle carte "Cœur de France" Fil Bleu/SNCF qui n'est qu'une extension de l'abonnement hebdomadaire de travail de l'exploitant ferroviaire.

✓ Gaz

20 véhicules au gaz seront acquis en 1999 et 17 en 2000 pour un budget total de 55 millions de francs.

✓ Navettes en tous genres

Un système de navette bus est à l'étude pour relier la gare centrale de Tours à la Place Jean-Jaurès, cœur du réseau Fil Bleu.

Des navette fluviales sont également à l'étude pour la traversée du Cher : un petit port doit en effet être réalisé dans le nouveau quartier des Deux Lions (ex-technopôle), au sud de la ville sur la rive gauche du Cher.

✓ Site propre : danger ?

Quelques associations de parents d'élèves se sont publiquement émus des dangers que représentaient à leurs yeux les arrêts installés en îlot central sur le nouveau site propre de l'avenue de la Tranchée, desservant plusieurs établissements scolaires.

Beaucoup de bruit pour rien : les conducteurs FIL BLEU interrogés ont affirmé qu'au contraire ils n'avaient constaté aucun incident. Par souci d'apaisement la Mairie a décidé de faire élargir les quais afin de mieux contenir les importants flux ponctuels.

✓ Adaptations

La nouveau réseau qui doit être mis en place à la rentrée n'est pas encore complètement dévoilé que déjà des adaptations sont demandées à Fil Bleu. Au centre du débat, la fameuse ligne "Pilote" créée à partir des lignes 1 et 2 pour optimiser les liaisons entre le nord et le sud de l'agglomération : sa mise en place nécessite en effet l'abandon de certains tronçons actuellement desservis par ces lignes, pénalisant ainsi certaines liaisons interquartiers. Fil Bleu revoit donc sa copie et prépare des déviations d'itinéraires sur les lignes secondaires afin de rétablir ce type de liaisons.

CHAMPAGNE - ARDENNE



CHAUMONT



✓ Carte d'identité

Cette ville de 29.000 habitants environ, préfecture de la Haute-Marne, est desservie par le réseau TUC (Transport Urbain Chaumontais) exploité par la SADAC du groupe PIOT. 5 lignes, au départ du Centre Ville (CV) forment le réseau principal :

- 1 - CV - Ribot
- 2 - CV - De Gaulle via Brottes
- 3 - CV - Rochotte (3A) ou De Gaulle via Bizet (3B)
- 4 - Clos Dormoy - CV - Hôpital
- 5 - CV - Reclancourt

Noter que la ligne 4 forme un "huit" avec croisement à l'Hôtel de Ville et que toutes ces lignes passent par un tronç commun au centre-ville, arrêts "Vieilles Cours" et "Hôtel de Ville".

De ce dernier point central part également la ligne 6-Express (Centre-Ville / La Vendue / De Gaulle) qui

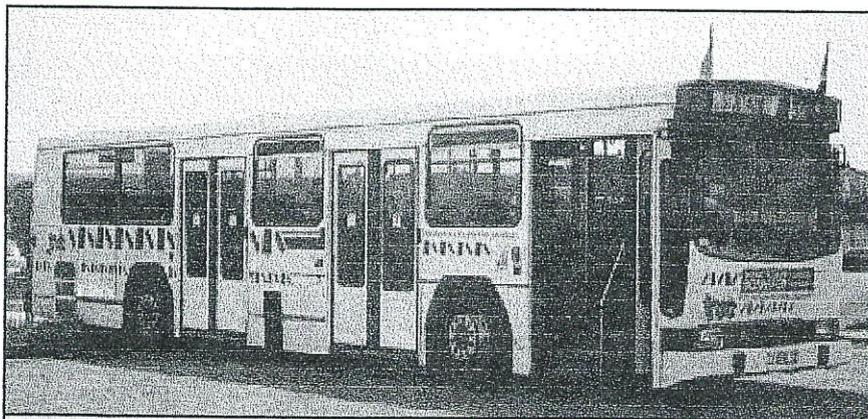
ne fonctionne que depuis le 23 mars 98 du lundi au vendredi en période scolaire. Une 7e ligne partant de l'Hôtel de Ville est évoquée. L'agence commerciale est située près du point central, rue Jules Trémousse.

Le parc (voir état de parc en rubrique "Matériel") se compose de 14 autobus remisés avec les autocars

de la SADAC dans leur dépôt situé 42 rue du chemin de Choignes, au sud-est de la ville (ZAC du Val Varinot).

Tarification :

- Billet unitaire: 5,00 F
- Carnet de 10 : 30,50 F
- Carnet de 10 "Jeunes" : 17,00 F
- Billet mensuel : 185 F
- Billet mensuel "Jeunes" : 110 F



Chaumont, dépôt SADAC
PRI00-3p n°53, immatriculé 2290 ML 52
Photo : Claude DRUON - 6 juin 98

ILE DE FRANCE

LE COÛT DES DÉPLACEMENTS
EN ILE DE FRANCE

Le STP a réalisé une étude très intéressante sur la question, prouvant, à ceux qui en douteraient encore, que la voiture particulière coûte autant qu'elle ne rapporte. En 1996, les nuisances résultant des transports sont estimées à plus de 15 milliards de francs, 14 étant imputables à la voiture. La voiture et les transports en commun coûtent à la collectivité, en accidents: 2210 MF et 94 MF, en bruit: 6658 MF et 308 MF, en pollution: 2564 MF et 16 MF, en congestion routière: 2901 MF et ~ 0 MF. L'étude a examiné, entre autre, les coûts globaux pour la collectivité de plusieurs déplacements types en distinguant coûts privés, coûts sociaux, et coûts publics. Il ressort que la voiture particulière coûte de 1,7 à 3,6 fois plus cher que les transports collectifs pour les trajets domicile-travail.

TARIFICATION JEUNES

Après des années de "revendications", les jeunes et étudiants pourront enfin bénéficier d'une tarification plus attractive pour la carte Orange : 1500,00 F par an. Cette Carte Jeunes permettra d'utiliser les transports sur deux zones tarifaires pendant la semaine et sur les 8 zones d'Ile de France pendant le week-end sans supplément de prix. On pourra tout de même s'étonner du choix fait par le STP : il s'agit d'un coupon annuel payable d'avance ou par prélèvement mensuel... Est-ce vraiment la meilleure formule pour ce type de clientèle ?

PRESSE GRATUITE,
PRESSE PAYANTE

Nous n'aurons pas l'outrecuidance de penser que l'article "Communiquez" paru dans le précédent numéro aura eu un effet immédiat. Simple coïncidence donc que l'apparition, le 10 juin dernier de l'hebdomadaire "A nous Paris - Le journal du métro" distribué gratuitement dans le métro parisien.

Au premier abord, on se dit séduit par cette heureuse initiative, calquée sur ce qui se fait déjà sur certains réseaux scandinaves où l'on trouve à l'entrée des stations un quotidien gracieusement offert.

Au deuxième coup d'œil, on s'interroge : ce journal, édité en collaboration avec "Le Parisien" est conçu par Métrobus,

gestionnaire des espaces publicitaires du réseau RATP. La Régie n'y apparaît pourtant nulle part, si ce n'est par le biais de la couleur dominante du journal (vert) et... quelques publicités...

A la lecture, enfin, on est plutôt déçu : le journal s'avère n'être qu'un support publicitaire de plus (18 pleines pages de pub et de petites annonces sur un total de 32), le "contenu rédactionnel" n'étant qu'un alibi : Coupe du Monde (vous le saviez, vous, qu'il y avait une Coupe du Monde en France ???), bonnes adresses (encore de la pub ?) et conseils beauté. 4 pages, tout au plus, d'informations pratiques et 1 seule concernant les transports parisiens... Bref, comme c'était à prévoir, les journaux distribués par des hôtesse finissent rapidement par joncher les couloirs des stations et vos rédacteurs parisiens n'ont pas croisé un seul lecteur à bord des rames. L'idée est bonne, le concept ne l'est pas. Ne pourrait-on pas intelligemment fusionner les diverses "feuilles" distribuées à gauche à droite (supplément SNCF Ile de France du Parisien, Itinéraires, Intégralement vôtre, etc.) pour créer un seul véritable périodique qui tienne la route ?

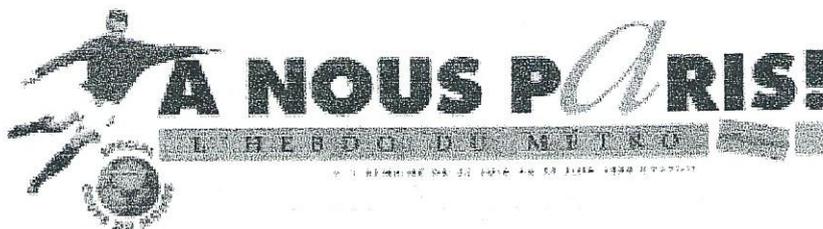
Par ailleurs, des distributeurs automatiques de journaux (Le Parisien, Le Monde et Libération) ont fait leur apparition sur certains quais du métro parisien, notamment à Miro mesnil.

BONS PLANS,
MAUVAIS PLANS

La RATP a édité, pour la coupe du Monde, un plan simplifié n°1 Métro-Bus-RER indiquant de manière appuyée les gares, les accès aux stades et autres points d'intérêt. Va pour les touristes.

Mais la RATP a aussi sorti, en avril et mai (disponible que depuis juin) les nouvelles versions des plans n°2 (Grand plan de Paris) et n°3 (Grand Plan général Ile de France). Pour le premier, on s'étonne d'une telle mise à jour alors que la ligne 14 entrera en service dans 2 mois et qu'une nouvelle version sera une nouvelle fois nécessaire.

Pour le deuxième, nous pensons qu'il s'agit d'un nouveau gag cartographique : distribué au moment même de la création du nouveau réseau Traverciel dans l'Ouest Parisien (voir plus bas) il n'en reprend aucune des modifications et est de ce fait périmé avant même d'être sorti... La RATP, partenaire de ce nouveau réseau pouvait difficilement ne pas en être informée...



RATP



TRAMWAY

✓ Le T1 aussi !

Les bus le sont, le métro s'y met, le tram ne pouvait donc y échapper. La motrice 119 du T1 nous est apparue en livrée intégrale aux couleurs du Conseil général de Seine-St Denis sur le thème du Mondial.

✓ T2 : encore et toujours plus

La fréquentation sur le T2 est maintenant de 34.800 voyageurs par jour, en progression de près de 5000 utilisateurs par rapport au mois d'octobre dernier.

✓ A l'étude !

Déjà évoqué dans nos colonnes (RU n°18, page 18), un projet de ligne de tramway perpendiculaire au T2 au niveau de Suresnes fait petit à petit son chemin. Le tracé reliant Rueil à Paris desservirait Reuil-2000, les Cités-Jardins, le pont de Suresnes et la Porte d'Auteuil. A la demande du STP, la RATP réalise actuellement une étude de faisabilité sur cet axe éventuel.

✓ Un tramway nommé désir

Les élus de la commune d'Ivry, en présentant leurs projets concernant la restructuration de la zone en bord de Seine (Ivry-Port), ont nettement affirmé donner une "priorité décisive" aux transports en commun et ont plaidé pour la mise en place d'un tramway sur la RN305 (ligne 183) et la RN19 (quais rive gauche). De leur côté, leurs collègues de Montreuil-sous-Bois, soutenus par le Conseil Général, ont fait du projet de prolongement du T1 de Noisy-le-Sec vers leur commune, un "statut de référence".

✓ Ceinture sud

Le "débat" qui oppose le Maire de Paris à son ex-colistier a de surprenantes répercussions sur la politique des transports de la capitale et plus précisément sur le choix d'implantation d'un éventuel tram-

way de ceinture. En effet, si Mr Tiberi a déclaré être favorable à une implantation sur les boulevards des Maréchaux (voir RU n°20), Mr Toubon défend très logiquement la solution inverse, à savoir l'implantation sur la petite ceinture. Moins comique est la déclaration du Maire en faveur d'un équipement du PC en TVR. Cet engin, qui ne doit en aucun cas porter le vocable de "tramway", ne peut qu'inspirer notre méfiance tant sa "souplesse" permet de tolérance vis à vis de l'automobile. Il permet, d'autre part, à certains élus des effets d'annonce à bon compte sans pour cela remettre en cause la primauté de celle-ci.



AUTOBUS

✓ EXPLOITATION

☞ Les géants stoppent les bus

Lors de la fête d'ouverture de la Coupe du Monde et du défilé des "Géants" le mercredi 10 juin, un important périmètre avait été neutralisé au centre de Paris. Durant l'ensemble de cette journée, 40 lignes intra-muros (sur 56) ont vu leur parcours amputé ainsi que le "Roissybus" limité au Fort d'Aubervilliers. La ligne 92 (Gare Montparnasse-Porte de Champerret) était pour sa part totalement suspendue.

☞ Eole : coup de vent !

Si le réseau banlieue ne doit pas être affecté par l'ouverture de la nouvelle ligne RER, celui de Paris subira par contre des modifications, plus particulièrement sur le corridor Gare du Nord-St Lazare. L'axe le plus chargé du réseau avec près de 5500 voyageurs à l'heure de pointe sera allégé avec la suppression du 49 (voir aussi plus bas) et des navettes du 43, un tiers du trafic actuel devant théoriquement (?) se reporter sur la nouvelle ligne E du RER. La ligne 26 desservira par contre la rue Lafayette dans les deux sens. Enfin, les lignes 38 et 47 échangeront leur terminus. Cela pourrait provoquer des confusions :

les indices "30" sont réservés aux lignes au départ de la Gare de l'Est, les "40" à celles au départ de la Gare du Nord.

☞ Fiançailles

Le tronçon Gare du Nord - St Lazare abandonné, et le report du terminus matériellement impossible sur St Lazare, le maintien du 49 est remis en cause alors que cette ligne est, hormis deux arrêts dans le secteur de l'Unesco, doublée sur l'ensemble de son itinéraire. Le 49 serait donc fusionné avec le 80 prolongé à la Porte de Versailles et dont l'itinéraire serait, avec le 28, modifié pour desservir l'Unesco. Dans cette hypothèse, le 80 resterait équipé avec des bus articulés.

☞ 18 et 19ème arrondissement

Les projets actuels évoquent une desserte du quartier de l'Evangile par le 60, le débranchement du 54 à partir de la Gare du Nord soit vers la Porte d'Aubervilliers, soit vers la Porte de la Villette, et l'éventuel prolongement du 302 à la Gare du Nord via les quartiers des Poissonniers et de la Goutte d'Or. Comme vous pouvez le constater depuis que vous en suivez les péripéties dans votre revue préférée (relire le Magazine des Réseaux Urbains n°4, 5, & 6), tous ces projets sont en perpétuelle évolution et s'inscrivent dans le plan "Bus 2001".

☞ ALTAÏR

Après avoir refusé dans un premier temps, le CIES a donné son feu vert au financement de la 1ère étape du développement du SAEIV "Altaïr" (RU n°16, page 31) sur 35 lignes (750 bus) d'ici la fin 2001.

☞ Navettes 24

Pour faire face à la forte charge sur les navettes entre Austerlitz et Bercy, quatre articulés PR180 (n° 4737, 4738, 4745 et 4747) assurent depuis début mai les rotations sur les services partiels de la ligne 24 et ce, en attendant la mise en service de la station "Cour St Emilion" de Météor.

☞ Ligne 65

Cette ligne reliant la mairie d'Aubervilliers à la Gare :

d'Austerlitz devrait être limitée à la Gare de Lyon, le trajet entre ces deux gares étant déjà desservi par plusieurs lignes et la Ville voulant limiter le nombre d'autobus stationnant place Valhubert. Ce tronçon étant générateur de retard, l'exploitation sera améliorée et une ou deux voitures récupérées pour redéploiement. Le 65 prendra au terminus Gare de Lyon la place du 57 prolongé à la Porte de Bagnolet.

☛ **PC**

Suite aux fortes affluences engendrées par les nocturnes de la Foire de Paris, le centre d'Ivry envisage lui aussi d'utiliser à l'avenir des articulés pour faire face à la charge. Concernant cette ligne circulaire qui est, et de loin, la plus importante du réseau, un projet est en train d'aboutir qui vient d'être validé par le STP. Il consiste à protéger 8,5 km de l'itinéraire sur sa partie sud, c'est à dire entre la Porte d'Ivry et le pont du Garigliano, soit par des sites propres, soit par des bordurettes de 12 à 15 cm de haut à l'instar de ce qui a déjà été réalisé Porte de Gentilly. Dés à présent et en attendant la construction de ces sites propres, plusieurs couloirs de la circulaire compris entre la Porte de Gentilly et la Porte de Versailles ont été fermés par des bornes cylindriques dans le cadre du Mondial. Ces dispositifs seront malheureusement déposés dès la fin de la coupe du monde, les travaux définitifs ne commençant pas avant septembre ou octobre.

☛ **Sites propres**

Parallèlement aux équipements sur le PC, la Régie travaille activement avec la voirie parisienne sur d'autres projets de protection intégrale de couloirs. Les tronçons visés intéressent les itinéraires du 20 et du 65 entre Bastille et République, et l'itinéraire du 91 sur les boulevards de l'Hôpital et de Port Royal.

☛ **Montmartrobus**

Il se confirme que la ligne 18 sera bientôt exclusivement exploitée à l'aide de 9 midibus électriques.

☛ **Services communaux**

Pour la première fois, deux com-

munes, en l'occurrence **Rosny et Fontenay-sous-Bois** s'associent pour demander à la RATP d'étudier la création d'un service urbain. Ayant remporté l'appel d'offre, la Régie assurera à partir du 1er octobre l'exploitation de ce service urbain. Rosny dispose déjà d'un service intérieur exploité par un transporteur privé (Les Bus du Fort) qui ne semble pas satisfaire la commune. En revanche, du côté du **Pré-St Gervais**, la Régie risque de perdre l'exploitation du service communal, un transporteur privé ayant proposé une prestation nettement moins chère. L'appel d'offre a été néanmoins jugé infructueux et un second va être lancé. Les risques de dumping sont à craindre dans ce type de marché et il faut tout de même rappeler que la Régie propose un produit certifié "NF Service" (RU n°20, page 18).

☛ **TVM**

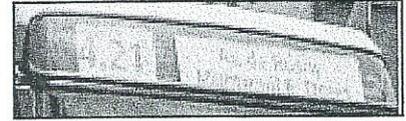
Le "Translohr" se faisant attendre, le calendrier des essais sur le site du Trans-Val de Marne est quelque peu bousculé et le "Civis" de Renault pourrait être testé en seconde position. Le "TVR" devrait rouler jusqu'à la mi-juillet soit 2 mois de plus que prévu. L'engin a déjà parcouru 10.000 km et a fait, le 11 juin, une incursion sur les boulevards des Maréchaux, à Paris.

☛ **Partenariat**

Trois communes de l'Essonne,

Bièvres, Vauhallan et Igny, ont demandé à la RATP d'être partenaire d'une compagnie privée, en l'occurrence les Cars Bridet, pour desservir leur bassin de vie.

☛ **Ligne 4.21**



Les 27 et 28 mai derniers, les habitants de Noisy-le-Sec ont eu la surprise de découvrir une nouvelle ligne de bus : le 4.21. Cette ligne est le fruit d'un partenariat multiple associant les élèves de 4ème techno du lycée Moulin Fondu, leurs professeurs, la municipalité, l'association de prévention du Commissaire G. d'Andréa (APMCJ), et le Centre-Bus de Pavillons-sous-Bois.

Cette expérience fait partie de la politique de prévention envers les jeunes des quartiers difficiles pour leur faire découvrir les réalités du métier et les difficultés du personnel. Les lycéens ont participé à toutes les étapes de la création de leur ligne. Recherches et études pour déterminer le parcours et l'emplacement des arrêts, signalétique, graphichage et même billetterie (fictive, certes...). Régulée et contrôlée par les jeunes, la ligne est devenue réalité le 27 mai avec une information-voyageurs à tous les arrêts, l'équipement des bus avec bandeaux latéraux, gi-



Noisy-Le Sec

Les "créateurs" en compagnie du R312 n°6417 sur le "4.21"

Photo : Christophe DECAUX - 27 mai 98



Ci-dessus :

Les R312 n°5672 et Agora n°2359 équipés de la ventilation forcée devant la Maison de la RATP. Notez les curieuses cloches sur les toits.

Photo : Patrick KIRSTETTER - 25 mai 1998

Ci-dessous :

Détail des diffuseurs intérieurs de l'Agora

Photo : Daniel CROSNIER

rouettes et plans intérieurs, et même les consignes de ligne pour les machinistes amenés à les conduire.

Deux R312 (n° 5979 & 6417) assureraient le tracé en boucle au départ de l'avenue de Rosny desservant Noisy-le-Sec (Gare SNCF), Romainville (Carnot), et Montreuil (Hôpital Intercommunal). Du terminus E.Dolet, la ligne desservait les cités des Fleurs, du Londeau, et du 1er mai avant de rejoindre l'Avenue de Rosny. Elle a assuré le transport de nombreux voyageurs étonnés mais satisfaits du ticket offert. D'autres furent plus méfiants comme une mère de famille craignant de se retrouver à la télé dans "Vidéo Gag". L'accueil des machinistes était à la hauteur de l'évènement: plus que convivial. Il faut dire qu'un d'entre eux assurant un des services le 27 et un autre le 28, Hafid Bouanani, fait partie du comité "prévention et sécurité" du dépôt mais aussi de notre association **FPTU** !

Déjà expérimentée avec succès par les collégiens de Pierrefitte, l'expérience de création de ligne fictive est reprise par les élèves de plusieurs établissements scolaires. Cette expérience a été renouvelée à Torcy le 29 mai, Aubervilliers le 12 juin, ainsi qu'à Paris, Suresnes, et St Denis. Espérons que ces sympathiques initiatives permettront de limiter les agressions gratuites de machinistes et le vandalisme sur le matériel !



✓ MATÉRIELS ET DÉPÔTS

☛ Ventilation forcée

Dans notre précédent numéro (page 19), nous vous informions de la modification de l'appareillage expérimental sur le R312 n°5672 et de son équipement à l'identique sur l'Agora n°2359. Après avoir été présentés devant le siège de la Régie le 25 mai dernier, le R312 a regagné le lendemain le dépôt de Lagny alors que l'Agora 2359 rejoignait le dépôt de Croix-Nivert. En effet, ce dépôt gère le 92 qui reçoit depuis début juin 24 Agora dont 12 d'entre eux sont équipés de ce système de ventilation, la mise en service ayant eu lieu courant juillet (voir photos page précédente).

☛ Climatisation

Suite à l'expérience menée sur 32 véhicules (30 GX317 et 2 R312), il se confirme que seule la ligne "Roissy-Bus" sera équipée de bus climatisés, les autres véhicules étant ventilés par trappe de toit voire ventilation forcée.

☛ Gas-oil nouveau... suite

Suite aux bons résultats obtenus sur le R312 n°6320 par ce nouveau gas-oil désulfurisé couplé avec un filtre à particules catalytique (RU 20, page 19), l'expérience a été généralisée sur l'ensemble des véhicules d'une ligne, en l'occurrence les 20 R312 du 72 (n°6520 à 6541) du dépôt de Point-du-Jour. 6 de ces voitures étaient équipées pour le 6 juin, "journée de l'air". Les autres autobus du dépôt fonctionnent dorénavant avec le nouveau gas-oil sans pour autant bénéficier des filtres à particules. Ce carburant à 10 ppm (500 ppm pour l'ancien) a été livré à Point-du-Jour le 29 mai après nettoyage des cuves. Rappelons quelques résultats des tests effectués sur la 6320: 54 litres aux 100 km, et indice Hartridge d'opacité des fumées de 14°.

☛ Bus au gaz

Ne voulant pas être la seule à supporter les risques d'une technologie encore méconnue et, qui plus est, imposée, la Régie a inscrit une clause de reprise du matériel dans son cahier des charges et fixé des

ÉQUIPEMENT EN AGORA V2 DE MAI À JUIN 98			
N° de parc	Ligne	Dépôt	Nombre
2359	92	Croix Nivert	1
2463 à 2471	261	Saint-Denis	9
2472 à 2485	356	Saint-Denis	14
2486 à 2496	221	Maltournée	11
2497 à 2510	211/321	Maltournée	14
2511 à 2512	389	Fontenay	2
2513 à 2531	308	Créteil	19
2544 à 2566	92	Croix Nivert	23
Total			93

critères de consommation pour les véhicules. Son choix ne sera connu qu'à la mi-octobre.

☛ Valideurs

Depuis le 4 mai, toutes les lignes intra-muros à l'exception du PC sont équipées de valideurs magnétiques.

☛ Mises en service

Dans notre dernier numéro, nous vous donnions le détail des dernières affectations d'Agora-L. Nous vous précisons que le 91 a été équipé le 4 mai, et le 80 le 14 mai pour moitié du parc. 93 Agora-S ont par ailleurs été mis en service depuis. Retrouvez le détail de ces arrivées dans le tableau ci-dessus.

☛ Modifications

A partir de la coquille 2486 (châssis n°11365), correspondant au premier Agora-S du marché suivant (A.97.108), les véhicules comporteront quelques modifications par rapport au marché précédent telles que: girouette bimode SPEC à pastille jaune, pas de surélévation du plancher avant entre les deux portes, plans de ligne non rétro éclairés, plus de tapis sensible à la porte centrale et une seule colonnette tripode. Les lentilles de Fresnel (loupe de recul) feront leur réapparition sur les vitres arrières. Quelles seront les prochaines suppressions au marché suivant? Le volant et les pédales?

☛ Mouvements

Les 2 Agora-VO, libérés du 389 par l'arrivée des 2 Agora-V2, partent sur le 390 (2111) et sur le 179/379 (2112). Par le jeu des chaises musicales, le GX317 n°1092 est récu-

péré du 390 et part renforcer le 20 de Lebrun où il rejoint son homologue à deux portes, le 1093. La ligne 20 est équipée dorénavant de 23 voitures: 21 GX317-3p (1001 à 1021) et 2 GX317-2p (1092 & 1093). 22 R312-2p (6371 à 6373, 6553 à 6571) sont d'autre part dégagés pour équiper le 178 de Pleyel.

☛ Bus-école

Dans le numéro précédent, nous vous informions de la transformation du R312 n°5012. Nous complétons cette information en vous annonçant la mutation de 6 R312 au centre de formation (NEF). Il s'agit des 5011 et 5014 à 5018.

☛ Réformes

22 SC10R sont radiés (9624 à 9638, 9640 à 9645 et 9768).

☛ Livrées publicitaires

Le phénomène, Coupe du Monde oblige, a tendance à se développer au grand bonheur des amateurs et...au désespoir des autres.

Une publicité pour la compagnie "Varig" a couvert des voitures des lignes 24 (5236), 42 (5828), 49 (5743), 81, 82 (5761), 83 (5493), 92 (5418) et 94 (5330), une pour "Flodor" sur la ligne 87 (5683, 5850), une pour "Danone" sur les lignes 32, 42 (5832) et 82 (5759), une pour "L'Equipe" sur les lignes 49 (5681), 65 (5601), 81, 83 (5487), 92 (5400) et 94 (5332), une pour "Garnier" sur les lignes 82 (5762), 83 (5394) et 94, une pour "Marionnaud" sur les lignes 24 (5890), 65 (5598), 81 (5186) et 86, une pour "Highlander" sur les lignes 49 (5683), 65 (5600), 81



St Denis Université, Gare Routière

L'Agora n°2416 de la nouvelle ligne 261, le jour de l'inauguration du complexe métro - bus.

Photo Christophe DECAUX - 25 mai 1998

(5633) et 87 (5850), et une enfin pour "United Airlines" sur le 92 (5407).

Plus étonnant, le fait que la Régie elle-même s'offre une publicité intégrale pour la mise en service du prolongement du métro à St Denis Université et la restructuration concomitante du réseau local de bus. (voir photo ci-dessus)

Signalons tout de même que, contrairement aux affirmations des distributeurs, les films adhésifs employés ne sont pas transparents mais juste translucides. La sensation, lorsqu'on se trouve à l'intérieur des véhicules concernés est extrêmement désagréable, la vision du monde extérieur étant particulièrement floue.

Signalons également le désarroi de certains voyageurs devant ces publicités intégrales : témoins ces scènes répétitives à la gare routière de Montparnasse (d'où partent certains cars Air France vers Orly et Roissy) où les bus arborant les publicités Varig (où un avion couvre tout le flanc) sont pris pour les navettes aéroport...

☞ Dépôts

Le projet de remisage à Massy se confirme. Les travaux commenceront dès septembre prochain pour une ouverture avant fin 1999. Plus qu'une simple aire de remisage, Massy ne sera pas pour autant un Centre Bus à part entière puisqu'il restera sous la tutelle de Montrouge, malgré un équipement

quasi-équivalent. On y prévoit le remisage d'une centaine de bus et un espace d'une cinquantaine de places pour des autobuss hors exploitation (livraisons, réformes, etc.).

Du côté de Lognes, le projet de remise semble lui aussi tenir la route si l'on en croit les imprimés émanant de la Maltournée qui l'évoque pour 2000.

A signaler d'autre part que les travaux de modernisation du bloc atelier des Lilas vont être entrepris.



MÉTRO & ORLYVAL

✓ Pub !

Au moins six rames circulent maquillées. Sur la 1, après une rame aux couleurs de "Soupline", voici la 027 au couleurs de "Varig", et la 047 avec celles de "Snickers". Sur la 6, une pour "Hollywood", et sur la 9 une autre pour "Varig". Sur la 13 enfin, deux rames, l'une pour "Fructis" et l'autre pour "Accor". Ce ne sont sans doute pas les seules...

✓ Sprague

Dans le numéro 19, nous vous relations les mésaventures des rames Sprague conservés par la Régie et circulant occasionnellement pour des animations ou des parcours nocturnes. Ne répondant plus à certains critères de sécurité, leurs

fonctionnements avaient été suspendus en mars 98 au grand dam des amateurs. La Régie souhaitant continuer à faire circuler ces rames, cette limite vient d'être prolongée de deux ans, le temps pour le service du matériel roulant (MRF) de réaliser les travaux nécessaires pour mettre ces vénérables machines en conformité. La rame Sprague-Thomson qui circule actuellement date de 1930. Une deuxième rame, provenant de la ligne 1, n'est pas en état de rouler. Ces deux trains sont remisés sur la ligne 3bis, dans la boucle de la Porte des Lilas.

Rappelons que 48 motrices Sprague reconditionnées en tracteurs de trains de travaux sont actuellement en service. Elles dépendent des ateliers de la Villette, centre du service de la voie du métro urbain.

✓ Ligne 1

Réception de la rame MP89 n°CC14, ce qui porte à 13 le nombre de rames de ce type.

Par ailleurs, la station "Grande Arche de la Défense", commune au métro, au RER, au réseau SNCF Ile de France et enfin au tram T2 est redevenue "La Défense" lors de la mise en service de ce dernier. La mention "Grande Arche" n'apparaît plus qu'en sous-titre.

✓ Ligne 13

Comme prévu le prolongement de la branche de St Denis a donc été ouvert au public le 23 mai, de "Basilique" à "Université", et inau-

guré le 25. Sur la photo ci-contre, vous pouvez voir l'entrée monumentale du métro "St Denis Université" qui abrite les locaux du nouveau terminus métro et ceux de la gare routière.

✓ **Ligne 14**

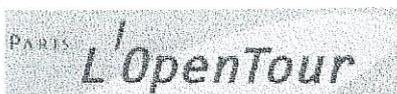
La "marche à blanc" devait débiter le 1er juillet, l'ouverture au public étant officiellement reportée à fin septembre / début octobre, l'état des finitions ne pouvant garantir la sécurité optimale des voyageurs.



Saint-Denis

Nouveau complexe métro-bus de Saint-Denis Université

Photo : Christophe DECAUX - 23 mai 98



La nouvelle ligne touristique de Paris annoncée dans notre n°18 (page 26) a été mise en place le 19 mai.

Elle est gérée par la SLT, société détenue par la RATP (via URBIEL), le groupe autocariste VISUAL (37,5% chacun), et GUIDE FRIDAY (25%). Une société d'exploitation a été constituée par VISUAL et GUIDE FRIDAY liée à la SLT par un contrat d'affrètement.

La ligne, exploitée à l'aide de 6 véhicules cette année, le sera avec 12 dès l'année prochaine. A terme, 10 Volvo à impériale découvriront le

tour principal. Celui-ci fonctionne de 9h à 19h à des intervalles de 25mn, dure environ 2h15 et est ponctué de 21 arrêts.

2 midibus sont affectés aux extensions Madeleine - Montmartre (toutes les 50 mn de 10h00 à 16h15, 6 arrêts) et Notre-Dame - Bercy (le matin vers le centre de Paris, le soir vers Bercy par prolongement du tour principal, 7 arrêts) où se situe un parking autocars.

Le pass, valable 2 jours avec utilisation illimitée, est vendu 135,00 F pour les adultes et 75,00 F pour les enfants de 4 à 12 ans.

Pour séduire la clientèle francilienne, un tarif spécial est consenti aux porteurs d'une Carte Orange ou d'un Paris-Visite : 110,00 F

Immatriculation des 6 premiers Volvo : 401 MJH 75, 410 MJH, 414 MJH, 119 MJQ, 828 MJR, 831 MJR.



✓ **Ligne E**

La mise en service de la cinquième ligne de RER est prévue le 28 juin 99 entre St Lazare et Chelles dans un premier temps, puis entre St Lazare et Tournan dans un deuxième temps. L'ouverture de l'antenne du Plant-Champigny est différée. Si la voie était totalement posée depuis fin janvier dans le premier tube, elle devait l'être dans le second au printemps dernier. Les opérations de pose de caténaires ont démarré et les premières circulations pour essais pourraient avoir lieu à la fin de l'année.

✓ **Maintenance**

Le nouvel établissement SNCF de maintenance de Noisy-le-Sec avait déjà fin avril réceptionné 15 rames MI2N sur les 53 prévues. Les travaux commencés en 94 et achevés en 97 ont porté sur la reconstruction de l'atelier datant de 1913. Dorénavant cet atelier accueille 10 voies dont 8 électrifiées, ainsi qu'un



Paris, place St Germain des Prés

Volvo affecté à l'Open Tour, nouveau service touristique

Photo : Christophe DECAUX - Juin 1998

faisceau de 19 voies à l'extérieur.

✓ **La Verrière - La Défense**

La première liaison tangentielle du réseau Ile de France, en service de puis deux ans, devrait être à terme prolongée à Rambouillet : le siège de FPTU sera donc directement relié au Manhattan parisien !

✓ **TGOP a tué le Castor !**

Ce n'est plus un "Castor" mais le curieux TGO (Travaux du Grand Ouest Parisien) qui accompagnera les franciliens durant les grands travaux d'été sur le réseau Ile de France.

La ligne C du RER sera interrompue du 25 juillet au 30 août entre Champ de Mars et Issy Val de Seine. Deux ponts doivent être élargis sur ce tronçon (Parc André Citroën et Issy) et une dalle, qui servira de parvis au nouveau siège de France Télévision, doit être coulée au-dessus de la station "Boulevard Victor".

La section La Défense - Saint Cloud du réseau Saint Lazare sera également interrompue du 15 juillet au 8 août afin de remplacer intégralement ballast, traverses et voies. Enfin, des travaux identiques se dérouleront sur la section Viroflay RG - Versailles RG de la ligne C.

Dans les trois cas, des services de substitution sont mis en place. On s'étonne quand même que le dépliant les reprenant incite les voyageurs à emprunter à Sèvres la ligne 420, ligne disparue en juin par la grâce du nouveau réseau "Traverciel" (voir plus bas) et que la SNCF s'obstine à conseiller l'utilisation du TVS qui n'a jamais circulé que sous l'appellation T2... Manque de communication ?

**APTR - ADATRIF
et autres réseaux**

**QUEST
PARISIEN**

Traverciel

✓ **Le point sur ce nouveau venu**

Déjà abordé dans "RU" n°20, nous pouvons faire un point sur le nouveau réseau "Traverciel", résultat de



Ville d'Avray, rue de Sèvres
Le SI05 RX 444 n°E7II (5765 WA 78) de la CGEA en service sur la nouvelle ligne 26 du réseau Traverciel
Photo : Christophe DECAUX - 03 mai 98

l'association entre la RATP, la CGEA, et la SALG (Louis Gaultier) qui dessert la proche banlieue ouest depuis le 2 juin dernier. Si les affiches promettaient un réseau "qui fait battre le coeur de l'ouest parisien", la formule quelque peu emphatique ne correspondrait pas tout à fait à la réalité, et l'on peut dire à posteriori que certes le cœur bat, mais au ralenti...

Voici les restructurations et nouveautés ligne par ligne.

La tortueuse ligne 420 est supprimée et remplacée par la ligne 26 qui relie la gare de La Celle St Cloud au Pont de Sèvres via la gare de Vaucresson, l'hôpital de Garches et la Gare de Sèvres-Ville d'Avray. La fréquence est de 30 mn sur l'ensemble de la journée. Aux heures de pointes, des navettes supplémentaires relient d'une part la gare de La Celle St Cloud à l'arrêt "Puits d'angle", et d'autre part l'arrêt Monastère (à Ville d'Avray) au Pont de Sèvres. Les passages de ces navettes survient souvent ceux des grandes lignes, ce qui ne permet pas une fréquence régulière.

La nouvelle ligne 27 permet de rejoindre le RER de Rueil-Malmaison depuis les gares de La Celle-St Cloud et de Vaucresson avec 3 antennes (A, B, & C).

La ligne 459 est une nouvelle liaison entre la gare de St Cloud et la place Henri Régnauld à Rueil-Malmaison. Seulement quelques départs aux heures de pointe. Le mieux est d'utiliser le 467 qui fait certes un petit détour, mais offre un bien meilleur service.

La nouvelle ligne 460 part toujours de "Boulogne-Gambetta", mais elle est limitée à la gare de Vaucresson. La correspondance doit être assurée avec le 26 pour poursuivre vers La Celle St Cloud. Le nombre de départs a considérablement baissé en semaine (-20%) et le dimanche (-67%). Seuls les voyageurs du samedi ont plus de chance (+38%). La fréquence est de 30 mn.

La ligne 469 assure la desserte interne de Sèvres, avec un prolongement dans Ville d'Avray vers le quartier de la Ronce et la Porte des Hauts-de-Seine. En journée, la fréquence est de 60 mn. Aux heures de pointe, elle descend à 30 mn sauf entre les Hauts de Sèvres et la gare de "Sèvres-Ville d'Avray" où des navettes permettent un passage tous les quarts d'heure.

La ligne 471 enfin, est une nouvelle liaison entre la station "Les Coiteaux" du tram T2 et la gare de "Versailles RD", qui reprend les antennes transversales de l'ancien 420. Quelques départs le matin, le midi, et le soir, avec une fréquence oscillant entre 30 et 60 mn.

A cet ensemble de lignes doivent être ajoutés les deux circuits "Arc en Ciel" déjà en service, et évoqués dans "RU" n°18 (page 25). Mis à part le 469 exploité par la SALG, les autres lignes le sont par la CGEA.

Avec une information voyageurs qui ne fut disponible que très tardivement (et encore... en cherchant bien !), des fiches horaires indispensables (vue la rareté des passages sur certaines lignes) mais in-

trouvables, même le premier jour de mise en service du réseau, on peut dire sans exagération qu'il y aurait d'importantes améliorations souhaitables pour rendre "Traverciel" attractif et intéressant pour les habitants du secteur.

La numérotation des lignes laisse par ailleurs perplexe et n'obéit à aucune logique. Une unification dans la série des "400", qui identifie les lignes affrétées ou exploitées en pool, aurait permis une signalétique homogène. Au lieu de cela, les lignes 26 et 27 ont des indices CGEA et ces derniers existent déjà sur le réseau RATP... De plus, le fait que certaines lignes de la RATP ou de Phébus (Versailles) continue de desservir le secteur sans toutefois être intégrée au réseau risque d'ajouter à la confusion.

Bref, le réseau Traverciel, s'il a le mérite d'exister, offre une image bien trop réaliste de la désorganisation générale des transports parisiens, loin de l'arc en ciel choisi comme emblème....

tion du centre ville. Le site actuel accueille 6500 voyageurs par jour. Les travaux devraient démarrer en mars 99.

MEAUX



✓ 24h / 24

Annoncés dans RU n°18 (page 26), les 3 Agora fonctionnant au GNV ont débuté leurs essais sur le réseau meldeois courant juin. Ils seront testés jusqu'à septembre avant d'être mis en service sur ligne. La station de stockage, compression et distribution du gaz gérée par la Segar (filiale de Marne et Morin) a été construite sur un terrain acquis par l'exploitant, et implantée le long de l'avenue Henri Dunant pour permettre d'offrir ses pompes à d'éventuels véhicules d'autres entreprises ou de particuliers. Sur le reste du terrain disponible, un nouveau dépôt d'autobus a été édifié pouvant accueillir une vingtaine de véhicules.

✓ Sans chauffeur

La CGEA avait lancé il y a huit mois "Praxitèle", un service de location de voitures électriques "intelligentes" puisque dotées d'ordinateurs de bord permettant de se diriger ou d'entrer en contact avec le poste de contrôle. Le principe : on prend l'une des 50 voitures mise à disposition et on la rend sur l'un des 5 "Praxicentre" moyennant un prix de location dérisoire. Une sorte de taxi sans chauffeur, en quelque sorte.

L'expérimentation va maintenant entrer dans sa deuxième phase, dans le cadre des tests billettiques multimodaux : c'est désormais une carte magnétique qui permettra d'ouvrir la voiture, la faire démarrer et... payer. A terme, cette carte devrait être fondue dans le pass multimodal qui permettra de payer bus, métro, RER, trains et autres menues dépenses.

"Praxitèle" est pour l'heure un succès : on compte 520 abonnés et, en huit mois, plus de 14000 "coursées" ont été effectuées. Aussi, 9 nouveaux "Praxicentres" seront installés sur le territoire de la ville nouvelle. La mise en place de la carte magnétique permettra en outre une disponibilité 24h/24, 7 jours sur 7 et une gamme tarifaire plus "agressive".

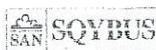
CHELLES



✓ Gare routière

Les élus de cette commune veulent reconstruire la gare routière pour accompagner la mise en service de la ligne RER-E (Eole) et la revitalisa-

SAINT QUENTIN EN YVELINES



✓ Tarifs !

La nouvelle tarification intégrée, "Alternis" et "Combinis", est effective depuis le 11 mai.

LANGUEDOC - ROUSSILLON



BÉZIERS



✓ Dépôt

Un nouveau dépôt devrait être inauguré vers le mois de novembre. A cette occasion, une exposition sur l'histoire des transports biterrois sera organisée. L'ancien établissement (Rte de Valras) qui était celui des tramways, sera abandonné car situé dans une zone inondable.

vaux ont débuté sur plusieurs autres points de l'itinéraire, en particulier la construction du pont Vincent Badie, ouvrage d'art important puisqu'il permettra l'accès au dépôt et la liaison vers les terminus de la Mosson et celui du Millénaire via l'avenue de l'Europe. La plateforme est en cours d'installation le long de la route de Grabels entre les hôpitaux et la Paillade, et le mardi 21 avril à 10 h eut lieu la pose officielle du premier tronçon de voie ainsi que la première soudure aluminothermique sur ce site. La pose des voies est planifiée jusqu'à la fin de l'année. Alors qu'on prépare l'arrivée des travaux aux abords de la gare, les statues des "Trois

Ephèbes" ont été démontées de la place de la Comédie afin d'élargir la trémie qui permettra au tram de rejoindre la section contiguë à la voie SNCF qui suit la Citadelle.

✓ Tram, deuxième !

Un crédit de 2,5 MF a été voté par le District pour réaliser les premières études dès cette année. Cette seconde ligne, perpendiculaire à la première, devrait avoir un tronçon commun à celle-ci à partir du Corum et allée de la Citadelle.

MONTPELLIER



✓ Tram : visite de chantier

Pendant que l'important chantier de l'allée de la Citadelle, démarré en septembre 97 se poursuit, les tra-

✓ Le choix des rails

Pour permettre une éventuelle circulation de matériel d'interconnection, le rail choisi est

du type 35GP (à profondeur de gorge plus importante que le profil courant 35G), compatible pour les matériels trams-trains roulant sur rails RI60 et MP4.

PCK comme le laissait supposer le rédacteur de l'article.

la police en cas de besoin.

✓ Quand le tram s'effaçait...

Le "Zoom" sur le réseau de Montpellier paru dans le RU 17 (page 38) demande quelques corrections. Antony MEYRUEIS nous précise qu'à Montpellier les tramways ont été remplacés par des Renault 215D (n°1 à 13) et non par des Berliet

NÎMES



✓ Souriez...

Le conseil municipal a autorisé les TCN à installer des caméras de vidéo-surveillance à bord de 3 de ses autobus desservant des quartiers sensibles. Ces caméras ne filmeront que sur impulsion du conducteur et les images seront remises à

PERPIGNAN



✓ Changements dans la continuité

Le nouvel exploitant ibérique, SUBUS (Alliance AUPLA - TRAP S.A.), a décidé de conserver le sigle CTP, bien implanté dans l'imaginaire perpignanaise. En revanche, sa signification évolue. CTP signifie désormais "Compagnie Têt Perpignan".

LIMOUSIN



LIMOGES



✓ Exploitation

Le réseau TCL dessert cinq communes autour de Limoges, mais quatre d'entre elles (Isle, Feytiat, Condat, et Couzeix) étaient desservies par des bus de la régie départementale. Le 2 juin a été décidé la desserte de la commune d'Isle par

les moyens propres de la STCL. Une seule ligne remplacera les deux existantes, avec amélioration des fréquences et couverture du service sur l'ensemble de la journée.

18 véhicules de ce type (801 à 818).

✓ Emplettes

Quatre nouveaux Agora-3p ont été réceptionnés par la STCL. Numérotés 815 à 818, il porte la flotte à

✓ Trolleybus

Après avoir été repeints à la nouvelle identité visuelle, un programme de réaménagement des intérieurs des 40 trolleybus (401 à 440) a été engagé depuis l'an dernier.

LORRAINE



NANCY



✓ Vente forcée...

Nous avons quelque peu anticipé, dans notre précédent numéro, une information de nos confrères de Tram 2000 (n° 182-mars 98) nous informant de l'intérêt des gestionnaires du réseau lorrain pour les 10 trolleybus articulés PER180H stéphanois. Si la CGFTE n'a pas ré-

cupéré ces matériels comme nous l'annoncions un peu rapidement, les responsables du matériel roulant semblent tout ignorer d'un tel projet et sont de plus assez hostiles à l'augmentation de ce type de matériel qui leur pose pas mal de soucis. Cela dit, une décision pourrait venir directement du District... Allez donc comprendre !

✓ Mettez-vous d'accord !

Dans le n°15 (page 58), nous publions à la demande d'un lecteur un correctif concernant la réception de 2 PR118 neufs n°446 & 447 et mentionnés comme tels dans le numéro précédent. Ce lecteur nous précisait que les deux véhicules portaient les numéros 359 & 360. Il s'avère finalement que les deux PR118 sont bien numérotés 446 et 447.

NORD - PAS DE CALAIS



BOULOGNE / MER



✓ Rectificatifs

Suite à une inversion sur le listing des TCRB, nous republions en pages "Matériel" l'état de parc des surbaissés Berkhof-Premier.

✓ Minibus

Afin d'assurer des liaisons spécifiques (marchés, dessertes scolaires ou le Centre Nausicaa) 3 des microbus Microstar de dix places présentés dans notre précédent numéro (page 26) ont été reçus et baptisés "Themio, le bus à thème". Les

services assurés par ces véhicules ont beau être spécifiques, ils seront réguliers et une fiche horaire par "thème" sera éditée.

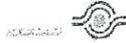
CALAIS



✓ Surbaissés

4 Heuliez GX317-3p devaient arriver sur le réseau Opale Bus en juillet.

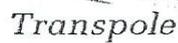
DUNKERQUE



✓ La côte en fête

Comme chaque année maintenant, la STDE, en association avec De Lijn, met en service jusqu'en septembre la ligne bus Dunkerque-De Panne permettant, avec un forfait journalier, de prolonger son voyage jusqu'à Oostende grâce au tram de la côte. (Relire à ce sujet RU 18, page 28)

LILLE



✓ Val 208

Les deux premières rames de VAL 208 qui ont été construites chez Vevey sont en cours de démontage suite à de gros problèmes de mises au point. Les rames de VAL 208 qui seront livrées en juillet (si tout va bien) viendront certainement de chez FCB.

Au sujet du prototype, ce dernier risque fort de terminer sa courte carrière à la ferraille puisqu'il n'a plus rien à voir avec le matériel définitif et n'étant pas, de surcroît, homologué. Un musée serait-il sur les rangs ?

✓ Tram

La branche "Roubaix" devrait bientôt être prolongée de quelques 370 m, ceci pour faciliter les correspon-

dances entre le tram et le Val à la station "Roubaix-Eurotéléport".

VALENCIENNES

✓ Transvilles

Les 11 premiers kilomètres de tramway ont reçu le feu vert du syndicat intercommunal : il s'agit de la section "Dutemple" - "Université du Mont Houy", avec une branche vers "Poterne-Les Tertiales". Ce tronçon, vraisemblablement mis en service en 2001 pourrait être prolongé à partir de 2005 vers St Saulve d'une part et Denain d'autre part. L'ensemble, long de 21 km, comporterait alors 34 stations, dont 5 aménagées en pôles relais bus-tram-voiture. Plus de 80% des bus auraient un point de correspondance avec le tramway.

NORMANDIE (HAUTE ET BASSE)



ROUEN



✓ Autobus

La mise en service des Mercedes O405N et O405GN a entraîné le retrait des Heuliez O305G et d'au moins une quinzaine de SC10R.

✓ Affrétés : SATAR

Cet exploitant secondaire, filiale de VIA Transport, vient d'être dissout. Les lignes exploitées pour le compte de la TCAR-Métrobus le seront désormais par une filiale de CGEA Transport : CFTI Norman-

die. Cette nouvelle entité dispose maintenant d'un dépôt situé au Petit Quevilly à côté de celui de TVS. Auparavant, la SATAR gisait ses véhicules dans la gare routière de Rouen.

Avant dissolution, la SATAR avait mis en ligne sous les couleurs "Métrobus" deux PR100-2 (dont le n°8761) provenant vraisemblablement d'un autre réseau GTI ainsi que deux SC10R des TCAR (176 & 395). Il est probable que ces véhicules réintègrent CGEA Transport, soit à la TCAR, soit à la CFTI. A suivre

✓ Affrétés : TVS

Un PR100 supplémentaire (n°4400) aux couleurs "Métrobus" a été mis en service en avril. Il provient du réseau Annonay Bus.

✓ Affrétés : CNA

Sur la ligne 32 (Rouen-Elbeuf par les Essarts), commune aux réseaux "Métrobus" de Rouen et "TAE" d'Elbeuf, l'exploitant a mis en service un surbaissé Setra S315NF (n°6279) peint en blanc. Comme ça, il n'y a pas de jaloux !

PAYS DE LA LOIRE



FONTENAY-LE-COMTE

✓ Ça marche !

Pour améliorer l'offre sur le petit réseau "Amibus", les élus ont demandé à l'exploitant, Sovetours, de mettre en service le bus de réserve pour épauler les deux autres véhicules. D'autre part une troisième ligne (Avenue de Lattre-Plaine des sports) pourrait voir le jour dès que

le budget permettra l'acquisition d'un véhicule supplémentaire.

Quand on sait que ce réseau, créé il y a un an et demi l'avait été à l'essai...

NANTES



✓ Sauvegarde

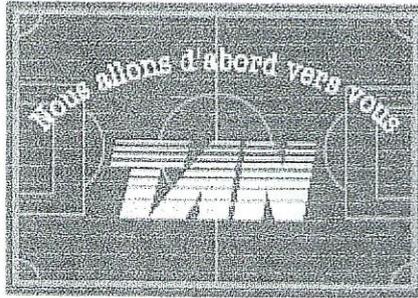
Un ancien Chausson APH 2-50 de

la CNTC (Compagnie nantaise de transports en commun) a été récupéré et totalement restauré par l'association Auto Rétro Nantes Océan (ARNO). Ce "Nez de cochon" (n°207, immatriculé 798 AA 44) a circulé sur le réseau nantais de juin 1951 jusqu'au milieu des années 70. L'usine Chausson de Gennevilliers produisit entre 1949 et 1952, 2.540 exemplaires de l'AH

à moteur 6 cylindres Hotchkiss à essence, l'APH à moteur Panhard diesel, et l'ASH à moteur Somua diesel 6 cylindres.

✓ **Coupe du monde**

Le réseau TAN s'est surpassé pour faire montre de son savoir-faire : messages spéciaux sur les écrans d'information aux stations de tram, documentation abondante dans plusieurs langues et... logo provisoire. Outre le renforcement des ligne des-



servant le stade de la Beaujoire, une navette était également mise en place depuis la station "Recteur

Schmidt" de la ligne 2. Une navette fluviale "Navitram", exploitée par les Bateaux Nantais a également vu le jour sur l'Erdre entre "St Mihiel" au centre-ville et "La Beaujoire" : moyen bucolique pour se rendre au stade. Enfin, comme sur d'autres réseaux estampillés "Coupe du Monde", la publicité intégrale a fait une apparition remarquée sur quelques rames du tram nantais sous l'égide des journaux "L'Equipe" et "Ouest-France".



Nantes, station le Cardo

Rame 333, habillée par le quotidien Ouest-France. La petite histoire veut que la Une reproduite sur cette rame soit effectivement celle du jour de mise en place de la pellicule publicitaire.

Photo : Yves LE CHANU - 10/06/98

PICARDIE



AMIENS



✓ **Billétique**

La société MONETEL s'est vu confiée par le District du Grand Amiens la réalisation du nouveau système billétique mixte magnétique/sans contact qui équipera bientôt les 118 autobus de la SEMTA. Un valideur mixte sera

installé à l'avant et des valideurs sans contact uniquement équiperont les accès médians et/ou arrières : les voyageurs occasionnels utiliseront en effet des cartes à validation magnétique tandis que les abonnés se verront remettre un badge à puce. Les élus amiénois comptent bien mettre à profit les extensions multimodale et autres possibilités de ce

porte-monnaie électronique.

SOISSONS



✓ **Bon à savoir !**

Quelques données sur ce réseau exploité par les Cars Acary. Le réseau dessert Soissons et les 11 communes composant le syndicat

intercommunal, soit 51.962 habitants. Il est composé de 10 lignes et était exploité en 97 par 13 GX107 et 2 SC10 pour la réserve.

Des autobus surbaissés devraient être mis en service durant le second semestre 98. Les Cars Acary, qui desservent aussi Compiègne, ont

leur centre situé boulevard Salvador Allende.

Retrouvez un GX107 du SITUS en page 2.

PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR ET CORSE ↓

ALPES-MARITIMES

✓ **Union**

Le littoral azuréen, véritable patchwork d'agglomérations ayant chacune sa propre autorité organisatrice des transports, représente un véritable parcours du combattant pour le voyageur désireux de passer d'un réseau à l'autre.

Pour la première fois, 4 exploitants, Sunbus (Nice), Bus Var Mer (St Laurent du Var), TAM (Conseil Général) et les Chemins de Fer de Provence s'associent pour offrir une tarification multimodale sur les liaisons Nice-Carros : le ticket Combi + permet de faire le trajet avec l'exploitant de son choix tout en continuant son voyage sur le réseau niçois. Et l'on se met à rêver d'un grand réseau unique allant de Menton à Fréjus...



Digne-les-Bains
Le GX217 immatriculé 6310 MC 04 affecté à la ligne 1
Photo : Lionel BREITMEYER - 18 avril 1998

BRIANCON

✓ **Petit réseau deviendra grand**

Le réseau TUB, exploité depuis deux ans par la Société des Transports Briançonnais (STB) passe à la vitesse supérieure. Après avoir renouvelé le parc cette année (3 standards et un midibus) la STB, filiale de Transdev, vient de mettre en service le nouveau réseau : 4 lignes diamétrales, desservant tous les quartiers de la ville, y compris les plus lointains, se substitue au circuit en boucle en vigueur jusque là. L'été servira de test (grâce à la présence des touristes en lieu et place des scolaires) et la STB confirmera ou non ce réseau à la rentrée.

DIGNE-LES-BAINS

✓ **GX217**

Ce petit réseau, TUD, exploite des GX217 au GNV.

GRASSE-ANTIBES



✓ **GX77**

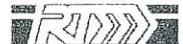
Il semblerait que les lignes exploitées à l'aide de Van-Hool AU138 et A508, le soit maintenant avec des GX77. Les lignes STGA exploitées par les RCA dépendent maintenant du centre d'exploitation RCA de Vallauris avec les lignes départementales à l'ouest de Nice. Le centre RCA de Nice garde la gestion des réseaux urbains de Beausoleil, Beaulieu, des collines de Nice, ainsi que les lignes départementales à l'est de Nice.

MANDELIEU

✓ **Livrée**

Le GX77 affecté à la desserte urbaine CTM a troqué ses filets jaunes et verts pour une livrée blanche frappée du logo de la commune. Par ailleurs, un surbaissé Setra S315NF a été mis en service sur la ligne départementale Cannes-Mandelieu-Théoule

MARSEILLE



✓ **Métro**

Il est assez étonnant que la presse, qu'elle soit locale ou même professionnelle, insiste sur les projets de prolongement "des deux lignes de métro". Les extensions du réseau, de "La Rose" au pôle technologique de "Château-Gombert" d'une part et de "La Timone" à la gare de "La Blancarde" d'autre part, n'intéressent que la seule ligne 1. Rappelons à toutes fins utiles les caractéristiques du métro de la cité phocéenne.

Ligne 1: La Rose / La Timone (10,2 km, 14 stations).

Ligne 2: Bougainville / Ste Marguerite-Dromel (8,8 km, 12 stations).

✓ **Tramway**

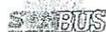
En aparté des prolongements du métro, le Maire, lors de la remise des prix du "concours d'idées" le 29 avril au siège de la RTM, a défendu le projet de développement du réseau de tramway.

Nous avons déjà présenté dans un précédent numéro les grandes lignes de ce projet. Mise à part l'annonce de cette nouvelle, somme toute excellente, une interrogation de taille nous préoccupe.

Le tramway sera-t-il l'engin ferré qui fait merveille là où il est implanté, ou cette pâle copie sur pneus qui sort de son rail lorsqu'elle risque de mettre en cause le monopole de l'automobile ? Heureusement, les propos du directeur général de la RTM, Mr Alain Gille nous rassurent : *"même s'il n'est pas tel que nous le ferions aujourd'hui, le tram 68 a le mérite d'exister et on peut le valoriser"*. Toujours est-il que lorsque le Maire de Marseille déclare que *"le tram*

68 sera maintenu", il est vraisemblable que certains aient suggéré sa mise sur pneus, mais que le gabarit nécessairement étroit du matériel les en a dissuadé. Auquel cas, le tunnel de Noailles aura sauvé le tram marseillais une 2ème fois !

NICE



✓ Agora

La ligne 1/2 accueille de nouveaux Agora 3 portes climatisés. Les n°125, 127 et 128 ont été vus en juin (série 124 à 128).

✓ Nouvelle livrée

Ces trois Agora porte une nouvelle

livrée, remarquée également sur certains PR100 affectés aux lignes 17 et 20.

✓ Essais

Un GEPEBUS Oréos 55 est actuellement en démonstration sur la ligne 38, habituellement exploitée par des VanHool.

Un Heuliez GX217 à gaz a été également vu, sans voyageurs, sur la promenade des Anglais. Aux couleurs Sunbus, il semble qu'il soit exploité sur plusieurs lignes à des fins de test.

✓ SC10R

Ces véhicules sont de retour sur la ligne 12 qu'ils avaient pourtant abandonnée. Renfort estival ?

RHÔNE - ALPES



ANNECY



✓ Bus+vélo

Le SIBRA a mis en place le 6 juin une ligne d'été n° 8 reliant la gare d'Annecy à la montagne de Semnoz. Le véhicule exploité sur cette ligne (loué aux Autocars Frossard) est équipé d'attaches pour 10 VTT. Le vélo est transporté pour le prix d'un ticket.

Rappelons que près de 40 réseaux britanniques y sont déjà présents...

GRENOBLE



✓ 8=1

Fin août, la principale ligne du réseau, la 8, sera renumérotée **ligne 1**. Cet axe majeur reliant le centre ville (Trois Dauphins) à Claix (Pont Rouge), est depuis quelques mois l'objet de toutes les sollicitudes. Équipée depuis peu d'articulés Agora-L, cette ligne voit son parcours protégé petit à petit par un système de priorité aux feux, et par des points d'arrêts à l'accessibilité améliorée. Si des quais en "casquette" sont aménagés, la chaussée attenante est équipée depuis avril d'une armature PVC en nid d'abeille noyée sous 15 cm de goudron pour éviter les phénomènes d'ornièrage. La priorité aux feux est, quant à elle, mis progressivement en place depuis la mi-juin. Cette ligne devant être équipée à court terme de trolleybus Renault-Civis, le premier poteau devant supporter la future ligne aérienne a été installé fin février cours Jean Jaurès. A terme, la nouvelle ligne 1 devrait être exploitée par 260 bus par semaine au lieu de 230 actuellement, avec une amélioration des

dessertes après 19 H. La vitesse commerciale devrait passer, après l'installation de l'"onde verte", de 15,7 km/h à 18,5 km/h et passer la course en heure creuse de 32 mn à 26 mn. Rappelons enfin, que l'actuelle ligne 8 transporte 13.000 voyageurs par jour et 2,9 millions par an.

✓ Agora-L... le retour !

Le dernier véhicule est revenu des usines RVI à la fin mars où il a reçu son système d'agenouillement. En effet, cet équipement avait été oublié par le constructeur sur presque toute la série... No comment !

ANNEMASSE



✓ Mobilité réduite

Depuis le 1er janvier 98, le service de transport des handicapés a été confié à la CT2A gestionnaire du réseau TAC.

Rebaptisé **"Handi'Tac"**, le service est assuré à l'aide d'un Renault Master spécialement équipé. Un appel d'offres pour l'achat d'un second véhicule devrait être prochainement lancé.

LYON



✓ Tramway

La commission d'enquête a déclaré d'utilité publique les deux premières lignes de tramway. Les travaux vont donc pouvoir commencer d'autant plus vite que le SYTRAL souhaite mettre les deux premières lignes en service dès 2000.

✓ Résultats

Les TCL peuvent s'enorgueillir de bons résultats : le trafic global est en hausse de 5%, ce qui génère une augmentation des recettes de 3,6%. Ces bons résultats permettent de

CHAMBÉRY



✓ Toujours à la pointe

Après la RATP et Transpole (plus timidement), la STAC devrait être le prochain réseau urbain français à faire son apparition sur Internet.

stabiliser les prix de vente des titres de transport et même d'en baisser certains, tels les abonnements scolaires. Parallèlement, les opérations anti-fraude portent leur fruits puisque le taux d'infraction a baissé d'environ 15%.

SAINT ETIENNE



✓ Souriez, vous êtes filmés

La compagnie stéphanoise va équiper 45 véhicules d'un système de vidéo-surveillance. Après une période de tests, la STAS positionnera 4 caméras sur chaque tramway et une sur chaque poste de conduite de bus.

✓ Tramway: Vevey 2e série

Les motrices 924 et 925 ont été livrées dans la première quinzaine de juin.

✓ PCC

La motrice simple n°503 est partie dans le nord de la France pour une bien belle retraite : elle a été récupérée par l'AMITRAM et est arrivée au dépôt Lavoisier le 28 mai alors que le 25, elle était encore en service ! Pour la petite histoire, cette motrice, construite à Strasbourg sous licence Brugeoise et Nivelles, a été mise en service le 17 décembre 58. Souhaitons-lui longue vie ! De même la 510 serait récupérée par l'AMTUIR. Rappelons qu'une autre PCC (la 502) est conservée par l'exploitant stéphanois, au "Musée Transpole".

Les gestionnaires du réseau belge d'Anvers seraient intéressés par la reprise de quatre motrices articulées. La cinquième (n°953), recarrossée par Heuliez en 82, devrait être conservé sur le réseau STAS.

✓ 2ème ligne

Selon les responsables de la STAS,

la ligne est-ouest envisagée dans le grand projet urbain de reconfiguration du centre-ville est toujours d'actualité. Au dernière nouvelle, elle devrait dans un premier temps relier les gares de Châteaucreux et du Clavier via l'Hôtel de Ville

✓ Trolleybus

Réforme de 11 ER100H (402, 408, 411, 412, 414, 416, 417, 419, 420, 422, & 424). Il reste actuellement 45 ER100H et 10 PER180H.

THONON LES BAINS

✓ Équipement

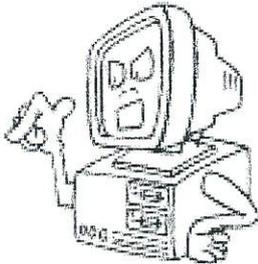
La STAT, qui exploite le réseau, vient de mettre en service sur deux lignes urbaines, trois minibus de 22 places Volkswagen carrossés par VehiXel (anciennement Trouillet). Ces minibus, comme le reste de la flotte, fonctionneront à l'aquazole.

ADDITIFS



Haro sur les coquilles, billevesées et autres coquecigrues !

Malgré le sérieux et la bonne santé physique et mentale apparente de vos rédacteurs, quelques "perles" ont émaillées notre dernier magazine malgré une relecture que nous estimions soigneuse.



Page 13, sous le titre "PDU" (!?!), on apprend que le réseau de Bordeaux va recevoir des Mercedes NL222 et NG272. Nos lecteurs auront rendu à MAN ce qui lui appartient ! PDU signifiait alors peut-être PerDU...

Page 19, nous vous informions de l'équipement d'Agora sur la ligne "206-206". L'alcool n'est pour rien dans cette affaire et nombreux d'entre vous auront sans nul doute rectifié en "206-207". Sur cette même page, le tableau des Agora-L doit indiquer 34 véhicules et non 20 : un ajout de dernière minute nous a fait oublier de recalculer le total...

Page 21, une facétie informatique a rendu la fin du texte sur Météor incompréhensible. Il fallait lire: La station "Tolbiac-Nationale", qui servira pour l'heure d'atelier provisoire, prendra le nom d'"Olympiades" lors de son ouverture ultérieure au public.

Page 29, l'information concernant une agence commerciale nantaise est bizarrement sous-titrée "surbaissés". Précisons tout de même que, conformément aux nouvelles lois, si cette agence n'est pas surbaissée, elle reste fort heureusement accessible aux personnes à mobilité réduite !

Page 46, concernant le prolongement du métro de Bruxelles, ce n'est évidemment pas la suppression du tram 56 qui ne pourrait survivre mais bien le tram 56 en personne ! Comme chacun sait, les tramways bruxellois n'entendent rien à l'abstraction !

Page 59 enfin, dans le tableau des surbaissés de Dunkerque, les O405GN, parfaitement articulés, se sont pour des raisons que nous ignorons provisoirement mus en standards... sans doute pour se faire plus discrets...

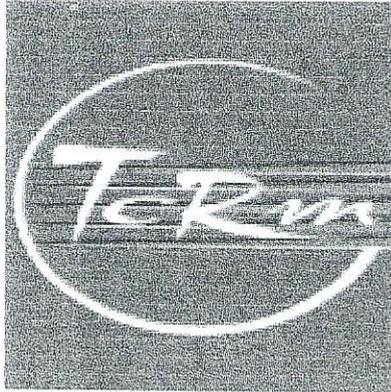
Si le nombre de ces perles ne suffit pas à faire un collier, nous avons toutefois et bien malheureusement trouvé la pièce maîtresse de cet article de joaillerie : en voulant humblement rectifier une erreur que semble-t-il personne n'avait remarqué, nous avons commis **page 30**, suite à un épouvantable quiproquo, une énormité que beaucoup ont vu...

Reprenons donc calmement le rectificatif concernant les trolleybus parisiens, et relisons à haute et intelligible voix : "Enfin, dans cet article paru dans notre précédent numéro, page 37, **PREMIÈRE COLONNE**, une malheureuse coquille a transformé les **VBF en VBH**. Nous confirmons donc qu'il fallait lire **VBF**".

Le premier qui reparle de "VBH" sera suspendu à une ligne aérienne aux côtés des coupables !

Nous ne pouvons donc que vous adresser le plus humoristiquement possible nos plates excuses et, pour nous faire pardonner, nous publions, en pages "Matériel", quelques précisions supplémentaires fournies par Antony Meyrueis et Jean-Yves Miaille concernant les trolleybus parisiens

120 ANS DE TRANSPORTS URBAINS À METZ



Patrick ROSTOUCHER

avec la précieuse collaboration de Raymond STREIT

Bâtie au confluent de la Moselle et de la Seille, la belle ville de Metz, injustement méconnue, offre aux visiteurs un riche passé historique. De l'époque gallo-romaine aux récentes heures sombres des guerres franco-allemandes, les témoignages historiques restent nombreux : l'aqueduc romain et la basilique Saint-Pierre de la Citadelle, la cathédrale Saint-Etienne et l'église Saint-Vincent, la magnifique gare, l'ensemble muséologique de la Cour d'Or sont autant de bijoux qui brillent dans le bel ordonnancement ocre (la pierre) et vert (les parcs) de la cité lorraine, largement réaménagée au XVIII^{ème} siècle autour de la Place d'Armes et du nouvel Hôtel de Ville.

Souvent considérée seulement comme une ville de garnison, Metz est aussi et surtout un centre industriel, commercial, religieux et administratif important.

Durement frappée par la crise économique consécutive à la reconversion des bassins miniers, le capitale lorraine touche aujourd'hui les dividendes de sa farouche volonté à relever le défi.

Il fait à nouveau bon flâner dans ses rues piétonnes et le soir venu, de nombreuses illuminations mettent ses monuments en valeur.

Située à égale distance de Luxembourg au nord, et de Nancy au sud, Metz est au cœur d'une vaste région urbaine de stature européenne, même si l'agglomération messine en tant que telle regroupe à peine 200.000 habitants. Bien relié à ses puissantes voisines grâce à un excellent réseau routier et ferroviaire (le "Métrolor"), Metz est un des carrefours obligés du quart nord-est de la France. La mise en service du futur TGV-Est devrait encore renforcer cette position.

Le réseau urbain, exploité en majeure partie par les TCRM, est un réseau performant. Il est l'héritier de plus de 120 années d'histoire.

LES TRANSPORTS A METZ DE 1875 À NOS JOURS

1875 - 1900 : LES PREMIÈRES ANNÉES

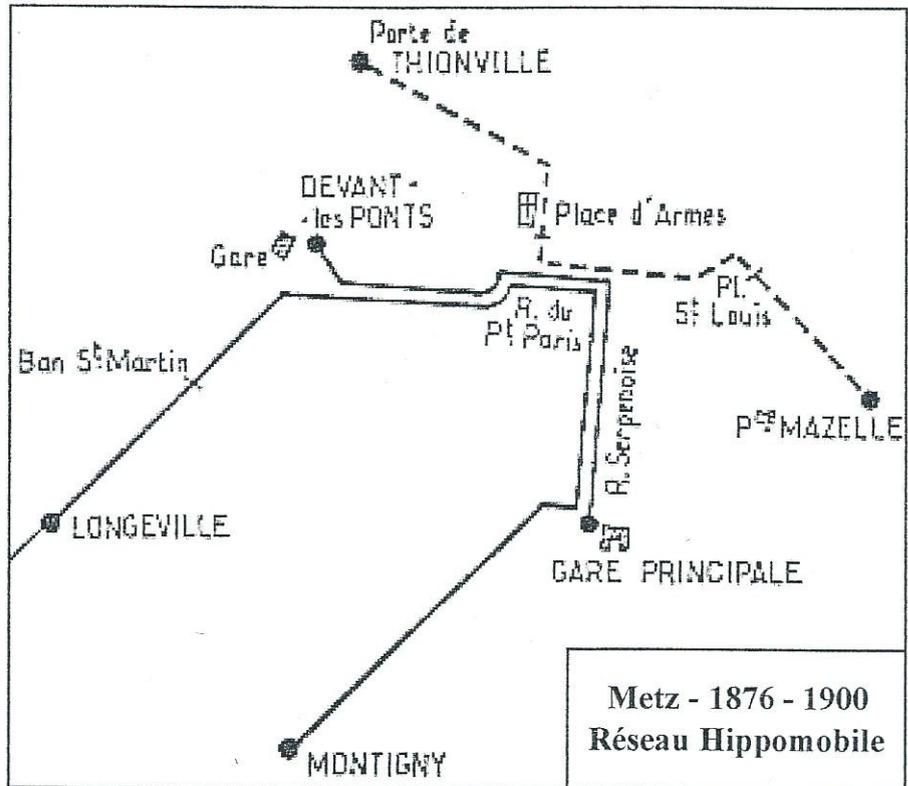
Tout commence en mars 1875 par l'avis favorable du Conseil Municipal approuvant la création d'un tramway à traction animale. Le décret impérial autorisant la construction et l'exploitation est signé en août de la même année.

C'est une société belge, la Société Anonyme des Transports Belges d'Anvers qui fonde en 1876 le réseau messin, le premier d'Alsace-Lorraine. Strasbourg suivra l'année suivante et Mulhouse devra patienter jusqu'en 1890.

La traction animale assurera à Metz le trafic pendant plus de 20 années alors qu'à Strasbourg ce type de traction était cantonnée aux trajets intra-muros et qu'à Mulhouse la traction à vapeur fût choisie d'emblée.

Le siège de la Compagnie est établi 5 rue du Palais. Les chevaux, au nombre de 60, sont répartis dans trois écuries situées à Moulins, à la Barrière de Longueville et au Fort Moselle. 32 voitures à deux essieux composent le matériel : 18 ouvertes, de type Buffalo et 14 fermées. Les voyageurs ont à leur disposition de simples bancs transversaux et deux lampes à pétrole assurent l'éclairage.

Les voitures sont dotées d'un conducteur et d'un receveur, la traction étant assurée par un ou deux chevaux. Cependant, il n'était pas rare que les voyageurs eux-mêmes ou le cheval d'un fiacre passant par là soit appelés en renfort pour gravir les plus fortes montées...



Le réseau primitif était composé de deux lignes avec une fréquence de 15 minutes :

- **Montigny - Moulins** par la gare principale (aujourd'hui l'ancienne gare), les rues Serpenoise, du Petit Paris, du Palais, Sainte-Marie, du Pont des Morts, de Paris puis à travers Ban-Saint-Martin et Longueville.
- **Place Mazelle - Porte de Thionville** par la rue Mazelle, la place Saint-Louis, les rues de la Tête d'Or, du

Petit Paris (tronc commun de 200 m avec le première ligne), la place d'Armes la rue des Jardins et la rue du Pontiffroy.

Rapidement déficitaire, cette deuxième ligne est réduite au parcours Gare Principale - Devant les Pontis.

En février 1880, la SA des Tramways Belges est dissoute et la S.A. des Tramways de Metz est créée.

1900 - 1926 : LES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES

Le 8 septembre 1900, la SATM décide d'adopter la traction électrique. Les travaux, commencés aussitôt, sont exécutés par l'AEG et aboutissent, à la fin 1901, à la construction de l'usine de production électrique au Pontiffroy, en bordure de Moselle. Le courant de traction est acheminé par câbles souterrains jusqu'aux boîtes de connexion

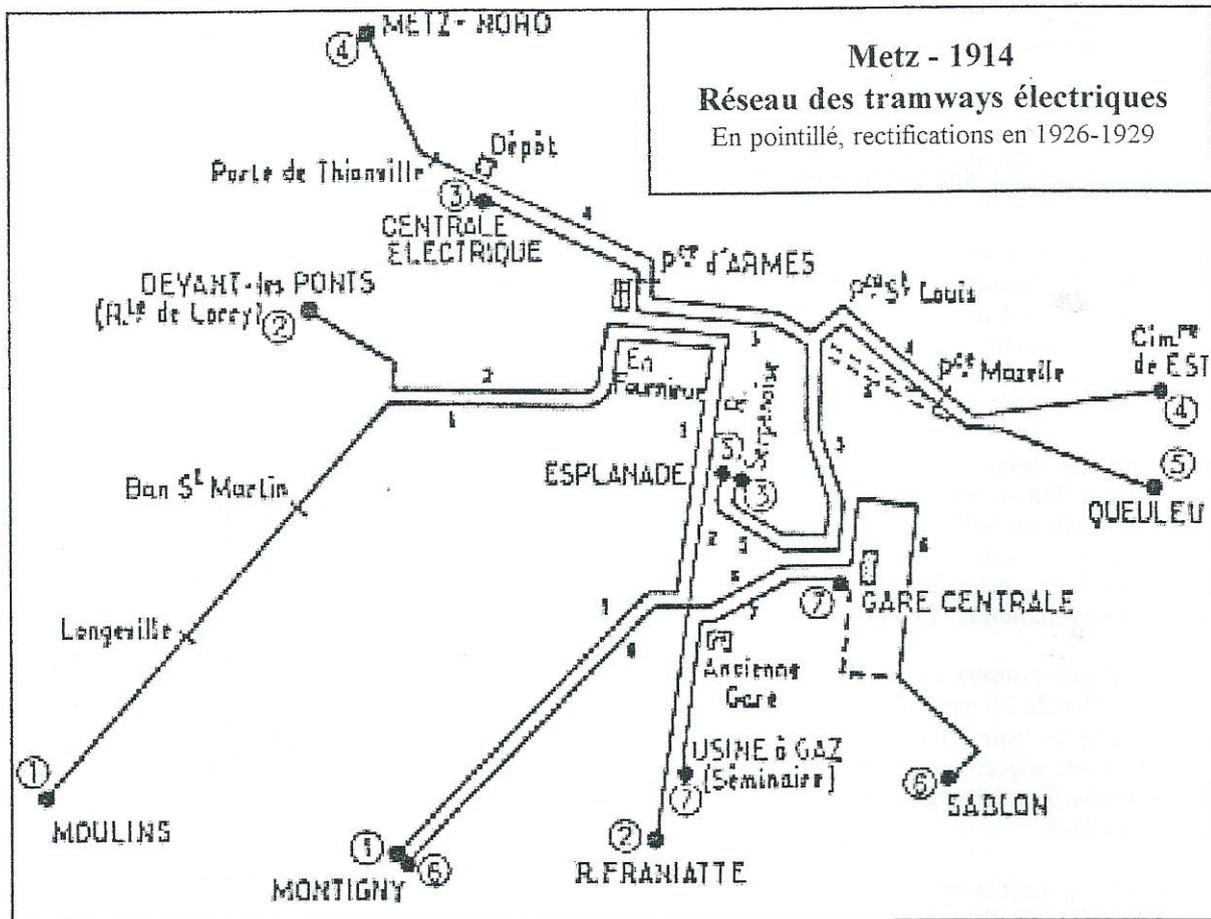
ou de sectionnement, de petit format et cylindriques.

La voie, gardée à l'écartement normal, est renforcée.

Au début du service, le matériel est composé de 20 petites motrices (numérotées dans la série 100) non vestibulées, à tablier droit, éclairées par 3 glaces latérales et un lanterneau

et dotées de deux banquettes longitudinales.

La livrée est brune pour les panneaux latéraux et jaune pour le reste. L'indication du terminus est donnée par une plaque fixée à la partie antérieure du lanterneau. L'aspect général de ces motrices rappelle les "Bexiolins" de Berlin. Des remorques de même as-



pect, au nombre de 22, pouvaient y être attelées.

Le prix pour deux sections est fixé à 10 pfennig (l'Alsace-Lorraine est alors en territoire allemand).

83 wattmen et receveurs ainsi que 6 contrôleurs composent le personnel exploitant des deux lignes alors en service :

• **Montigny - Moulins**

Inaugurée le 15 mai 1902, elle reprend l'itinéraire de la ligne hippomobile abandonnée, excepté dans le centre-ville où elle dessert la Place d'Armes sur laquelle un croisement a été établi.

• **Montigny - Cimetière de l'Est**

Cette ligne au tracé compliqué, part de l'usine à gaz de Montigny, retrouve la première ligne et s'en détache à la gare de Devant les Ponts pour finalement rejoindre la Porte de Thionville et la centrale électrique (et le dépôt) où elle reprend le tracé de la ligne hippomobile "Porte de Thionville - Place Mazelle" prolongée au Cimetière de l'Est, longeant

au passage le bas de Queuleu.

En 1903, la ville de Metz reprend l'exploitation à son compte et décide une extension du réseau qui prendra corps de 1904 à 1910 :

- extension de la Porte de Thionville à la gare de Metz-Nord
- extension de la rue Serpenoise à la Place Mazelle par la nouvelle gare
- extension du bas de Queuleu à Saint-Maximin (Queuleu Centre)
- extension de la nouvelle gare au Sablon

A la veille de la première guerre mondiale, c'est un réseau cohérent de 7 lignes qui est exploité (*voir schéma ci-dessus*).

Son développement nécessita d'ailleurs l'achat de nouvelles motrices, ce qui porta le parc à 43 véhicules. Pour être précis, il faut ajouter que certaines lignes étaient identifiées par des couleurs : blanc pour la 1, bleu pour la 2, jaune pour la 3 et vert pour la 4.

De retour dans le giron français en 1918, la ville de Metz se doit de prendre des mesures pour améliorer la qualité du réseau et rétablir l'équilibre financier mis à mal par la faiblesse du franc français retrouvé.

Les premiers travaux concernent le doublement de la voie entre la place de la République et la Gare Centrale. Un aiguillage électrique, unique sur le réseau est même installé.

Le plan de voie sur la place de la gare est remanié afin d'offrir un point d'arrêt unique, protégé par des refuges, devant l'entrée du bâtiment voyageurs. La double voie, enfin, est prolongée jusqu'à la place Saint-Louis.

Pour rationaliser la desserte du Sablon, un premier essai de circulation d'autobus a lieu en 1926 entre la gare et le Sablon, évitant le détour nord par la rue aux Arènes. C'est un échec. Aussi procède-t-on à la pose d'une voie contournant la gare par le sud. Mais l'arrivée de l'autobus montre la souplesse de ce mode de transport. Il ne quittera plus les rues de Metz.

1926 - 1944 : LE TRAMWAY ET L'AUTOBUS EN PLEINE HARMONIE

Contrairement à d'autres villes, l'arrivée de l'autobus ne sonne pas le glas immédiat du tramway. A Metz, jusqu'à la seconde guerre mondiale, les deux modes seront complémentaires. Ainsi, l'avantage du tramway, qui est maintenant cadencé aux 6 minutes grâce à tous les travaux d'amélioration du réseau, est indéniable. Pour autant, la desserte du centre-ville est jugée trop lâche.

Un nouvel essai de circulation d'autobus est effectué à l'aide de 6 véhicules Renault de 45 places dont 24 assises.

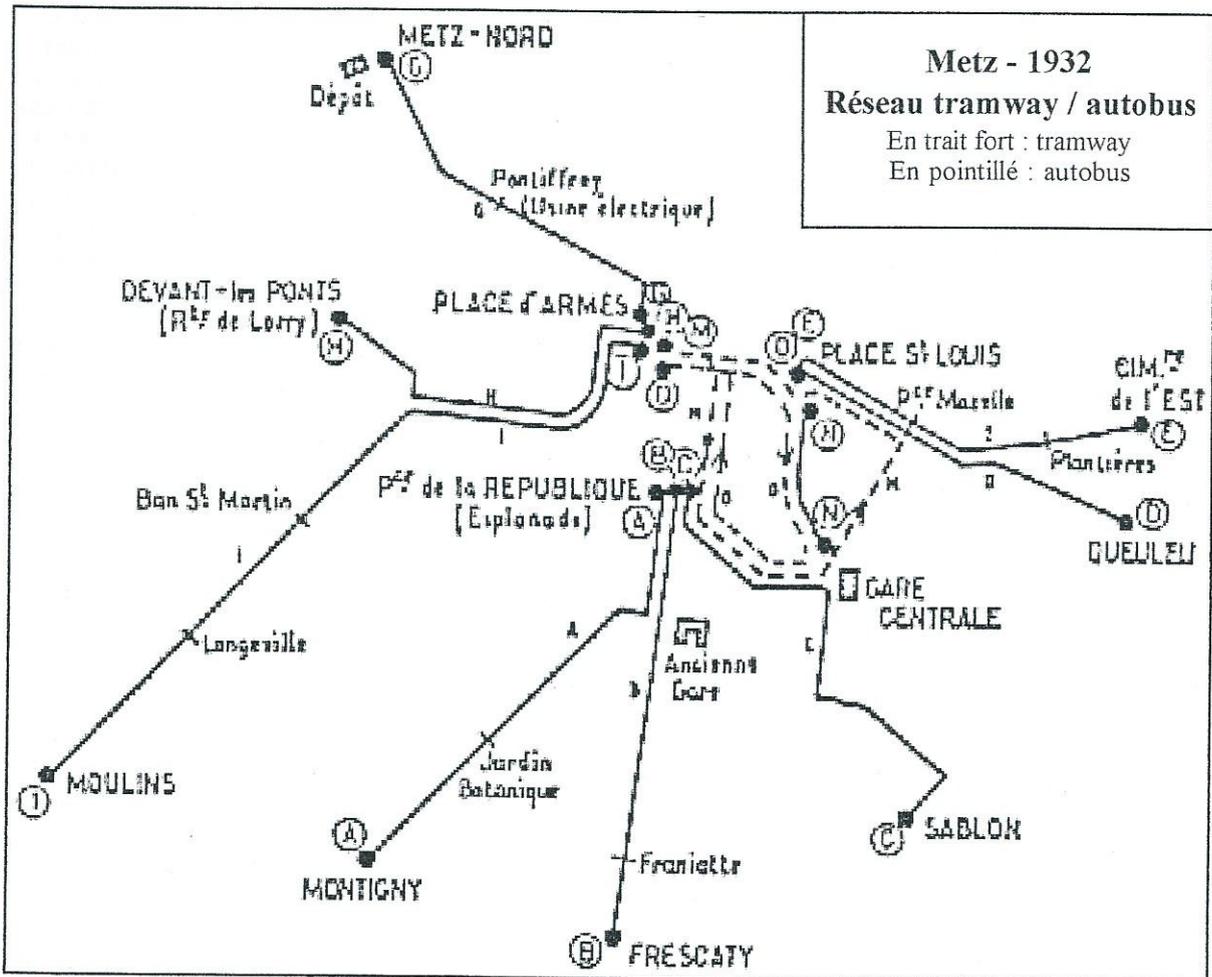
Cette fois-ci, l'essai est concluant et la direction du réseau décide en 1932 une refonte totale des services, les indices de ligne abandonnant à cette occasion les chiffres pour les lettres (*voir tableau et schéma*).

Dans le même temps, on construit un nouveau dépôt, 76 route de Thionvi-

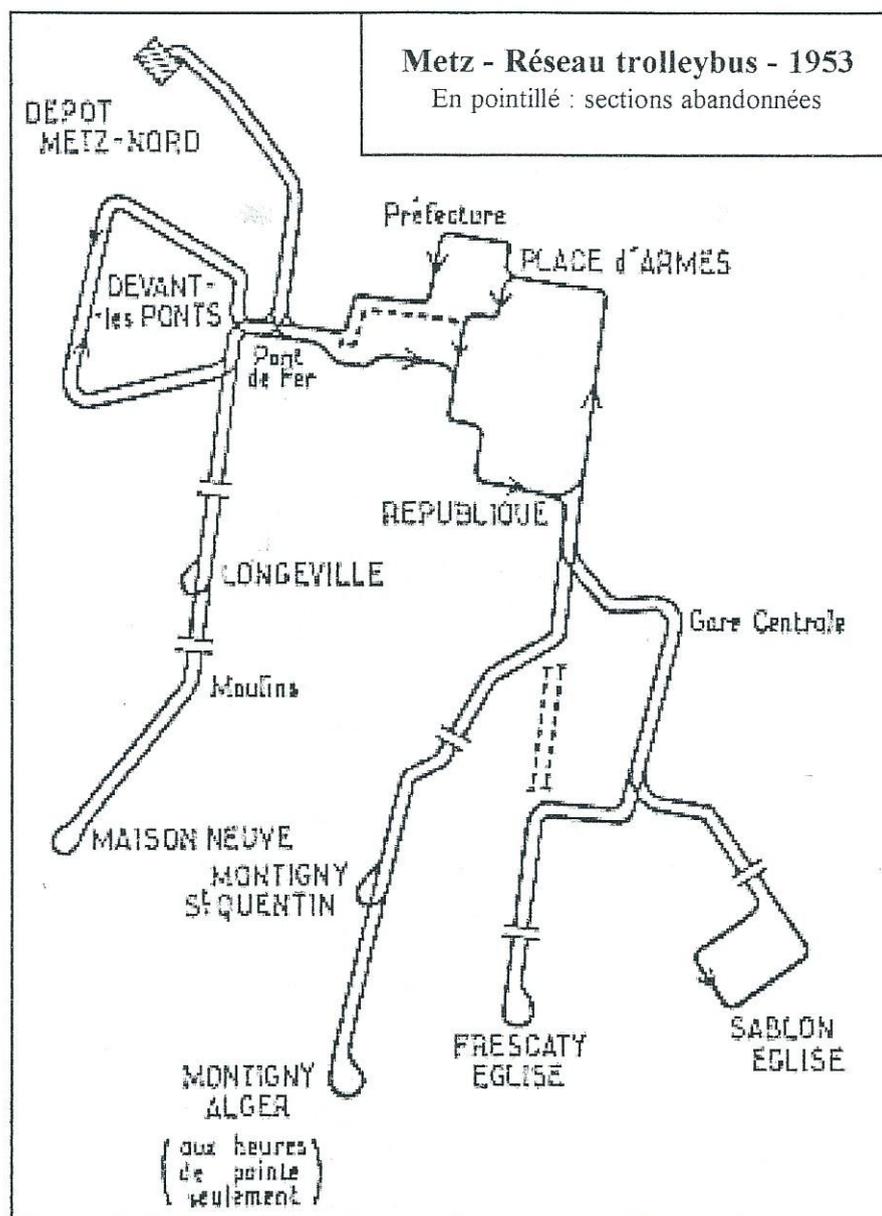
Mode	Ligne	Couleur	Terminus	Fréquence
Tram	A	Blanche	Esplanade - Montigny	12 mn
Tram	B	Bleue	Esplanade - Frescaty	12 mn
Tram	C	Brune	Esplanade - Sablon	12 mn
Tram	D	Rouge	Place St Louis - Queuleu	12 mn
Tram	E	Verte	Place St Louis - Cimetière de l'Est	12 mn
Tram	G	Jaune/Verte	Place St Louis - Metz Nord	12 mn
Tram	H	Bleue/Noire	Place d'Armes - Devant les Ponts	12 mn
Tram	I	Noire/Blanche	Place d'Armes - Moulins	30 mn
Bus	M	Mauve	Place d'Armes - Gare - Place d'Armes	
Tram	N	Rouge/Verte	Place St Louis - Gare	12 mn
Bus	O	Orange	Place d'Armes - Mazelle - Place d'Armes	

lle, celui de Pontiffroy étant devenu trop exigü, tant pour le matériel que pour l'extension de la centrale électrique. Il est inauguré en octobre 1934.

Avant la guerre 39/45, on pouvait compter 43 motrices de tramways, 22 remorques et 24 autobus.



1945 - 1966 : LE TRAMWAY S'EFFACE, LES TROLLEYBUS ARRIVENT



La deuxième guerre mondiale a laissé des traces. Jusqu'en juillet 45, l'exploitation des transports urbains a lieu de manière désordonnée. En juin

1945, le Conseil Municipal décide le déclassement des lignes de tramway et la mise en service systématique de véhicules routiers. Le dernier tramway

circule le 15 août 1948. Pour autant, la traction électrique n'est pas abandonnée puisque dès septembre 1947, les trolleybus font leur apparition et cohabiteront donc quelques mois avec les trams.

En novembre 1948, il y a tout juste 50 ans, la régie des transports prend le nom de Transports en Commun de la Région Messine (TCRM).

Cette nouvelle société hérite de 12 trolleybus Vetra VBR arrivés en 1947 et ne tardera pas à compléter le parc des véhicules électriques : 6 Vetra VBRh en 1949, et un Chausson prototype, le APH252 en 1954. Le parc total de trolleybus est donc composé de 19 véhicules, numérotés 401 à 419. Ils circulent sur les lignes pour la plupart héritées de tramway. Les anciennes dessertes de Queuleu et du Cimetière de l'Est sont toutefois laissées aux autobus et, pour tenir compte de la circulation automobile croissante, les tracés en centre-ville sont sensiblement modifiés. Enfin, pour desservir la gare plus fréquemment, l'antenne de Frescaty sera partiellement jumelée à celle du Sablon. (voir schéma)

En 1965, deux lignes seulement restent exploitées : Montigny - Devant les Ponts et Frescaty - Maison Neuve.

De son côté, le parc autobus continue lui aussi de croître. Outre les Renault déjà cités, les rues de Metz voient passer 6 Berliet PBR10M (surnommés les mille-pattes à cause de leur trois essieux, ils n'ont circulé qu'à Metz, Lyon et Marseille), des Chausson AHH522, ASH522 et APH521.

1966 - 1981 : LES AUTOBUS S'IMPOSENT

L'arrivée, le 19 mars 1966, des autobus Saviem SC10 sonne le glas des trolleybus qui cesseront définitivement leurs rotations dès avril 1966.

La livraison de 15 exemplaires du fameux SC10, numérotés 375 à 379 et 382 à 391, s'étale sur l'année 66. Dès le 11 septembre 1967, c'est son concurrent direct, le Berliet PCMU, qui

apparaît dans les rues de Metz : numérotés 392 à 401, 10 exemplaires sont livrés en 1967.

En 1968, 3 nouveaux SC10 (numérotés 404 à 406), à boîte automatique cette fois, sont réceptionnés. Ce seront les derniers car à compter de 1969 et jusqu'au 07 janvier 1972, seuls des Berliet PCMU seront acquis,

au total à 27 exemplaires.

Le nouveau Berliet PR100-PA sera lancé à Metz le 02 novembre 1972 et 30 seront livrés entre 1972 et 1977. La deuxième génération, le PR100-MI arrive sur le réseau TCRM le 22 novembre 1977 avec un escadron de 11 véhicules (453 à 463). 18 exemplaires suivront en 1978 (464 à 481), 9 en

Metz - Parc historique des trolleybus

N° Parc	Constructeur	Type	N° de série	Immatriculation	Mise en service
401	Vetra	VBR	2015	601 Q 57	06/1947
402	Vetra	VBR	2016	602 Q 57	06/1947
403	Vetra	VBR	2017	603 Q 57	06/1947
404	Vetra	VBR	2018	604 Q 57	06/1947
405	Vetra	VBR	2019	605 Q 57	06/1947
406	Vetra	VBR	2020	606 Q 57	06/1947
407	Vetra	VBR	2047	607 Q 57	09/1947
408	Vetra	VBR	2048	608 Q 57	09/1947
409	Vetra	VBR	2049	609 Q 57	09/1947
410	Vetra	VBR	2050	610 Q 57	09/1947
411	Vetra	VBR	2051	611 Q 57	09/1947
412	Vetra	VBR	2052	612 Q 57	09/1947
413	Vetra	VBRh	2175	613 Q 57	01/1949
414	Vetra	VBRh	2176	614 Q 57	01/1949
415	Vetra	VBRh	2190	615 Q 57	01/1949
416	Vetra	VBRh	2191	616 Q 57	01/1949
417	Vetra	VBRh	2192	617 Q 57	02/1949
418	Vetra	VBRh	2193	618 Q 57	02/1949

1979 (482 à 490), 13 en 1980 (491 à 503), 11 en 1981 (504 à 514) et enfin 9 en 1982 (515 à 523).

Cette politique d'équipement massif est due au nouveau District de l'Agglomération Messine, créé en 1976 et ayant compétence pour les transports en commun. Dès son installation, le District trouve un réseau qui a peu évolué et au matériel peu conforme aux nouveaux standards de performance et de confort. Outre ces investissements, le District décide la création des lignes minibus A & B qui irriguent le centre-ville. Mise en service en 1976, elles sont exploitées à l'aide de 10 minibus J9 (n°101 à 110).

Tout cela ne suffit toutefois pas à relancer l'attractivité d'un réseau qui vivote et une grande opération de restructuration est lancée en 1981.

1981 - 1998 : L'ÈRE MODERNE DES TCRM

"Le Printemps du Bus" est le nom choisi pour évoquer la grande restructuration du réseau messin qui a lieu en avril 1981. De grandes lignes diamétrales sont créées et, dans le même temps, les premiers couloirs réservés sont dessinés.

C'est un succès et le District s'interroge sur l'opportunité d'introduire des autobus articulés. Un essai a lieu en 1983 grâce au prêt par la RATP d'un PR180-MIPS pour 3 semaines. L'essai, concluant, sera transformé par la commande de 4 PR180-R en 1984. 3 PR180-2 suivront en 1985 puis 6 en 1986 afin d'équiper en totalité la ligne la plus importante du réseau, la ligne 11 (Borny - Saint Eloy). L'équipement de la ligne 1 (Moulins - Borny) sera effectif lors de la réception de 12 nouveaux exemplaires en 1989. Enfin, deux derniers PR180-2 arriveront en 1991, puis ce sera le tour, en 1995, de 10 nouveaux PR118.

Les arrivées de matériel standard, stoppées en 1982 reprennent en 1985, avec la livraison de 6 PR100-2.

Puis après une nouvelle pause, c'est l'arrivée en fanfare des R312 : pas moins de 44 exemplaires seront livrés aux TCRM entre 1990 et 1996. Leur arrivée coïncide également avec la nouvelle livrée des TCRM : les bandes bleues sur fond crème font place à une robe blanche immaculée rehaussée

par un bas de caisse bleu et plusieurs fines bandes de couleur rouge, bleu et vert. Enfin, la dernière génération de standards surbaissés, les Renault Agora, arrivent sur le réseau depuis décembre 1997. 25 sont actuellement en service.

Les minibus, affectés principalement aux lignes de centre-ville, ont un franc succès si bien que les J9 céderont peu à peu la place à des Master 535D dont 10 exemplaires sont livrés en 1982 et 10 nouveaux exemplaires arriveront entre 1993 et 1997.

Un nouveau dépôt, construit dans d'anciens abattoirs dont certains bâtiments sont préservés, est inauguré en septembre 1988, avenue de Blida à l'est de la ville.

En 1991, les TCRM deviennent une société d'économie mixte dont le groupe Transcet prend une participation. Dès l'année suivante, l'actuel logo fait son apparition, la billetterie est partiellement refondue (il faudra attendre avril 1995 pour l'instauration d'une zone tarifaire unique) et une nouvelle documentation clientèle fait son apparition avec notamment l'apparition du guide bus, d'un nouveau plan de réseau et des fiches horaires personnalisées.

Le premier SAEI (Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information) est

mis en place en juin 1994, sa déclinaison la plus spectaculaire pour la clientèle étant l'apparition d'écrans vidéo aux points stratégiques du réseau, mais surtout du boîtier "Infobus" délivrant une information personnalisée (voir RU n°20).

Le réseau évolue peu durant cette période : les deux faits les plus marquants restent toutefois la mise en service d'une ligne de soirée entre Saint Eloy et La Grange aux Bois (au delà du quartier de Borny) en 1990 et la création d'une ligne U reliant les deux pôles universitaires du Saulcy et du Technopôle en 1993.



© Arnaud WADOUX - 02/98



Metz, dépôt
avenue
de Blida

Hall de
remisage

De gauche
à droite

Agora n°9708
R312 n° 9309
R312 n° 9302
R312 n° 9303

Photo :
P.Kirstetter
28/02/98

LES TCRM AUJOURD'HUI

Le District de l'Agglomération Messine se compose aujourd'hui de 10 communes, peuplées au total de 175 000 habitants dont 120 000 pour la seule ville-centre. Avant la définition prochaine d'un nouveau Plan de Déplacements Urbains, les TCRM desservent 11 lignes en propre auxquelles il faut ajouter la ligne 16 affrétée aux Courriers Mosellans, la 17 affrétée aux Rapides de Lorraine et la toute nouvelle ligne 18 exploitée en pool avec ces derniers.

En outre, les deux lignes minibus du centre-ville, un temps baptisées "Mirabelle" sont toujours en service du lundi au samedi.

Enfin, une navette Bridoux - Technopôle, deux "minilignes" internes à Longeville (le mercredi) et Montigny (les mardi, mercredi et vendredi), un service de taxis vers les cimetières de Chambière (mercredi et samedi) ainsi que divers services scolaires complètent le réseau principal. Seule la ligne 11 circule après 21h00

et il convient de remarquer que le réseau du dimanche, fait assez rare, est identique au réseau principal de semaine. (voir plan joint au magazine)

La billetterie, non magnétique, est classique : ticket unité, ticket 2 voyages, carnet de 6 tickets, ticket tardif (pour la ligne 11 le soir), ticket minibus, et Pass'Liberté accompagné d'un coupon hebdomadaire ou mensuel. Les étudiants disposent d'un Pass'Etudes utilisable avec un carnet hebdo, d'un coupon hebdomadaire ou mensuel à un tarif normal ou subventionné, et plus ou moins de 16 ans. Les personnes âgées disposent du Pass'Vermeil utilisable avec le carnet à prix réduit ou un coupon mensuel. D'autres titres existent pour certaines catégories bien définies.

Les tickets achetés au conducteur peuvent être utilisés pour des voyages ultérieurs et tous les tickets sont utilisables une heure sans possibilité d'aller-retour. Enfin, l'établissement d'un

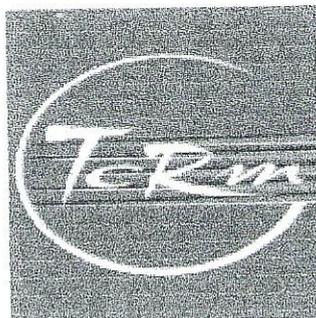
Pass donne lieu à perception d'un droit de confection.

L'Espace Bus, situé place de la République, est secondé par un vaste réseau de 88 dépositaires, dont certains hors district.

Les TCRM emploient environ 350 personnes dont 260 conducteurs (dont une vingtaine de femmes) et 10 agents d'accompagnement dont les premiers sont arrivés en 1995. 130 véhicules parcourent 5 millions de km par an et transportent plus de 21 millions de voyageurs (soit 135 voyages par an et par habitant ce qui est largement au-dessus de la moyenne nationale). La couverture recettes/dépenses est de 55% ce qui est plutôt un bon chiffre compte tenu du faible taux du versement transport : 0,85%

Le seul point réellement négatif est la faiblesse de la vitesse commerciale : 14,5 km/h.

ÉTAT HISTORIQUE COMPLET DU PARC AUTOBUS



établi par Patrick ROSTOUCHER, Raymond STREIT et Jean-Pierre DUPONCHELLE

Les véhicules dont le n° de parc apparaît en **gras** sont toujours en service sur le réseau TCRM, ceux dont le n° de parc apparaît en *italique* sont réformés, ferrailés ou ont été revendus.

Minibus

Modèle	N° Parc	Immatriculation	Châssis	Mise en service	Observations
Peugeot J9	<i>101</i>	1640 SR 57	460-6482	04/76	Réformé 12/82
	<i>102</i>	1643 SR 57	460-0768	04/76	Réformé 12/82
	<i>103</i>	1637 SR 57	460-0769	04/76	Réformé 12/82
	<i>104</i>	1641 SR 47	460-0773	04/76	Réformé 12/82
	<i>105</i>	1638 SR 57	460-0841	04/76	Réformé 12/82
	<i>106</i>	7260 SU 57	462-5143	12/76	Réformé 12/82
	<i>107</i>	7263 SU 57	462-5207	12/76	Réformé 12/82
	<i>108</i>	7262 SU 57	462-5279	12/76	Réformé 12/82
	<i>109</i>	7261 SU 57	462-5577	12/76	Réformé 12/82
	<i>110</i>	2935 SY 57	462-5679	04/77	Réformé 12/82
Renault Master 535D	<i>111</i>	9653 UJ 57	C0004734	06/82	Police Plus 06/93
	<i>112</i>	9655 UJ 57	C0005374	06/82	Police Plus 06/93
	<i>113</i>	9657 UJ 57	C0005204	06/82	Chidler 09/95
	<i>114</i>	9659 UJ 57	C0004269	06/82	Mossbach 04/94
	<i>115</i>	9660 UJ 57	C0005379	06/82	Police Plus 06/93
	<i>116</i>	6240 UK 57	C0004733	08/82	Mossbach 04/94
	<i>117</i>	6241 UK 57	C0005370	08/82	Chidler 09/95
	<i>118</i>	6242 UK 57	C0005204	08/82	Fournillon 05/97
	<i>119</i>	6243 UK 57	C0005369	08/82	Ferrailé 06/93
	<i>120</i>	6244 UK 57	C0005372	08/82	Chidler 09/95
	9361	817 YL 57	8973580	02/93	Carrosserie Trouillet
	9362	819 YL 57	9462039	02/93	Carrosserie Trouillet
	9363	4733 YL 57	9462040	03/93	Carrosserie Trouillet
	9364	5962 YL 57	9462041	03/93	Carrosserie Trouillet
	9365	6899 YL 57	9662038	03/93	Carrosserie Trouillet
	9461	9368 YT 57	30A5974319	03/94	Carrosserie Trouillet
	9462	9380 YT 57	30A10434535	03/94	Carrosserie Trouillet
	9561	2975 ZE 57	30DG12815204	05/95	Carrosserie Trouillet
	9562	2977 ZE 57	30DG12815205	05/95	Carrosserie Trouillet
	9761	7008 ZV 57	30DL15537703	03/97	Demas



Metz, Place de la Gare

Le Master n° 9462 9380 YT 57 assurant la ligne Minibus "A"

Photo : A. Wadoux 28/02/98

Standards

Modèle	N° Parc	Immatriculation	Châssis	Mise en service	Observations
Chausson ASH521	335	609 BZ 57	311.341	02/54	Réformé
Chausson ASH525	336	225 CE 57	311.414	04/54	Réformé
	337	226 CE 57	311.415	04/54	Réformé
	338	227 CE 57	311.416	04/54	Réformé
	339	680 EA 57	312.542	01/56	Réformé
	340	681 EA 57	312.543	01/56	Réformé
	341	682 EA 57	312.544	01/56	Réformé
	342	683 EA 57	312.545	01/56	Réformé
	343	684 EA 57	312.546	01/56	Réformé
	344	685 EA 57	312.547	01/56	Réformé
	345	469 FC 57	340.752	01/57	Réformé
	346	470 FC 57	340.753	01/57	Réformé
	347	471 FC 57	340.754	01/57	Réformé
	348	472 FC 57	340.755	01/57	Réformé
	349	473 FC 57	340.756	01/57	Réformé
350	474 FC 57	340.757	01/57	Réformé	
Chausson AHH522	356	805 HW 57	341.200	04/60	Réformé 06/78
	357	806 HW 57	341.201	04/60	Réformé 06/78
	358	807 HW 57	341.202	04/60	Réformé 06/78
Berliet PBR10M	359	?	?	?	Réformé
	360	?	?	?	Réformé
Chausson ASH522	361	761 KN 57	314.058	11/61	Réformé 11/77
	362	762 KN 57	314.059	11/61	Réformé 06/78
	363	763 KN 57	314.060	11/61	Réformé 09/76
	364	982 KL 57	314.061	01/62	Réformé 11/77
	365	983 KL 57	314.062	01/62	Réformé 06/78
	366	984 KL 57	314.063	01/62	Réformé 06/78
	367	985 KL 57	314.064	01/62	Réformé 11/77
	368	721 LC 57	314.209	08/62	Réformé 06/78

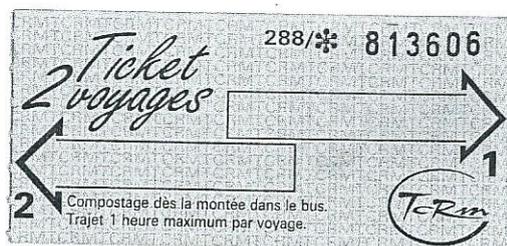
Standards, suite

Modèle	N° Parc	Immatriculation	Châssis	Mise en service	Observations
Chausson ASH522 (suite)	369	722 LC 57	314.210	08/62	Réformé 06/78
	370	723 LC 57	314.211	08/62	Réformé 06/78
	371	724 LC 57	314.212	08/62	Réformé 06/78
	372	972 NW 57	314.459	11/64	Réformé 06/78
	373	973 NW 57	314.460	11/64	Réformé 06/78
	374	974 NW 57	314.461	11/64	Réformé 06/78
Berliet SC10	375	75 QL 57	610.177	03/66	Réformé 04/80
	376	76 QL 57	610.178	03/66	Réformé 04/80
	377	77 QL 57	610.179	03/66	Réformé 04/80
	378	78 QL 57	610.180	03/66	Réformé 04/80
	379	79 QL 57	610.181	03/66	Réformé 03/79
Chausson SC4	380	819 QT 57	605.001	1966	Occasion 05/61 - Réformé ?
Chausson APH521	381	818 QT 57	309.775	1966	Occasion 05/56 - Réformé ?
Berliet SC10	382	1382 QU 57	610.303	08/66	Carrosserie Trouillet
	383	1383 QU 57	610.304	08/66	Réformé 01/79
	384	5384 QU 57	610.305	10/66	Réformé 01/79
	385	5385 QU 57	610.306	10/66	Réformé 03/79
	386	5386 QU 57	610.307	10/66	Réformé 01/79
	387	5387 QU 57	610.308	10/66	Réformé 01/79
	388	388 QV 57	610.335	11/66	Réformé 04/80
	389	389 QV 57	610.336	11/66	Réformé 01/79
	390	390 QV 57	610.337	11/66	Réformé 04/80
	391	391 QV 57	610.338	11/66	Réformé 04/80
Berliet PCMU	392	5392 QX 57	9E.100	09/67	Réformé 01/81
	393	5393 QX 57	9E.98	09/67	Réformé 01/81
	394	5394 QX 57	9E.99	09/67	Réformé 01/81
	395	5395 QX 57	9E.103	09/67	Réformé 01/81
	396	5396 QX 57	9E.101	10/67	Réformé 01/81
	397	5397 QX 57	9E.102	10/67	Réformé 01/81
	398	5398 QX 57	9E.105	10/67	Réformé 01/81
	399	5399 QX 57	9E.106	10/67	Réformé 01/81
	400	3400 QY 57	9E.107	12/67	Réformé 01/81
	401	3401 QY 57	9E.104	12/67	Réformé 03/82
	S24R	402	402 QZ 57	529.030	02/68
Setra S130	403	3130 RA 57	158.213	07/68	Autocar excursions - Réformé
Berliet SC10U	404	3404 RB 57	610.997	11/68	Réformé 01/79
	405	3405 RB 57	610.998	11/68	Réformé 01/79
	406	3406 RB 57	610.999	11/68	Réformé 01/79
Berliet PCMU	407	4407 RC 57	9E.208	02/69	Réformé 04/82
	408	4408 RC 57	9E.209	02/69	Réformé 10/83
	409	4409 RC 57	9E.210	03/69	Réformé 12/82
	410	4410 RC 57	9E.211	02/69	Réformé 03/82

Les véhicules dont le n° de parc apparaît en **gras** sont toujours en service sur le réseau TCRM, ceux dont le n° de parc apparaît en *italique* sont réformés, ferrailés ou ont été revendus.

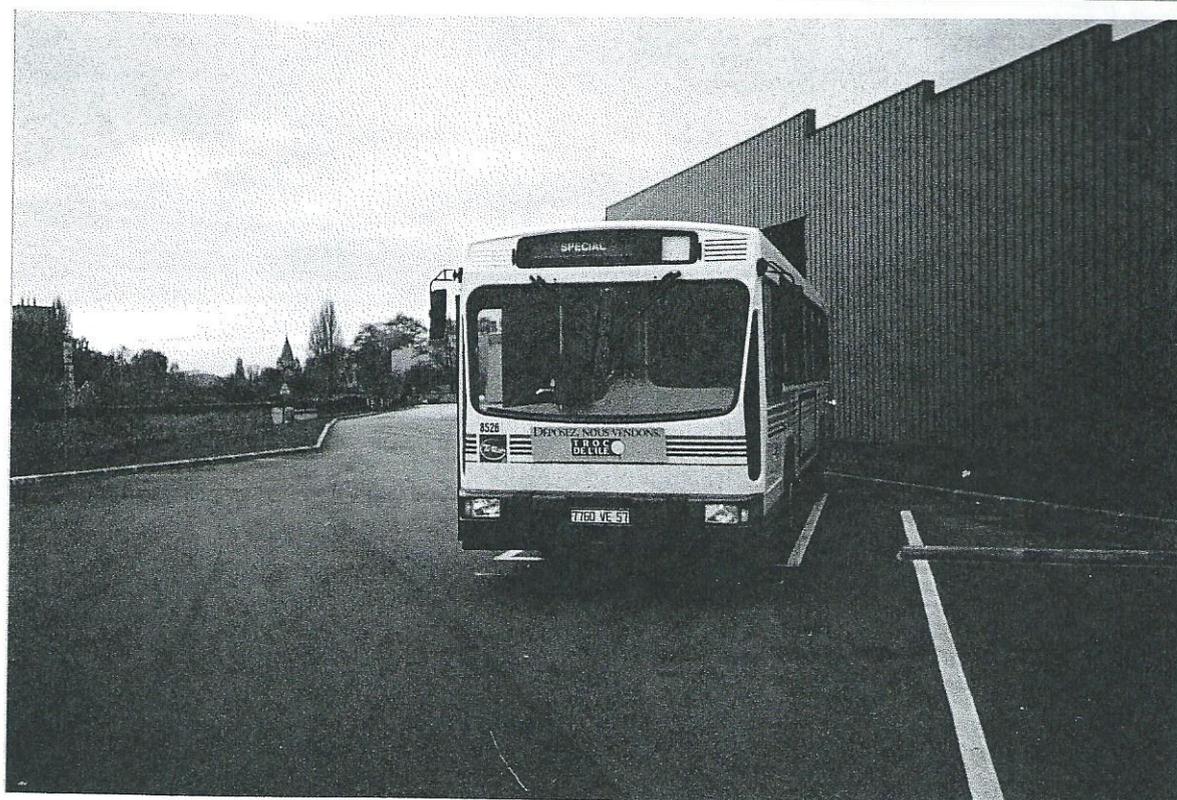
Standards, suite

Modèle	N° Parc	Immatriculation	Châssis	Mise en service	Observations
Berliet PCMU (suite)	411	4411 RC 57	9E.212	03/69	Réformé 03/82
	412	4412 RC 57	9E.213	02/69	Réformé 03/82
	413	4413 RC 57	9E.214	03/69	Réformé 12/82
	414	1414 RM 57	9E.306	03/71	Réformé 08/89
	415	1415 RM 57	9E.307	03/71	Réformé 01/87
	416	1416 RM 57	9E.308	03/71	Réformé 07/88
	417	1417 RM 57	9E.309	03/71	Réformé 001/87
	418	1418 RM 57	9E.310	03/71	Réformé 06/87
	419	4419 RR 57	9E.346	01/72	Réformé 1989 - Féraillé 93
	420	4420 RR 57	9E.347	01/72	Réformé 03/90
	421	4421 RR 57	9E.348	01/72	Réformé 03/90
	422	4422 RR 57	9E.349	01/72	Réformé 03/90
	Berliet PR100-PA	423	4423 RR 57	9E.350	01/72
424		9424 RV 57	12.P.34	08/66	Réformé 01/79
425		9425 RV 57	12.P.35	10/66	Réformé 01/79
426		9426 RV 57	12.P.36	10/66	Réformé 03/79
427		9427 RV 57	12.P.37	10/66	Réformé 01/79
428		9428 RV 57	12.P.38	10/66	Réformé 01/79
429		5429 SC 57	12.P.195	11/66	Réformé 04/80
430		5430 SC 57	12.P.196	11/66	Réformé 01/79
431		5431 SC 57	12.P.197	11/66	Réformé 04/80
432		5432 SC 57	12.P.198	11/66	Réformé 04/80
433		5433 SC 57	12.P.279	09/67	Réformé 01/81
434		2434 SH 57	12.P.431	09/67	Réformé 01/81
435		2435 SH 57	12.P.463	09/67	Réformé 01/81
436		2436 SH 57	12.P.464	09/67	Réformé 01/81
437		2437 SH 57	12.P.465	10/67	Réformé 01/81
438		2438 SH 57	12.P.490	10/67	Réformé 01/81
439		228 SP 57	12.P.505	10/67	Réformé 01/81
440		229 SP 57	12.P.526	10/67	Réformé 01/81
441		230 SP 57	12.P.527	12/67	Réformé 01/81
442		231 SP 57	12.P.539	12/67	Réformé 03/82
443		232 SP 57	12.P.550	12/75	Réformé 12/91
444		9996 ST 57	12.P.850	08/76	Réformé 01/92
445		3 SU 57	12.P.851	08/76	Réformé 1991
446		6 SU 57	12.P.852	08/76	Réformé 1992
447		7 SU 57	12.P.853	08/76	Réformé 01/92
448		9234 SW 57	12.P.1113	02/77	Réformé 01/92
449		9239 SW 57	12.P.1114	02/77	Réformé 03/91
450		9231 SW 57	12.P.1115	02/77	Réformé 01/91
451		9229 SW 57	12.P.1116	02/77	Réformé 01/92
452		9228 SW 57	12.P.1117	02/77	Réformé 09/89



Standards, suite

Modèle	N° Parc	Immatriculation	Châssis	Mise en service	Observations
Berliet PR100-MI	453	5958 TB 57	12NC059	11/77	Longwy 09/92
	454	5959 TB 57	12NC060	11/77	Républicain Lorrain
	455	5960 TB 57	12NC061	11/77	Longwy 04/93
	456	5961 TB 57	12NC062	11/77	Réformé 03/92
	457	5962 TB 57	12NC063	11/77	Saint Pétersbourg 03/92
	458	5963 TB 57	12NC064	11/77	Réformé 03/92
	459	5964 TB 57	12NC065	11/77	Réformé 03/82 (accidenté)
	460	5965 TB 57	12NC066	11/77	1992
	461	5966 TB 57	12NC067	11/77	Saint Pétersbourg 03/92
	462	5967 TB 57	12NC068	11/77	Saint Pétersbourg 03/92
	463	5968 TB 57	12NC069	11/77	Childler 09/94
	464	3006 TF 57	12NC255	06/78	Longwy 04/93
	465	3007 TF 57	12NC256	06/78	Réformé 01/93
	466	3008 TF 57	12NC257	06/78	Longwy 1994
	467	3009 TF 57	12NC258	06/78	Réformé 01/93
	468	3010 TF 57	12NC259	06/78	Childler 09/94
	469	4901 TF 57	12NC260	06/78	Réformé 07/92
	470	4900 TF 57	12NC261	06/78	Restos du Cœur 04/94
	471	4899 TF 57	12NC262	06/78	Fournillon 05/97
	472	4898 TF 57	12NC277	06/78	RVI 05/95
	7830	4897 TF 57	12NC278	06/78	Ex 473 - Réformé
	474	4894 TF 57	12NC279	06/78	Rep. du Belarus
	475	4892 TF 57	12NC280	06/78	Réformé 05/95
	476	4889 TF 57	12NC281	06/78	Réformé 05/95
	477	4887 TF 57	12NC282	06/78	Réformé 05/95
	7835	4885 TF 57	12NC283	06/78	Ex 478 - Réformé
	7836	4884 TF 57	12NC284	06/78	Ex 479 - Transp. Boulangé 1996
	7837	4880 TF 57	12NC285	06/78	Ex 480 - Réformé 02/96
	481	4877 TF 57	12NC286	06/78	Réformé 06/93
	482	8890 TJ 57	12NC437	01/79	Réformé 02/94



Metz, dépôt
avenue
de Blida

Le PR100-2
n°8526, arrivé
sur le réseau
TCRM le 7
septembre
1985

Photo :
Patrick
ROSTOUCHER

Standards, suite

Modèle	N° Parc	Immatriculation	Châssis	Mise en service	Observations
Berliet PR100-MI (suite)	7922	8897 TJ 57	12NC438	01/79	Réformé 02/96
	7923	8895 TJ 57	12NC439	01/79	Childler 05/96
	7924	8891 TJ 57	12NC447	01/79	Réformé 02/96
	7925	8889 TJ 57	12NC448	01/79	Réformé 02/96
	7926	8887 TJ 57	12NC449	01/79	Réformé 02/96
	7927	8894 TJ 57	12NC450	01/79	Réformé 02/96
	7928	8892 TJ 57	12NC451	01/79	Transp. Boulangé 06/96
	7929	8886 TJ 57	12NC452	01/79	Fournillon 05/97
	8021	713 TV 57	12NC869	04/80	Fournillon 05/97
	8022	712 TV 57	12NC870	04/80	Fournillon 05/97
	8023	711 TV 57	12NC871	04/80	Réformé
	8024	710 TV 57	12NC872	04/80	Réformé
	8025	709 TV 57	12NC873	04/80	Fournillon 05/97
	8026	707 TV 57	12NC874	04/80	Fournillon 05/97
	8027	706 TV 57	12NC875	04/80	Réformé
	8028	705 TV 57	12NC876	04/80	
	8029	704 TV 57	12NC877	04/80	Fournillon 05/97
	8030	703 TV 57	12NC878	04/80	Fournillon 05/97
	8031	702 TV 57	12NC879	04/80	
	Renault PR100-MI	8032	699 TV 57	12NC880	04/80
8033		698 TV 57	12NC881	04/80	Fournillon 05/97
8121		5959 TZ 57	PD101134	01/81	Fournillon 05/97
8122		5960 TZ 57	PD101135	01/81	Fournillon 05/97
8123		5961 TZ 57	PD101136	01/81	Réformé
8124		5962 TZ 57	PD101137	01/81	Réformé
8125		5963 TZ 57	PD101138	01/81	Réformé
8126		5964 TZ 57	PD101139	01/81	Fournillon 05/97
8127		5965 TZ 57	PD101140	01/81	Réformé
8128		5968 TZ 57	PD101141	01/81	Réformé
8129		5969 TZ 57	PD101144	01/81	Réformé
8130		5970 TZ 57	PD101145	01/81	Fournillon 05/97
8131		5971 TZ 57	PD101146	01/81	Réformé
8221		7636 UF 57	PD101301	01/82	Transformé J'BUS
8222		7633 UF 57	PD101302	01/82	Transformé J'BUS
8223		7631 UF 57	PD101303	01/82	Transformé J'BUS
8224		7619 UF 57	PD101304	01/82	
8225		4172 UG 57	PD101379	02/82	
8226		4173 UG 57	PD101378	02/82	
8227		4174 UG 57	PD101377	02/82	
8228	4175 UG 57	PD101376	02/82		
8229	4176 UG 57	PD101375	02/82		

Metz, place
de la GareLe R312
n°9609
6409 ZK 57Photo :
Christophe
DECAUX
Juillet 96

Standards, suite

Modèle	N° Parc	Immatriculation	Châssis	Mise en service	Observations
Renault PR100-2	8521	7754 VE 57	PX100410	09/85	
	8522	7755 VE 57	PX100411	09/85	
	8523	7757 VE 57	PX100412	09/85	
	8524	7758 VE 57	PX100413	09/85	
	8525	7759 VE 57	PX100414	09/85	Ferrillé 1989 (accident)
	8526	7760 VE 57	PX100415	09/85	
Renault R312	9001	5945 XT 57	944	12/90	
	9002	5943 XT 57	945	12/90	
	9003	5941 XT 57	956	12/90	
	9004	5940 XT 57	947	12/90	
	9005	5939 XT 57	948	12/90	
	9101	5415 YB 57	1489	12/91	
	9102	5417 YB 57	1490	12/91	
	9103	5419 YB 57	1491	12/91	
	9104	5422 YB 57	1492	12/91	
	9105	5426 YB 57	1493	12/91	
	9106	5428 YB 57	1494	12/91	
	9107	5432 YB 57	1495	12/91	
	9108	5430 YB 57	1496	12/91	
	9109	5435 YB 57	1497	12/91	
	9201	3239 YK 57	2155	12/92	
	9202	3235 YK 57	2156	12/92	
	9203	3229 YK 57	2157	12/92	
	9204	3232 YK 57	2158	12/92	
	9205	3231 YK 57	2159	12/92	
	9206	3230 YK 57	2160	12/92	
9207	3228 YK 57	2161	12/92		
9208	3227 YK 57	2162	12/92		
9209	3237 YK 57	2163	12/92		

Standards, suite

Modèle	N° Parc	Immatriculation	Châssis	Mise en service	Observations
Renault R312 (suite)	9301	5995 YS 57	2698	12/93	
	9302	6044 YS 57	2699	12/93	
	9303	6043 YS 57	2700	12/93	
	9304	6042 YS 57	2701	12/93	
	9305	6041 YS 57	2702	12/93	
	9306	6039 YS 57	2703	12/93	
	9307	6050 YS 57	2704	12/93	
	9308	6049 YS 57	2705	12/93	
	9309	6048 YS 57	2706	12/93	
	9310	6047 YS 57	2707	12/93	
	9311	6046 YS 57	2708	12/93	
	9312	6045 YS 57	2710	12/93	
	9601	6416 ZK 57	4030	01/96	
	9602	6413 ZK 57	4031	01/96	
	9603	6415 ZK 57	4032	01/96	
	9604	6414 ZK 57	4033	01/96	
	9605	6412 ZK 57	4034	01/96	
	9606	6411 ZK 57	4035	01/96	
	9607	6410 ZK 57	4036	01/96	
	9608	6407 ZK 57	4037	01/96	
9609	6409 ZK 57	4038	01/96		
Renault Agora	9701	6568 ZW 57	10522	04/97	
	9702	6571 ZW 57	10528	04/97	
	9703	6572 ZW 57	10529	04/97	
	9704	6573 ZW 57	10530	04/97	
	9705	6575 ZW 57	10531	04/97	
	9706	6576 ZW 57	10532	04/97	
	9707	6577 ZW 57	10533	04/97	
	9708	6578 ZW 57	10541	04/97	
	9709	6580 ZW 57	10542	04/97	
	9710	6582 ZW 57	10543	04/97	
	9711	6563 ZW 57	10544	04/97	Pont Long
	9712	6565 ZW 57	10545	04/97	Pont Long
	9713	494 AAS 57		12/97	
	9714	??? AAS 57		12/97	
	9715	??? AAS 57		12/97	
	9716	??? AAS 57		12/97	
	9717	??? AAS 57		12/97	
	9718	??? AAS 57		12/97	
	9719	??? AAS 57		12/97	
	9720	??? AAS 57		12/97	
	9721	??? AAS 57		12/97	
	9722	288 AAX 57		12/97	
	9723	??? AAX 57		12/97	
	9724	??? AAX 57		12/97	
	9725	??? AAX 57		12/97	

Articulés

Modèle	N° Parc	Immatriculation	Châssis	Mise en service	Observations
Renault PR180	8441	5742 UW 57	12ND0384	04/84	
	8442	5746 UW 57	12ND0385	04/84	Progecar 05/95
	8443	5751 UW 57	12ND0386	04/84	Progecar 05/95
	8444	5754 UW 57	12ND0387	04/84	J'BUS
Renault PR180.2	8541	5552 VF 57	PY100157	11/85	J'BUS
	8542	5553 VF 57	PY100155	11/85	
	8543	5554 VF 57	PY100156	11/85	
	8641	6496 VM 57	PY100370	11/86	
	8642	6497 VM 57	PY100371	11/86	
	8643	6502 VM 57	PY100372	11/86	
	8644	6504 VM 57	PY100373	11/86	
	8645	6506 VM 57	PY100374	11/86	
	8646	6508 VM 57	PY100375	11/86	
	8941	6008 XC 57	PY100707	01/89	
	8942	6010 XC 57	PY100708	01/89	
	8943	6013 XC 57	PY100709	01/89	
	8944	6007 XC 57	PY100710	01/89	
	8945	6004 XC 57	PY100711	01/89	
	8946	6006 XC 57	PY100712	01/89	
	8947	6968 XK 57	PY100838	12/89	
	8948	6965 XK 57	PY100839	12/89	
	8949	6963 XK 57	PY100840	12/89	
	8950	6961 XK 57	PY100841	12/89	
	8951	6958 XK 57	PY100842	12/89	
	8952	6955 XK 57	PY100843	12/89	
	9141	411 XU 57	PY101043	01/91	
9142	408 XU 57	PY101044	01/91		
Renault PR118	9541	336 ZD 57	PY101771	03/95	
	9542	338 ZD 57	PY101772	03/95	
	9543	337 ZD 57	PY101773	03/95	
	9544	339 ZD 57	PY101774	03/95	
	9545	340 ZD 57	PY101775	03/95	
	9546	8625 ZD 57	PY101776	04/95	Portes électriques
	9547	8627 ZD 57	PY101777	04/95	Portes électriques
	9548	8629 ZD 57	PY101778	04/95	Portes électriques
	9549	8630 ZD 57	PY101779	04/95	
	9550	8621 ZD 57	PY101780	04/95	



Metz
 PR118 n°9542 à St Eloy
 Photo : Patrick ROSTOUCHER

LES LIGNES AFFRÉTÉES

Les Courriers
MOSELLANS

Ligne 16 : Marly - République

Modèle	N° Parc	Immatriculation	Châssis	Mise en service	Observations
Renault PR180-2	9697	676 XD 57		1989	
	9698	680 XD 57		1989	
	9699	682 XD 57		1989	
	9700	684 XD 57		1989	
Heuliez GX87 S	9912	7701 ZM 57		1989	Ex ADP (GX107 3p - 4430 ZG 77)
Renault PR100-2	9797	5235 YF 57		1992	
	9798	5231 YF 57		1992	
Renault PR112	8416	1282 ZK 57	2705	1996	
	8455	136 AAN 57	2706	1997	



Metz - Dépôt des Courriers Mosellans

Le PR180-2 n° 9698 (680 XD 57) en service sur la ligne 16 des TCRM. Remarquer la livrée "Marly Bus"

Photo : Arnaud WADOUX - 28/02/98

Les Rapides
DE LORRAINE

Ligne 17 : St Julien - République

Modèle	N° Parc	Immatriculation	Châssis	Mise en service	Observations
Renault PR100-2	3614	7961 VV 57		1988	
	3620	7417 XZ 57		1991	
	3621	8205 YM 57		1993	
Renault PR112	3627	3614 ZE 57		1995	
	3637	5804 ZT 57		1997	
Renault PR180	3639	5804 ZT 57		1997	Ex Fréjus (1983/84)

NB : Depuis le 2 janvier, les Rapides de Lorraine, en pool avec les TCRM, exploitent également la nouvelle ligne 18 : Université - St Julien Fort

Informations coordonnées par Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX



BELGIQUE

ANTWERPEN ANVERS



Tramway

Le premier coupon de voies a été posé sur le prolongement vers Zwijndrecht, peu après le terminus actuel du Linke-roever (trams 2, 3 et 15), à l'ouest de l'agglomération. (T.2000)

BRUXELLES BRUSSEL



Tram 92

Le terminus nord de la ligne 92 a été ramené de l'Esplanade à la gare de Schaerbeek et ce depuis le 21 avril. Ce grand terminal de tramway implanté pour l'Exposition Universelle de 1958 n'est désormais l'origine que de la seule ligne 52 (Esplanade-Drogenbos).

Place Bara

Cette place ronde, meurtrie par des années de travaux dans le quartier de la gare du Midi, commence à retrouver une seconde jeunesse. Les travaux de réhabilitation commencent par la suppression de la boucle ferroviaire des tram 56 et 82 qui traverseront désormais la place de part en part.

Prolongement

Les travaux du prolongement de la ligne de métro 1A de Heysel à Roi Baudoin (ex-Amandiers) se terminent. Afin d'achever la mise en place des voies, le terminus a été reporté plus bas à la station Houba-Brugman, du 2 au 11 juin. Une navette bus a pris le relais.

Mobilité réduite

Les voyageurs non-voyants trouveront désormais, dès leur entrée en station,

des plans en braille listant notamment les obstacles éventuels et des plots tactiles leur permettant de rejoindre sans ambages les quais. L'équipement du réseau devrait être terminé en septembre.

Infodyn

Le système d'information dynamique déjà en service sur la ligne 2 du métro et permettant de connaître le temps d'attente avant le passage de la prochaine rame est étendu à la ligne 1. Le tronç commun en est maintenant équipé, les autres stations devront attendre la fin de l'année.

Ce système est original et... ludique puisqu'il permet de suivre en temps réel le cheminement des rames sur un plan sur lequel chaque station est symbolisée par une diode qui s'allume lors de la présence d'un train.

Affaires

2 licenciements et 7 mutations, c'est le bilan de l'"affaire de la Surveillance Générale". Rappelons que des méfaits (injures, espionnage, comportements xénophobes) commis par des agents chargés de la sécurité sur le réseau STIB avait, aux yeux du grand public, jeté le discrédit sur tout le personnel de l'entreprise de transport, engendrant de nombreux conflits et mettant en ébullition les media. Par cette mesure forte, la STIB espère que le climat de confiance reviendra vite. Une nouvelle campagne publicitaire s'y emploie (voir plus bas)

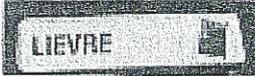
Rénovations

L'"affaire" des agents de la Surveillance Générale est un épiphénomène du sentiment d'insécurité que ressentent de plus en plus de Bruxellois dans le métro. Il est vrai que, bien que récentes (une vingtaine d'années), les installa-

tions fixes du réseau souterrain de la capitale belge ont bien mal vieilli et le décor général de certaines stations rappelle plus le Bronx que la Grand'Place... La STIB a donc entrepris une vaste opération de rénovation des stations. Sont concernées dans un premier temps : Lemonnier, De Brouckère, Bourse, Anneessens et Rogier sur l'axe prémétro nord-sud. De plus, les murs d'un certain nombre de stations de la ligne 1 ont reçu un nouveau revêtement anti-graffiti.

Campagne

C'est une belle campagne de publicité que la STIB et la région de Bruxelles Capitale ont lancé pour redorer le blason des transports publics après les récentes affaires : tous les slogans sont constitué par des mots qui ne sont que... les noms de stations ou d'arrêts.

Si tu routes
en ,
change de
. Avec
La STIB, tu
fileras comme
un .

L'avenir de la ville appartient
aux voitures de demain.

**GENT
GAND**



Tramway

Décidément, les responsables des transports gantois ne sont pas sortis des tracasseries que leur posent les motrices articulées Düwag achetées d'occasion au réseau allemand de Bochum.

Dans des numéros précédents, nous nous faisons l'écho des difficultés entourant la mise en service de trois d'entre-elles (sur un total de 6 véhicules). Après moult adaptations et transformations, le personnel de con-

duite consent à piloter ces motrices, jusqu'au 24 avril dernier où la n°60 était déclassée suite à un tamponnement grave.

En attendant les résultats de l'enquête, les deux autres motrices sont de nouveau consignées au dépôt. Ces incidents sont d'autant préoccupants que les 54 motrices PCC ne suffiront pas à faire face à l'augmentation du trafic induit par l'ouverture du prolongement à Zwijnaarde dans le sud de l'agglomération, 4 étant indisponibles pendant toute la campagne de modernisation de ces véhicules et la livraison des nouvelles motrices n'étant pas

prévue à court terme. (T2000)

Numérotation

Les motrices gantoises ne porteront plus de matricule à deux chiffres. Le préfixe "62" le précédera ainsi que "74" pour celui des trolleybus. Cette modification a été établie lors de la création de De Lijn mais n'avait jamais été mis en application. (T2000)

Autobus

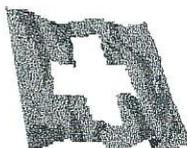
Le 24 mai, le réseau d'autobus a été restructuré, les lignes urbaines de l'ex MIVG et les vicinales de l'ex SNCV étant enfin intégrées. (T2000)

Vous souhaitez en savoir plus sur les transports urbains de 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



SUISSE

GENEVE



Tarifification

Deux nouveaux titres de transport ont fait leur apparition sur le réseau TPG : la carte 7 jours (valable sur tout le réseau et les tronçons urbains des lignes CFF et RER) et le billet 3 heures (valable uniquement sur le réseau bus)

Tram restaurant

Expérience pour le moins originale : partez pour un tour sans arrêt de près de deux heures à bord du tram restaurant où un repas vous sera servi pendant que vous admirerez le paysage urbain genevois. 4 départs par jour sont effectués depuis la gare de Cornavin : 11h30, 13h30, 18h30 et 20h30.

Petit détail qui a son importance : la rame est entièrement aux couleurs de...

Coca-Cola, ce qui ne passe évidemment pas inaperçu. Nous aurions préféré une vicielle évocation du fendant vaudois.

**LUZERN
LUCERNE**

Matériel

Livraison de 7 remorques surbaissées Hess (52 places assises et 31 debouts) pour augmenter la capacité des trolleybus de la ligne 1 reliant le centre-ville à Kriens.

MORGES

Informations diverses

Les deux premiers CITARO (Evobus-Mercedes) de Suisse romande sont en-

tré en service sur le réseau BAM et prestement numérotés 61 et 62.

La compagnie ferroviaire privée du BAM (Bière-Apples-Morges) exploite en effet, outre cette ligne ferroviaire secondaire, la desserte urbaine de la ville de Morges, petite ville de 15000 habitants située au bord du lac Léman dans la périphérie lausannoise. Le BAM exploite également plusieurs lignes scolaires ainsi que des lignes régionales sous la bannière des célèbres Cars Postaux.

Son parc, essentiellement constitué de véhicules Mercedes comporte également quelques Man ou Neoplan et des minibus Renault Trafic.

Retrouvez le CITARO n° 61 en page 2

Vous souhaitez en savoir plus sur les transports urbains suisse ?

ENDSTATION OSTRING (L'illustré Suisse des Tramways)

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)

ACTUALITES

Coordonnées par Patrick KIRSTETTER et Arnaud WADOUX

IBR - RENAULT / IVECO

Dans notre dernier numéro, nous vous informions du projet de création d'une société commune regroupant les activités cars et bus des deux firmes.

Renault apporterait dans la corbeille l'usine d'Annonay et les installations de développement de Vénissieux-St Priest ainsi que sa filiale Heuliez Bus et sa participation majoritaire dans la société tchèque Karosa.

Iveco apporterait son usine de Valle Ufita, son centre de développement de Turin, sa filiale Orlandi ainsi que ses usines Pégaso de Barcelone et Mataro.

L'ensemble ainsi constitué représenterait une production annuelle voisine de 4500 cars et bus et près de 1500 châssis à carrosser. La nouvelle société serait détenue à 50% par Renault et 50% par Iveco et compterait 6000 personnes.

La commercialisation des produits s'effectuerait sous les marques actuelles: Renault, Iveco, Orlandi, Heuliez, Karosa, et Mack (Australie).

Les principales gammes actuelles d'autobus sont : les Renault Agora (12 et 18 m), les Heuliez GX 217 / 317 / 417 (12 et 18 m) et le gabarit réduit GX77, l'Iveco Cityclass (12 et 18 m), le gabarit réduit Iveco Down-Town, le minibus Iveco New Daily et Karosa B 731 / 741 (12 et 18 m).

RÉSEAUX ÉLECTRIQUES

EDF va créer avant la fin de l'année une filiale spécialisée dans la construction, l'exploitation et la maintenance des systèmes d'alimentation électrique des réseaux de transport. Grâce à cette filiale, EDF va essayer de reprendre aux réseaux la gestion de leurs installations électriques et pour se faire, proposer à ceux-ci de participer à leurs futurs investissements faisant appel à l'énergie électrique.

Cette aide porterait bien évidemment sur la construction des postes d'alimentation, des postes de redressement et des lignes aériennes. EDF, prenant l'exemple d'une ligne de 10 km de tramway coûtant 1 milliard de francs, investirait de la sorte 150 millions.

Si les réseaux se déchargent de la responsabilité de l'exploitation et de la maintenance des systèmes d'alimentation électrique, EDF, quant à elle, rentabilise son investissement initial en élargissant son périmètre de compétence et en fidélisant des clients qui, dans le cadre de la nouvelle directive européenne sur l'énergie, pourront dès l'an prochain faire appel à la concurrence.

Parallèlement à cette offensive concernant les réseaux de métro, tramway ou trolleybus, EDF souhaite développer en



Le CityClass sur un réseau italien.
Document IVECO

France l'usage de l'autobus électrique. Avec le GART, l'Ademe et la RATP, l'entreprise publique envisage de lancer un concours de projets de lignes de bus électriques entre les collectivités locales.

GÉPÉBUS

Le pool Grau-Ponticelli (Gépébus) a présenté deux nouvelles versions de son midibus surbaissé Oréos 55 dont nous vous avons fourni la fiche technique dans un précédent numéro.

Ce véhicule est désormais disponible en version tout électrique et en version hybride diesel/électrique. Pour ce dernier, c'est le moteur thermique qui recharge les batteries.

ALSTOM

GEC-Alsthom perd son "H" et ses deux principaux actionnaires. GEC d'un côté et Alcatel-Alsthom de l'autre souhaitent chacun de son côté se recentrer sur leur activité principale : le ferroviaire pour le premier, l'électronique de défense pour le second.

S'il restent actionnaires de la nouvelle Alstom, ils n'y sont plus majoritaires.

LES TROLLEYBUS PARISIENS

DIVERS COMPLÉMENTS D'INFORMATION

Antony MEYRUEIS et Jean-Yves MIAILLE

Afin de compléter l'article paru dans notre numéro 18 concernant les trolleybus parisiens, et afin, surtout, de lever les doutes engendrés par une "mémorable" coquille (voir page 31), Antony MEYRUEIS et Jean-Yves MIAILLE apportent ici quelques compléments techniques et historiques qui ne manqueront pas de ravir les amateurs.

Les auteurs tenaient à remercier Joël DARMAGNAC, et Jean-Luc BAYEUX pour l'aide qu'ils leur ont apportée.

Rappelons en préambule que les 4 lignes parisiennes ont fonctionné durant les périodes suivantes: **163** (ex-63) du 18.01.43 au 01.04.62, **164** (ex-64) du 06.09.43 au 01.04.60, **183** du 05.01.50 au 01.04.66 et **185** du 05.01.53 au 10.01.66. Il est à noter que le premier avril n'est pas que "poisson"; il a été fatal pour 3 lignes sur 4 !

LES CS60

Cette série de 40 trolleybus (n°8001 à 8040) n'était plus complète lorsque les VBF les ont remplacés. En effet, beaucoup avaient été réquisitionnés pendant la guerre et n'étaient pas revenus après les hostilités.

Ce fut le cas des 8023 et 8024 qui sont partis à Waldenburg (aujourd'hui Walbrzych en Pologne), le cas des 8025, 8028, 8029, et 8030 exilés à Darmstadt où ils avaient inaugurés le réseau avant de rejoindre les précédents à Waldenburg. Trois autres avaient été envoyés à Wilhelmshaven (n°8020, 8021 et 8022), mais ceux-ci sont revenus sur le réseau parisien.

Par ailleurs, deux véhicules furent détruits par les bombardements : le 8018 à l'Embranchement de Colombes en 1943, et le 8027 dans l'atelier central de Championnet en 1944. Huit véhicules manquaient donc à la fin de la guerre. Par la suite, deux autres furent réformés le 13 février 1948, victimes d'accidents (8008 et 8010).

Le reste de la série fut réformé dès la fin de 1955 et au cours de l'année 1956. Pendant cette période, les voitures manquantes furent remplacées, soit par une dizaine de VBRh, soit par des TN6A ou des TN4B (au début), ou même des OP5/3 avant l'arrivée des VBF.

Après leur réforme ils n'ont pas tous connu le chalumeau. Certains ont servi de cabanons de chantier et trois autres ont été revendus à des réseaux de province. Le 8031 est allé à St Etienne où il roula jusqu'en 1968 sous le matricule 81 de la CFVE. Les 8013 et 8014 ont été vendus à Rouen où ils ont été recarrossés et ont roulé jusqu'à la fin du réseau électrique en 1970. Ils avaient respectivement les numéros de parc 169 (3732 EV 76) et 171 (3731 EV 76).

Enfin, il faut noter que les VBF ont récupéré leurs moteurs TA505C de 100 CV.

(Strasbourg, Mulhouse, Colmar, Turkheim).

Les 55 VBRh furent livrés en deux tranches. Les 50 premiers (n°8051 à 8100) en 1948 et 1949, les 5 derniers (n°8101 à 8105) en 1954.

Lors de leur réforme entre 1963 et 1966, 24 d'entre eux furent revendus au réseau de Limoges.

Nous avons publié la liste, établie par Jean Marie Guétat, des VBF repris par Grenoble. Voici maintenant celle des VBRh adoptés par Limoges :

Châssis	n° RATP	n° TCL	Sauvegardé
3103	8053	258	
3104	8054	265	
3105	8055	264	Car Histo Bus
3106	8056	267	
3108	8058	273	
3117	8067	268	Sauvabus
3121	8071	259	
3124	8074	253	
3126	8076	270	
3127	8077	263	
3133	8083	252	
3135	8085	260	
3140	8090	274	TCL Limoges
3142	8092	262	
3143	8093	269	
3145	8095	271	
3146	8096	266	
3147	8097	261	
3150	8100	272	AMTUIR
3151	8101	254	
3152	8102	256	
3153	8103	255	
3154	8104	251	
3155	8105	257	

LES VBRh

Ils avaient un moteur plus puissant (130 CV) car il était prévu de leur atteler une remorque.

Bien que des essais aient été effectués dans cette perspective, aucune suite ne fut donnée à cette formule fort répandue en Suisse, en Allemagne, en Autriche, et même en Alsace

LES PROTOTYPES

Pour être complet, le réseau parisien a aussi servi de banc d'essais pour les trolleybus Jacquemond et Vetra. Ainsi l'articulé VA4SR de Vetra a circulé sur la ligne 163, mais sans voyageur à bord. Il roulera à Alger où il sera transformé en VA3.



Ci dessus : Inauguration, le 29 février 1943 de la ligne O du réseau de Darmstadt grâce à des Vetra ex-Paris
Document : "Obus Anlagen in Deutschland"

Ci-dessous : Un trolleybus articulé Vetra VA4SR circulant dans le quartier de la Porte de Champerret le 24 janvier 1951. Destiné au réseau d'Alger, il sera également présenté à Lyon avant de traverser la Méditerranée.
Document : "Le Figaro" du 25 janvier 1951



ETATS DE PARC

En raison d'une actualité chargée et d'une présentation de réseau particulièrement méticuleuse et volumineuse, le nombre d'états de parc présenté dans ce n° 21 est peu important. Nous nous en excusons auprès des amateurs et leur promettons pour le n° 22 une rubrique "Matériel" plus fournie qu'à l'accoutumée.



CHAUMONT (Haute Marne)

Tableau établi par Claude DRUON

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
D	Mercedes 410D	949	6663MP52		Carrosserie Trouillet
	Mercedes 0100 City	380	3890 MP 52		
	VanHool A508	446	4809 MK 52		
		447	4811 MK 52		
		448	4812 MK 52		
		449	4814 MK 52		
		450	4816 MK 52		
		451	4818 MK 52		
		Châssis : YE250800N24M	452	4820 MK 52	
S	Renault PR100	58	5617 LR 52		Occasion - 2 portes (ex-38)
		56	928 MR 52		Occasion - 2 portes
		52	2289 ML 52		Occasion - 3 portes
		53	2290 ML 52		Occasion - 3 portes
A	Mercedes O305G	109	2518 RZ 68		Occasion

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.*

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.

ABBEVILLE



TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	Heuliez GX 317-3p	1010	2137 VF 80	000.605	Octobre 97

BOULOGNE SUR MER



Annule et remplace le tableau publié dans RU 20, page 58

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

Source : Jean-Pierre DUPONCHELLE

MELUN



TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	Renault Agora Heuliez GX217 Châssis : YV3R5A51	E351	544 BKS 77	VF6PS09B400010503	11/04/97
		E347	80 BJJ 77	XVA000641	27/12/96
		E348	61 BJJ 77	1VA000642	27/12/96
		E349	58 BJJ 77	3VA000643	27/12/96
		E358	141 BYY 77	4WA001110	30/12/97
		E359	114 BYY 77	6WA001111	30/12/97
		E360	108 BYY 77	7WA001134	30/12/97
		E361	94 BYY 77	0WA001153	30/12/97

Source : CGEA Transport

NANTES



TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	Heuliez GX217-GNV-3p		1540 ZV 44	00.1095	12/01/98

MATÉRIEL

PERPIGNAN



TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	Heuliez GX217-2p	600	1600 SA 66	000.592	11/10/96
		601	1601 SA 66	000.591	11/10/96
		602	1602 SA 66	000.567	11/10/96
		603	1603 SA 66	000.566	11/10/96
		604	1604 SA 66	000.539	11/10/96
	Châssis : VV3RA511VA	605	1605 SA 66	000.540	11/10/96
	Renault Agora-2p	50	7050 SD 66	10801	15/12/97
Châssis : VF6PS09B4000	51	7051 SD 66	10802	15/12/97	

Source : Michel BOSCH

QUIMPER



TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	Heuliez GX317-3p	321	5550 XT 29	000.602	04/08/97
		322	5551 XT 29	000.603	04/08/97
		323	5552 XT 29	000.604	04/08/97
	VanHool A300-3p	301	9438 XA 29	23363	05/12/94
		302	9439 XA 29	23362	05/12/94
		303	9441 XA 29	23361	05/12/94
A	VanHool AG300-3p	204	848 XK 29	26964	02/05/96

Source : Jean-Pierre DUPONCHELLE

SENART

Sénart Bus



Centre de Moissy Cramayel

TYPE	VEHICULES	N° PARC	IMMATRICULATION	N° SERIE	MISE EN SERVICE
S	Heuliez GX317	E324	321 BBT 77	212	09/10/95
		E345	91 BJA 77	540	06/12/96
		E355	547 BNH 77	10751	14/10/97
		E356	554 BNH 77	10752	14/10/97
		Châssis : VJIPS0984000	E357	541 BNH 77	10995

Source : CGEA Transport

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.*

Quimper

Le VanHool A300 n° 301, immatriculé 9348 XA 29 affecté à la ligne 2

Photo : Yves LE CHANU



AFFRÈTEMENTS



30 lignes du réseau TCL (ou à tarification TCL dans le périmètre du Grand Lyon) sont sous-traitées à des compagnies privées.

En voici la liste.

En italique, les terminus hors tarification TCL

50	St Priest - La Fouillouse	VFD
65T	Perrache - Manissieux - <i>St Laurent de Mure</i>	Annequin / Faure / Philibert
71	Perrache - Crépieux	Philibert
75	Navette Caluire	Philibert
76	Navette St Rambert	Philibert
84	Neuville - St Didier	Lyon Cars (Verney)
97	St Germain - Montanay	Lyon Cars (Verney)
101	Perrache - St Genis Laval - <i>Vienne</i>	Lyon Cars (Verney)
102	Venissieux - St Genis Laval - <i>Chaponost</i>	Lyon Cars (Verney)
103	Perrache - Beaunant - <i>Brindas</i>	Lyon Cars (Verney)
105	Perrache - St Genis - <i>Mornant</i>	Lyon Cars (Verney)
111	Gorge de Loup - La Tour de Salvagny - <i>Noirétable</i>	Maisonneuve
125	Perrache - St Genis Laval - <i>St Etienne</i>	Lyon Cars (Verney)
144	Gorge de Loup - La Tour de Salvagny - <i>Montbrison</i>	Cottin
149	Gorge de Loup - Marcy l'Etoile - <i>Boën</i>	Laurendon / Génin Viallon
154	Gorge de Loup - Marcy l'Etoile - <i>St Germain Laval</i>	Roudy-Souchon
161	Gorge de Loup - Les Longes - <i>Villefranche</i>	Rhône Nord Autocars
164	Gorge de Loup - Les Longes - <i>Villefranche</i>	Faure
167	Gorge de Loup - Marcy l'Etoile - <i>Aveize</i>	Maisonneuve / Secam
168	Gorge de Loup - Marcy l'Etoile - <i>Ste Foy l'Arg.</i>	Moreau / Maisonneuve / Secam
176	Perrache - Corbas - <i>Valencin</i>	Faure / Lyon Cars (Verney)
179	Perrache - Solaize - <i>Vienne</i>	Lyon Cars (Verney)
182	Perrache - Vernaison - <i>Givors</i>	Lyon Cars (Verney)
184	Perrache - Genay - <i>Trévoux</i>	Lyon Cars (Verney)
185	Perrache - Charly - <i>Vourles - Millery</i>	Favier (Verney)
186	Gorge de Loup - La Tour de Salvagny - <i>Cours</i>	Rhône Nord Autocars
189	Gorge de Loup - Brindas - <i>Chazelles</i>	Planche
198	Part-Dieu - Jonage - <i>Crémieux</i>	VFD
296	Part-Dieu - Mions - <i>St Jean de Bournay</i>	VFD

REPARTITION DU MATÉRIEL AUTOBUS LYONNAIS



2ème partie : Répartition par type de matériel au 31 mars 1998

TYPE	MATÉRIEL	NB	NUMÉRO DE PARC
Midibus	MG36	15	1101 à 1115
<i>Total midibus</i>		<i>15</i>	
Standards	S53M	1	4727 (bus école)
	SC10U	1	4500 (bus info)
	SC10PF	1	4501 (bus animation)
	SC10UO	59	1301/02/03/04/05/06/12/17/23/24/32/33/34/35/37/38/39/41/42/45/46/47/48 1349/50/51/52/53/54/55/56/58 à 85
	SC10R	171	1401 à 19 / 1421 à 59 / 1501 à 60 / 1601 à 25 / 1627 à 54
	PR100MI	39	3715/20/38 à 48/3750/51/53/54/55/56/58/3801 à 15/3817à20
	PR100MI-R	33	3821 à 3853
	PR100-2	56	3201 à 3218 / 3220 à 3257
	PR100-2 GNV	1	1201
	R312	320	3001 à 3098 / 3100 à 3181 / 3301 / 3303 à 3390 / 3401 à 3451
	GX317	5	2501 à 2505
Agora-S	100	2506 à 2561 / 2701 à 2744	
<i>Total standards</i>		<i>787</i>	
Articulés	PR180-2	72	2101 à 2158 / 2201 à 2214
	PR118	14	2301 à 2314
	GX187	15	2001 à 2015
	Agora-L	12	1001 à 1012
<i>Total articulés</i>		<i>113</i>	
Trolleybus	VBH 85	7	1701 à 1707
	ER100	82	2601 à 2630 / 2801 à 2837 / 2901 / 2930 à 2942 / 3909
	ER100H	26	1801 à 1826
<i>Total trolleybus</i>		<i>115</i>	
TOTAL VEHICULES		1030	

La répartition du matériel TCL par dépôt est parue dans RÉSEAUX URBAINS n° 20, page 60

Retrouvez un Agora-L des TCL en page 63

FORUM

LES ADHÉRENTS ONT LA PAROLE

FPTU ET VOUS

BIENTÔT UN LOGO !

Vous avez été une dizaine à nous envoyer des propositions de logo pour l'association. Nous remercions sincèrement ceux qui ont "phosphoré sur le sujet.

Si aucune d'elles ne répondait vraiment aux critères que nous avons fixé, certaines des idées que vous avez émises dans les épreuves que vous nous avez fait parvenir nous ont inspiré.

Un logo est donc en train de naître, nous vous le dévoilerons dans le prochain numéro !

QUOI DE NEUF SUR INTERNET ?

Le site Internet de FPTU va bientôt fêter ses six mois d'existence, l'heure de faire un premier bilan.

Le contenu s'enrichit au fil des semaines. Au programme :

- Une présentation de **FPTU** avec la possibilité d'imprimer un bulletin d'adhésion.
- Une présentation de **RÉSEAUX URBAINS** avec la consultation de la "Une" en pleine page et d'un article du numéro en cours, les "Unes" des précédents numéros accompagnées de leur sommaire.
- Des "Espaces Documentaires" offrant, pour chaque mode de transport, une promenade historique et contemporaine à travers les différents réseaux. Ces espaces, agrémentés de nombreuses photographies en couleur, ouvrent progressivement. Sont déjà disponibles "Funiculaires", "TVR" et "Tramways".
- Une page de présentation de nos partenaires (Car Histo Bus, Astuce, etc.) que ceux-ci peuvent développer, s'ils le souhaitent.
- Une page de "liens" vers d'autres site Internet consacrés aux transports.
- Un renvoi direct vers les boîtes au lettres de l'association et de la rédaction.

Depuis sa mise en service, le site est visité en moyenne 50 fois par jour, ce qui est plutôt bien. Les visiteurs découvrent le site grâce au magazine, grâce aux "liens" que d'au-

tres sites ont bien voulu insérer vers nos pages et enfin grâce aux "moteurs de recherche", sorte d'annuaires électroniques, sur lesquels nous sommes référencés. Il suffit alors de taper un mot-clé tel que "trolleybus" par exemple, pour que l'adresse de notre site apparaisse à l'écran.

Nous avons reçu près de 200 messages pendant cette période. Si les deux-tiers proviennent d'interlocuteurs réguliers (certains d'entre vous nous envoient maintenant leurs informations par courrier électronique), un tiers proviennent de personnes extérieures à l'association qui souhaitent s'informer sur l'association, les transports en général ou nous posent des questions sur des points précis.

C'est ainsi que nous avons reçu des messages du Canada (un écrivain faisant des recherches pour un roman ainsi qu'un touriste cherchant des informations sur les liaisons par autocar entre différentes villes de France), des Etats-Unis (une étudiante préparant un mémoire sur un peintre italien ayant représenté la Gare Montparnasse) ou même du Costa Rica (une journaliste préparant un article sur les tramways) ! Enfin, deux adhérents nous ont déjà rejoints grâce au formulaire disponible sur le site !

Alors, si le voyage vous tente, il suffit d'un micro-ordinateur, d'un modem, d'une ligne téléphonique et d'un abonnement chez un "fournisseur d'accès".

A bientôt sur

<http://perso.wanadoo.fr/fptu/online.html>

VOS CONTRIBUTIONS

Vous le savez, le magazine existe en grande partie grâce à vos contributions.

Elles sont toujours plus nombreuses et nous ne pouvons que nous en réjouir. N'oubliez pas cependant que le respect de certaines règles de bases nous aideront grandement à les intégrer de ma-

nière optimale dans **RÉSEAUX URBAINS**.

Ainsi, pour pouvoir vous expédier le magazine vers le 15 du mois, nous devons en avoir terminé la rédaction le 5 de ce même mois. Vos contributions doivent donc impérativement nous parvenir avant le 20 du mois précédent. Pensez-y !

Enfin, lorsqu'une de vos contributions est en passe d'être publiée et que nous vous recontactons pour correction ou complément d'information, merci de respecter les délais que nous vous indiquons pour nous répondre. Notre organisation, fragile en terme de disponibilité, en dépend !

PUBLICATIONS HORS-SÉRIE

La rédaction de **RÉSEAUX URBAINS** prépare actuellement deux numéros hors-série.

Le premier est consacré aux réseaux urbains de la région Centre-Val de Loire. Réalisé en co-édition avec Astuce, il sera, nous l'espérons, le premier d'une longue liste dans la lignée de la collection "Des Villes et des Bus". La sortie de ce numéro hors-série est prévu pour la fin octobre et une souscription vous sera proposée dès le

numéro de septembre.

D'ici là, vous pouvez aider le rédacteur en chef de ce volume en lui envoyant toutes vos informations sur les réseaux des six départements concernés :

Yves LE CHANU
5, rue de Java
45000 ORLÉANS

Le deuxième, en co-édition avec Car Histo Bus, sera consacré au Renault R312. Sa sortie est prévue fin 98 / début 99.

Là aussi, le rédacteur de ce hors-série a besoin de votre aide pour les dernières informations qui lui manquent encore. N'hésitez pas à prendre contact avec :

Philippe MAZOYER
9 place de la Résistance
54230 CHAVIGNY

SALON

Sauf contre-temps de dernière minute, FPTU et d'autres associations partenaires, devraient être présentes au salon se déroulant en marge du congrès de l'UTP, les 28, 29 et 30 octobre

1998 à Orléans. Le but pour nos associations est bien entendu de se faire connaître en rencontrant passionnés et professionnels.

Si certains d'entre vous souhaitent

participer à l'organisation et être présents sur le stand, ils peuvent prendre contact dès maintenant prendre contact avec Jean-Michel BOUTILLET, président de **FPTU**.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 1998

L'assemblée générale de FPTU devrait se dérouler fin novembre, début décembre. Il n'y aura cet année, conformément aux statuts, pas de vote puisqu'aucun des membres du Conseil d'Administration n'est démissionnaire. Seuls les bilans moraux et financiers, suivis de questions diverses seront à l'ordre du jour, dont notamment la re-

définition du rôle des correspondants régionaux.

Vous pouvez d'ors et déjà nous informer des éventuels points que vous souhaitez voir aborder.

Nous vous convierons donc, dans notre prochain numéro, à une journée simple et amicale, très certainement en Ile de France.

La date vous sera alors communiquée. Nous préparons en revanche pour 1999 une assemblée générale plus copieuse avec un programme étalé sur deux ou trois jours, probablement en région Rhône Alpes. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

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 BOUTILLET

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 DELESTRASSE
34, rue C. Boussingault
F - 42100 ST ETIENNE

ENTRE NOUS

EURO ET COUPE DU MONDE

Malcom CHASE
12 Kent Road - Fleet Hampshire - GU139AH
Royaume-Uni

recherche les tickets spéciaux édités par les réseaux français à l'occasion de la Coupe du Monde.

Il serait aussi intéressé par les premiers titres de transport qui indiqueront une valeur faciale en francs et en euro

CHÂSSIS

Malcom TRANTER
8 Ansom Close - Lytham St Annes - FY8 2SD
Royaume-Uni

a obtenu la liste de tous les n° de châssis des véhicules SCANIA circulant en France et recherche les réseaux sur lesquels ils circulent. De même, il recherche les n° de châssis de tous Heuliez GX217 construits depuis deux ans.

Nous rappelons à tous nos lecteurs que les petites annonces publiées dans cette rubrique ne sont pas réservées à nos amis britanniques ! N'hésitez pas à l'utiliser !

AILLEURS

Jean-Claude VAUDOIS, un de nos premiers adhérents, nous informe de son intention de créer une nouvelle association ayant pour sujet le tramway moderne et qui devrait s'intituler "CRETRAM".

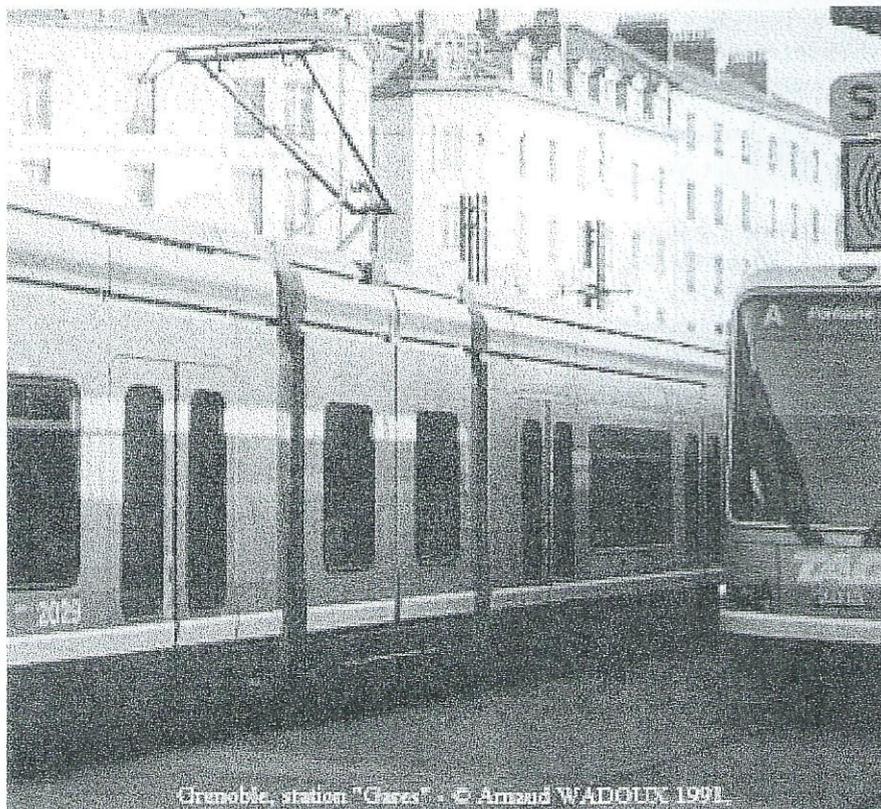
Le but de cette association serait la promotion et la défense le tramway sur rails par le biais de l'information auprès des particuliers ou des collectivités locales.

Afin d'assurer cette information, la création d'un fonds do-

cumentaire spécifique à ce sujet serait un préalable.

Si ce projet vous intéresse ou si vous souhaitez en savoir plus, vous pouvez contacter :

Jean-Claude VAUDOIS
27, rue Georges Sand
77340 PONTAULT COMBAULT



Grenoble, station "Gare" - © Arnaud WADOUX 1991

METZ, Technopole :
L'Agora n°9713 du réseau TCRM
Patrick ROSTOUCHER - Printemps 98



LYON 2ème, Terminus Bellecour (rue de la Charité) :
L'Agora-L n°1008 des TCL. Remarquer la nouvelle livrée et, sous le pare-
brise, le logo "Ligne de nuit", marque du nouveau réseau de soirée.
Lionel BREITMEYER - 20/03/98



CLAP DE FIN



PARIS, Place St Germain des Prés

Un des 6 Volvo à impériale affectés au nouveau circuit touristique Open Tour

Photo : Christophe DECAUX - Juin 98

LE TOURISME SELON FPTU

METZ, Dépôt Avenue de Blida

L'Agora 9712 mis à la disposition de

Car Histo Bus lors de la dernière Assemblée générale.

Aux commandes, Patrick ROSTOUCHER

Photo : Patrick KIRSTETTER - 28/02/98

