

s o m m a i r e

3794

5 éditorial

6 actualités

30 europe

50 MILLIONS D'ECUS
POUR LA RECHERCHE -
CABOTAGE : EXCLUSION PROBABLE DU
TRANSPORT URBAIN - MARCHÉS PUBLICS :
LE PARLEMENT INDÉCIS -
AVIS DES ENTREPRISES PUBLIQUES
SUR «UN RÉSEAU POUR LES CITOYENS»

32 économie

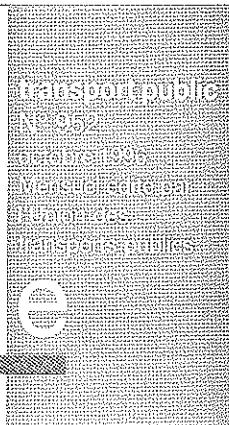
TRANSPORT PUBLIC URBAIN :
DES INDICATEURS DANS LE ROUGE

Les données statistiques éditées par l'UTP permettent de mesurer le poids du secteur du transport urbain dans l'économie nationale. En 1995, ces réseaux ont transporté 4,05 milliards de personnes et parcouru 952 millions de kilomètres. Avec 72 700 employés, elles gèrent un parc de 22 000 autobus, tramways, Val et métros, et réalisent un chiffre d'affaires de 13 milliards de francs.

36 réseaux

APPEL A PROJETS «TRANSPORT PUBLIC ET
INTEGRATION URBAINE»
INSERTION : LES RÉSEAUX EN PREMIÈRE
LIGNE

Les résultats de l'appel à projets «Transport public et intégration urbaine», lancé par la Délégation interministérielle à la Ville, viennent d'être rendus publics. Quarante-cinq projets ont été retenus par le comité de sélection. Ils associent tous désenclavement des quartiers défavorisés et renforcement de la présence humaine par le développement des emplois de ville.



20 en couverture

LA «FONCTION» CRÉERA LES BUS DU FUTUR

Tramway lourd, léger, sur pneus; métros automatiques, aériens, monorails; automatisme intégral, assistance à la conduite... Et le bus dans tout ça ? A force de parler de moyens de transports lourds, on en oublie un peu que le bus est et restera sans doute encore longtemps, l'outil privilégié des déplacements collectifs. Encore faut-il revaloriser son image et surtout «inventer» d'autres formes d'exploitation : lignes express, sites propres...

Le bus : un enjeu stratégique pour la ville



Le bus de demain devra être plus accessible, confortable, peu ou pas polluant, souple dans son exploitation et sa maintenance, économique... Les constructeurs européens explorent toutes les voies pour atteindre cet idéal.

44 ailleurs

LE MONDE BOUGE

48 bloc-notes

51 petites annonces

calendrier

■ NOVEMBRE 96

■ Paris

4-5 novembre 1996

Infrastructures, territoires, villes et architecture. Colloque international.

Renseignements :

Groupe de recherche architecture et infrastructure,
Ecole d'architecture de Versailles,
2, avenue de Paris - BP 674
78006 Versailles cedex
Tél. : 01 39.20.08.13
Fax : 01 39.24.07.87

■ Paris

7 novembre 1996

Journée technique «information dans les transports publics» organisée par l'ATEC.

Renseignements : ATEC,
38, avenue Emile-Zola
75015 Paris
Tél. : 01.45.75.56.11
Fax : 01.45.79.52.86

■ Montpellier

14-15 novembre 1996

30^e congrès national des sociétés d'économie mixte.

Renseignements : FNSEM,
7, rue La Boétie
75008 Paris
Tél. : 01 44.94.20.26
Fax : 01 47.42.86.79

■ NOVEMBRE 96

14 novembre 1996

Journée du transport public «Avec le transport public, c'est plus facile».

Renseignements : UTP,
Véronique Michaud,
5, rue d'Aumale
75009 Paris
Tél. : (1) 48.74.63.51
Fax : (1) 44.91.94.60

■ Cergy-Pontoise

19-21 novembre 1996

3^e édition du Carrefour du partenariat industries-collectivités locales pour l'environnement (Cicle 96) sur le thème «Environnement et transports».

Renseignements :
Hotel du département,
Avenue du parc
2, Le campus
95032 Cergy-Pontoise cedex
Tél. : 01.34.25.32.42
Fax : 01.34.25.32.20

■ Vancouver

16-20 novembre 1996

Congrès technique et éducatif de l'Actu (Association canadienne du transport urbain) et Trans-Expo 96.

Renseignements : Actu,
55, rue York, bureau 901
Toronto, Ontario
Canada M5J 1R7
Tél. : (19 + 1) (416) 365-9800
Fax : (19 + 1) (416) 365-1295

■ Compiègne

25-27 novembre 1996

Mutations économiques et développement des villes. 17^e rencontre nationale des agences d'urbanisme.

Renseignements :
FNAU
1, rue de Narbonne
75007 Paris
Tél. : 01.45.49.32.50
Fax : 01 45.49.94.46

■ Paris

28 novembre 1996

L'effet de serre.

Colloque organisé par l'ENPC.

Renseignements :
Françoise Bourgoin,
Secrétariat du colloque, ENPC
28, rue des Saints-Pères
75343 Paris
Fax : 01.44.58.28.30

NOVEMBRE 96

■ Rouen

27-29 novembre 1996

Villes en mouvement.

Relier les hommes, les activités, les territoires.

Congrès de l'UTP.

Renseignements : UTP,
Véronique Michaud

Marie-Line Vincent Lambert
5-7, rue d'Aumale
75009 Paris

Tél. : 01.48.74.63.51

Fax : 01.40.16.11.72

transport public

(ISSN : 0249-5643 UTP) est édité par l'Union des Transports Publics, 5-7, rue d'Aumale, 75009 Paris. Tél. : 01.48.74.63.51. Fax : 01.44.91.94.60 Commission paritaire 57461 Dépôt légal : 4^e trimestre 1996

L'UTP n'est pas solidaire des opinions émises dans les articles publiés par **transport public** lorsque ceux-ci sont signés par leur auteur.

Directeur de la publication :

Michel CORNIL

Comité de rédaction :

*J.-F. SOULET (Président),
S. BEAULIEU, P. du CHAXEL,
P. CHOKOMERT, A. de CORSON,
D. DUFOUR, F. GROGNET,
J.-P. GUILLOTEAU, C. de LA FAYE,
V. LUISETTI, J.-C. MAURICE,
F. MERCK, C. PERIER, P. RIFFAUX,
A. RIOU, B. de SAINTE-MARIE,
M.-C. SCHOTT, C. TIXIER.*

Rédacteur en chef : Robert VIENNET

Rédacteur : Michel KARL

Ont collaboré à ce numéro :

J. VIEYTES

Abonnements et secrétariat :

Katia GOULET

(France : 440 F, (étranger : 510 F)

Publicité : *Transport Publicité*

23, rue Faidherbe - 75011 Paris.

Tél. : 01.40.24.15.33, Fax : 01.40.24.25.64

Réalisation : *en PAO à la revue*

Photogravure : Lasercomm - Paris

Tél. : 01.49.23.01.36

Impression : Imprimerie CIB - Paris.

Tél. : 01.43.57.27.90

é d i t o r i a l

La reconquête du territoire

Au moment où les portes du Mondial de l'Automobile se ferment après avoir célébré dix jours durant le culte de l'automobile, Transport Public consacre sa couverture à l'avenir de l'autobus. Quel rapport entre ces deux événements à l'importance pour le moins inégale ? Le Mondial de l'Automobile, qui accueille tous les deux ans plus d'un million de visiteurs, est le symbole d'une industrie automobile qui, avec deux millions d'immatriculations par an, a appris à s'adapter sans cesse aux besoins de sa clientèle. L'autobus, lui, concerne 170 villes et représente un marché de 1500 immatriculations par an. Son concept général date du milieu des années 50 et n'avait, jusqu'à ces dernières années, que peu évolué. Le fossé tant en terme de technologie que de confort n'a cessé de se creuser entre une automobile conçue de plus en plus par des hommes de marketing et des autobus créés avant tout par des ingénieurs. Bien sûr, ces dix dernières années ont vu des progrès incontestables dans le domaine du bus : le plancher bas qui permet une meilleure accessibilité, des design novateurs, l'amélioration du confort intérieur, le développement de propulsions alternatives... Mais ces progrès sont insuffisants pour permettre au bus de regagner ne serait ce qu'une petite part du marché des déplacements en ville. Il faut aller plus loin et penser l'autobus, non plus comme un simple véhicule mais comme un des éléments d'un système de transport dont le succès dépendra des performances en terme de rapidité et de ponctualité.

Bref, pour «regagner du terrain» sur l'automobile, l'autobus doit avant tout «reconquérir son territoire».

la rédaction

actualités

■ TRANSPORTS URBAINS : L'UTP, «FORCE DE PROPOSITION»

«Notre secteur, comme d'autres, subit la crise. Notre préoccupation actuelle est de savoir si le jour où notre économie sortira de cette crise, le transport public accompagnera le retour de la croissance.» La traditionnelle conférence de presse de rentrée de l'UTP a été l'occasion pour Michel Cornil, son président, de tirer le signal d'alarme. En 1995, la baisse de fréquentation des réseaux de transports urbain aura été en moyenne de 2,1 %. Et même si ce résultat global masque de profondes disparités entre les réseaux - ceux qui ont mis

en oeuvre un site propre tirant mieux leur épingle du jeu -, cette nouvelle baisse vient confirmer une tendance lourde entamée en 1988 (voir dans ce numéro). Pour expliquer cette baisse, on pourrait mettre en avant des raisons conjoncturelles, comme le sentiment d'insécurité lié aux attentats de l'été 95 ou aux mouvements sociaux de décembre. Mais leur incidence sur les résultats de l'année est relativement marginale. Pour Michel Cornil les véritables raisons de cette baisse sont structurelles : «Le transport public est le thermomètre de la ville. Ses difficultés actuelles ne sont que le reflet de la crise de nos cités. Une crise urbaine, plus profonde qu'on ne le pense généralement. Le transport public aurait pu souffrir encore bien plus si nos entreprises n'avaient su anticiper en jouant la carte de la qualité et de la prévention urbaine.» Mais cela ne suffit pas. Et si Michel Cornil se réjouit de voir les urbanistes et les sociologues établir enfin une relation entre politique urbaine et transport en mettant en évidence le rôle que ce dernier joue dans le fonctionnement de la ville, il pense que les transporteurs «doivent aller au-delà du simple constat et proposer des thérapies. C'est le sens du travail que nous réaliserons lors de la

Journée du Transport public du 14 novembre, et de notre congrès qui se tiendra à Rouen du 27 au 29 novembre». Pour le président de l'UTP, le transporteur situé en «bout de chaîne» ne peut plus se contenter de faire des constats sans réagir. Il peut et il doit, devenir une «force de proposition». «Sans sortir de notre domaine de compétence, nous pensons qu'il est de notre devoir d'alerter les pouvoirs publics, et notamment les élus locaux qui sont nos interlocuteurs privilégiés. C'est d'ailleurs pourquoi nous avons rencontré cette année les différentes associations de maires. Mais nous voulons aussi interpeller l'Etat pour qu'il prenne position sur un problème, celui des transports, qui concerne toutes les villes et donc lui-même.» Au-delà des élus, l'UTP estime «nécessaire» de toucher l'opinion publique : «Il est important, dans un pays comme le nôtre, de sensibiliser l'opinion publique à l'importance de l'enjeu transport public pour l'avenir de nos villes.» La Journée du transport public du 14 novembre, organisée par le Comité de Promotion des transports publics, sera, à cet égard, un moment fort de communication vers le grand public. Etat, élus locaux, opinion publique... reste un

acteur : les entreprises exploitantes. Pour Michel Cornil, elles doivent retrouver un certain degré de liberté dans le domaine de l'initiative commerciale. «Il faut trouver un équilibre entre service public et démarche commerciale, mieux explorer des domaines comme la tarification, par exemple pour coller plus étroitement aux besoins de la clientèle. C'est comme cela que nous pourront participer à la modernisation du service public.» Mais l'action des entreprises pourrait aller encore plus loin en aidant à faire tomber les barrières entre les territoires, communes, départements ou régions, qui sont autant de freins mis à la mobilité des Français. «Aujourd'hui, les usagers ne comprennent pas la différence entre transports régionaux, départementaux et urbains. Lors du congrès de l'UTP, l'ensemble des entreprises de transport public de voyageurs (UTP, RATP, SNCF, FNTV) s'engageront à améliorer les interfaces entre les différents réseaux en signant une charte sur le développement de l'intermodalité. Et nous interpellerons les élus sur un des leviers importants de ce dossier : la coordination tarifaire.» Pour clore sa conférence de presse, Michel Cornil aborda trois dossiers d'avenir pour le transport public. L'Europe :



Michel Cornil, président de l'UTP.

POSITION»

«La dynamique européenne est en route. Le Comité d'action européen, qui réunit les principaux pays européens et au sein duquel l'UTP joue un rôle particulièrement actif, a défini le contenu du modèle européen d'un service public d'intérêt général, en référence au modèle français. Dans le cadre du congrès de Rouen, l'UTP engagera un débat public sur le livre vert de la Commission européenne «vers une tarification équitable et efficace dans les transports.»

Coopération avec les industriels : «Des progrès considérables ont été faits dans le domaine des véhicules. Le Mondial de l'automobile a mis en évidence la capacité des industriels de l'automobile à s'adapter aux besoins de leur clientèle. L'UTP est prête à engager avec les industriels de son secteur des coopérations sur la recherche de nouveaux modes ou systèmes de transport propre.»

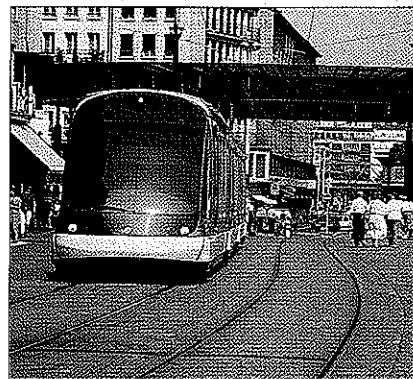
Social : «Avec les partenaires sociaux, l'UTP négocie les conditions d'une évolution des métiers et de l'organisation du travail afin de permettre à l'entreprise de s'adapter aux nouvelles donnees de la demande de transport public et aux changements intervenus dans son environnement urbain.»

R.V.

■ FEU VERT POUR LE PROLONGEMENT DU TRAM DE STRASBOURG

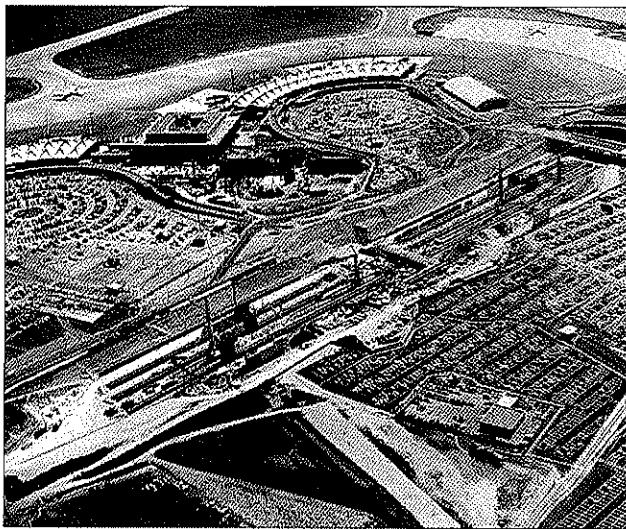
Le prolongement de la ligne du tramway de Strasbourg à Illkirch-Graffenstaden a obtenu le «feu vert» administratif et les travaux préliminaires débuteront en novembre. Un arrêté préfectoral du 11 septembre a déclaré d'utilité publique les acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation

du tram sur la commune de Illkirch-Graffenstaden. Le nouveau tronçon prolongera de 2,8 km l'actuelle ligne nord-sud, longue d'environ 10 km. Sa mise en service est prévue pour l'été 1998. Le projet d'une deuxième ligne ouest-est d'une dizaine de kilomètres est en phase de concertation.



■ L'INFORMATION VOYAGEURS DE SATOBUS

Le 23 juin dernier, Via Transport a obtenu un contrat pour l'exploitation de navettes entre Satolas et Lyon-Perrache. Le contrat spécifie que les sept véhicules doivent s'équiper d'un système d'information voyageurs embarqué. Le 24 août à 5 h 00, les FR1, à l'image de Satobus, équipés d'un système de repérage par satellite (GPS), ont démarré les services. Sur un principe simple de localisation de points particuliers de la ligne, le GPS déclenche l'émission de messages sonores (par synthèse vocale) et visuels (journal de bord lumineux). Entièrement automatisé, il ne requiert qu'une seule action journalière du conducteur, à la prise de service. Les clients sont reçus par un message



■ ARDENNES : URBAIN ET INTERURBAIN SUR LE MEME PERIMETRE

NOMINATIONS

■ **Gilles de Lavenne**, 29 ans, rejoint la direction des Grands projets de Via Transport en tant qu'ingénieur d'étude en matière d'infrastructures et de systèmes de transport pour l'Ile-de-France, notamment. Diplômé de l'Ecole Centrale de Nantes (ex ENSM), il a exercé, pendant 3 ans, à la direction de la voirie de Paris, la fonction de responsable des travaux de signalisation routière (7^{ème} et 15^{ème} arrondissements).

■ **Gérard Najman**, 47 ans, ingénieur ECP, diplômé CPA, a rejoint CGA (filiale de Cegelec) et a été nommé directeur commercial France de son activité transport public, avec l'objectif de renforcer ses positions sur le marché français.

Avec la création du Sivac (Syndicat intercommunal à vocation multiple de l'agglomération de Charleville-Mézières), le périmètre de transport urbain a été étendu à 8 communes adhérent à la carte transport. Depuis le 26 août dernier, de nouvelles lignes ont été créées et d'autres prolongées pour desservir les communes qui ne bénéficiaient pas, auparavant, du transport urbain. Aujourd'hui, les TAC (Transports de l'aggloméra-

tion de Charleville-Mézières) desservent 72 000 habitants. Le réseau s'étend maintenant sur 120 kilomètres, soit une augmentation prévue, en volume annuel, de 106 000 kilomètres. Deux véhicules supplémentaires sont affectés au service urbain. L'information de la clientèle a été mise à jour et 28 poteaux d'arrêt ont été implantés sur les communes nouvellement desservies. Les deux autorités organisatrices, le Conseil

général pour les lignes départementales, et le Sivac pour les lignes urbaines, ont eu la volonté d'unir leurs moyens pour développer le transport public de voyageur dans ce périmètre de transport urbain. Désormais, une tarification unique est appliquée à la fois pour les bus TAC et les cars de la RDTA (Régie départementale des transports des Ardennes) qui desservent, à présent, le périmètre urbain du Sivac.

■ TRANSPORT COLLECTIFS REGIONAUX : MISER SUR LA QUALITÉ

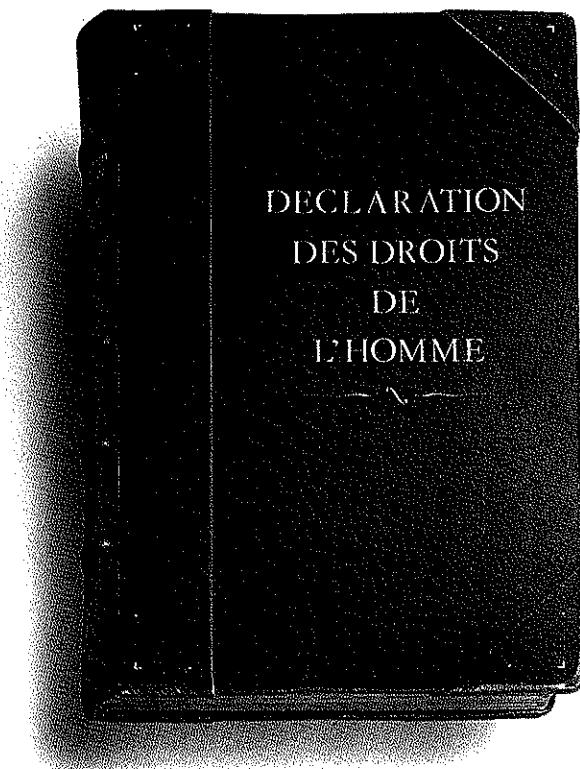
Le Conseil économique et social d'Ile-de-France (CESR) a recommandé, dans un rapport rendu public le 11 septembre, de mettre l'accent sur la

qualité du service, sur l'information et la sécurité des transports collectifs régionaux, pour tenter d'enrayer la baisse de fréquentation des usagers.

«Il faut développer une véritable culture commerciale, afin de rendre plus attractifs les transports en commun», a déclaré le président du CESR, Roger Courbey. Le rapport du CESR, qui s'appuie sur une enquête auprès d'utilisateurs et d'associations de consommateurs, a mis en avant les points à améliorer : information, sécurité des personnes, régularité, accueil, tarification, propreté, lutte contre la fraude, etc. Parmi des propositions concrètes, l'enquête prône l'accélération et la généralisation des dispositifs d'annonces sonores dans les trains, la mise en place d'une tarification «claire, ciblée et attractive», ou encore le renforcement du personnel afin de «réhumaniser» les gares et les stations.



**L'HOMME DOIT
DEMEURER LIBRE
D'ALLER ET VENIR SANS
ENTRAVE NI CONTRAINTE...**



■ LE GART ESTIME A 85 MILLIARDS LE COUT DES PROJETS DE SITES PROPRES A L'HORIZON 2005

«Les grandes villes de France demandent aux Pouvoirs publics de tenir leurs engagements de participation sur les projets de transports collectifs en sites propres», a indiqué, le 10 septembre, le Gart lors d'un petit-déjeuner débat organisé en partenariat avec l'Assossiation des maires

de grandes villes de France (AMGVF). Pour Jean-Marc Ayrault, président de l'AMGVF, la participation de l'Etat, à hauteur de 3 milliards de francs par an environ d'ici à l'an 2000, est absolument indispensable pour faire face au développement actuel sans précédent des projets de sites

propres. «Nous demandons simplement que les engagements du Gouvernement soient tenus, et qu'une ambition, aujourd'hui largement partagée par les Français, soit accompagnée par l'Etat», a déclaré Jean-Marc Ayrault. Selon une enquête réalisée par le Gart au premier semestre 1996, près de 80 projets de transport en site propre existent. D'ici à 2010, on pourra compter 34 agglomérations de province dotées de sites propres, ce qui représente un investissement total de 85 milliards de francs (56,9 milliards pour la province, 28,2 pour l'Ile-de-France, sans compter des projets comme Orbitale). En province, le financement de ces projets est très majoritairement assuré par

les collectivités locales, à travers la fiscalité locale et le versement transport (84 % en moyenne). Les taux de subvention de l'Etat sont naturellement différents selon les structures envisagées, mais en 1994, la part de l'Etat représentait en moyenne 16 % de l'ensemble de l'investissement réalisé en matériel roulant et aménagements d'accompagnement compris. Pour le Gart, «Après les grandes villes, cette vague des transports urbains touche donc maintenant les villes moyennes. Elle modifiera en profondeur le visage de nos villes à l'aube du XXI^e siècle dans le sens d'une amélioration de la qualité et du cadre de vie.» A condition bien sûr que l'Etat apporte son soutien.



CARNET : DECES DE FRANÇOIS DE CHANGY

François de Changy est décédé le 3 août 1996 à la suite d'une complication pulmonaire brutale. Ingénieur de l'Ecole supérieure de Mécanique et d'Electricité de Paris, il commence sa carrière au Centre d'essai en vol de Brétigny-sur-Orge. En 1970, il entre à la Société Transexel, qui constituera plus tard avec Transcar, la division Vla Transport de GTI. Il est

nommé rapidement directeur général de plusieurs réseaux de transport, tels que ceux de Perpignan, Caen ou Besançon ; dans ce réseau, en 1974, avec M. Billot, directeur, et A. Régani, adjoint au maire, il montre que l'on peut doubler la fréquentation d'un tel réseau. Avec M. Cornil, à la fin des années 80, il montre aussi que l'on peut moderniser et rendre attractif un réseau de

transport interurbain comme celui du Calvados. F. de Changy représentera l'UTP au Comité européen des transports publics/UITP avant de prendre sa retraite en 1992. Il a beaucoup apporté à notre profession par son esprit novateur et fut un de ceux qui contribuèrent au renouveau du transport public en France.

...DE CE PRINCIPE NOUS AVONS FAIT LA PREMIERE DE NOS PREOCCUPATIONS.



AGORA

Voici un autobus avec lequel on entre de plain-pied dans la vie. Tout concourt de façon exceptionnelle à la libre circulation des personnes, des poussettes et des valises à roulettes : le plancher le plus bas qui soit, l'absence de marche aux portes avant et médiane, une

possibilité d'agenouillement de 80 mm aux arrêts. Une extrême facilité de déplacement intérieur, une grande variété dans l'implantation des sièges contribuent à créer une atmosphère des plus agréables, si appréciée des usagers. Version standard (206 ou 253 ch) ou articulée (253 ch), sa mécanique répond au triple souci de ceux qui ont à gérer une flotte : sécurité, fi-

bilité, accessibilité. A cela s'ajoute son excellente capacité de franchissement et son important rayon de braquage qui lui assurent une incomparable maniabilité en ville. Voilà, il nous semble n'avoir oublié personne. Tout ceci est d'ailleurs d'une parfaite logique. Car notre moteur, c'est vous.

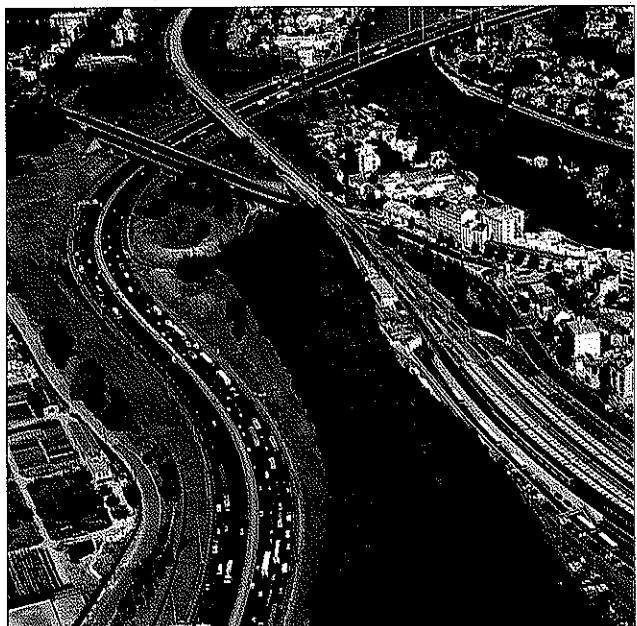


RENAULT V.I. NOTRE MOTEUR C'EST VOUS. **RENAULT**

RENAULT V.I. préconise Huiles Renault Diesel

DÉBATS SUR LES INFRASTRUCTURES : PLUS DE TRANSPARENCE

Le ministère de l'Environnement souhaite plus de transparence et d'objectivité dans les débats publics qui précèdent le lancement des grands travaux d'in-



frastructures et d'urbanisme, et a présenté début septembre une «charte» sur les besoins de concertation en ce domaine.

«Il n'y a pas de concertation possible sans volonté de transparence de l'action administrative, et c'est certainement sur ce point que les mentalités sont les plus lentes à évoluer», a estimé lundi Corinne Lepage, ministre de l'Environnement, dans un discours de présentation du rapport «débat public et infrastructures de transport». «C'est notamment en matière d'infrastructures que cette attente est la plus forte, car il s'agit le plus souvent de projets qui entraînent des bouleversements irrémédiables», a-t-elle souligné.

Selon elle, une étude

réalisée par la cellule prospective et stratégie du ministère montre qu'il «subsiste un certain nombre d'incompréhension et de demande de dialogue insatisfaite de la part de la population». La charte de la concertation - en neuf articles - qu'elle a présentée, a pour objectif de «promouvoir la participation des citoyens aux projets qui les concernent, par l'information la plus complète, l'écoute de leurs attentes ou de leurs craintes, l'échange et le débat». Il s'agit également «d'améliorer le contenu des projets et faciliter leur réalisation, en y associant dès l'origine aux côtés du maître d'ouvrage le plus grand nombre possible d'acteurs concernés».

PREMIERE LIGNE INTER-CAMPUS A CAEN

Le 9 septembre dernier, la CTAC (Compagnie des transports de l'agglomération caennaise) a lancé la première ligne inter-campus, 22 Express. Elle a pour vocation d'améliorer la relation entre les 2 campus de la ville et d'assurer une desserte intra-campus. Cette nouvelle desserte est le fruit d'une réflexion de longue haleine, impliquant la ville de Caen, les présidences du Syndicat mixte et de l'université.

Ce projet est aidé financièrement par l'Union européenne. Le transport public ne disposait pas des autorisations nécessaires pour emprunter les voiries appartenant au domaine de l'université. Les concertations, dans le cadre des projets et durant la phase de consultation du TVR, ont permis de faire évoluer les mentalités. Ce lancement constitue une expérimentation durant un an. Malgré une subvention européenne de 630 000

francs, 22 Express représente un déficit important pour le SMTCAC (Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération caennaise) du fait, notamment, de la faible tarification consentie aux étudiants. L'objectif de la desserte, à l'intérieur du campus, est de positionner le futur tramway. C'est également l'opportunité pour le Syndicat mixte d'augmenter sa part de marché étudiants.

■ LES BIOCARBURANTS POLLUENT

Selon un rapport de l'Académie des Sciences sur la pollution atmosphérique due aux transports, l'intérêt des biocarburants apparaît au mieux comme limité. En revanche, les scientifiques réunis par l'Institut soulignent que les gaz de pétrole liquéfiés (GPL) «constituent un carburant d'excellente qualité, peu polluant, de même que le gaz naturel pour véhicules (GNV), avec lequel on peut obtenir un rendement énergétique voisin de celui du moteur diesel». Les additifs oxygénés, qui ne comportent pas de soufre, contribuent à diminuer la pollution acide et limitent l'émission de benzène cancérigène. Cependant, «ils engendrent des

aldéhydes», classe de composés chimiques dont le risque des émissions est «mal connu», précise ce rapport de l'Académie, commandé au printemps par le député François-Michel Gonnat. Ces biocarburants sont d'origine pétrolière, comme le méthyl-tertio-butyl-éther (MTBE), ou agricole (éthanol distillé à partir de betterave ou de blé, ou diester, obtenu à partir d'oléagineux comme le colza). Le MTBE produit le formaldéhyde, classé «probablement cancérogène». L'ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther) émet de l'acétaldéhyde, «potentiellement cancérogène». Outre cette «réserve» concernant les carburants «verts», l'Académie

préconise plusieurs mesures pour réduire cette pollution : rajeunissement du parc automobile, augmentation du nombre de voitures équipées de pots catalytiques, renforcement du contrôle de l'entretien des véhicules, usage des GPL et du gaz naturel comprimé pour les poids lourds et les autobus, développement des voitures électriques et hybrides en milieu urbain, etc. Les académiciens estiment également nécessaire de mener de nouvelles études toxicologiques, épidémiologiques, de biologie cellulaire et de mesure systématique de la qualité de l'air afin de mieux connaître les effets de cette pollution sur la santé.

■ RENAULT V.I. : CONTRAT DE TRANSFERT DE TECHNOLOGIE POUR DES CHASSIS D'AUTOCARS AVEC LA CHINE

Renault V.I. a signé, le vendredi 20 septembre à Paris, un contrat de transfert de technologie de châssis d'autocar, avec le constructeur chinois DAW et la société privée singapourienne TIBS, sous le parrainage du Gouverneur de la province du Liaoning et du maire de Dandong. DAW (Dandong Automobile Works) est le premier constructeur chinois de cars et bus, dans le segment des 10-12 mètres. Implanté à Dandong, au

Nord-Est de la Chine, ce constructeur produit 2000 à 2500 autocars et autobus par an, dont 70 % d'interurbains et 30 % d'urbains. Son objectif est de compléter sa gamme par un autocar de tourisme, de luxe et destiné également aux lignes interurbaines longues distances, afin de s'imposer dans un marché en plein développement. TIBS (Trans Island Bus Singapore), est une importante société de transport de personnes, qui

poursuit une politique de diversification de ses activités en Chine. DAW et TIBS vont s'associer dans une joint venture à 50/50, dénommée «Huanghai Automobile Industries» (HAI), qui reprendra l'ensemble des activités du constructeur chinois. Aux termes de l'accord, Renault V.I. devient le partenaire technique de la joint venture. Le transfert de technologie porte sur le châssis FRH de Renault V.I., dérivé de la gamme

d'autocar de tourisme FR 1 et introduit en 1995. Outre le transfert de la technologie du produit et des processus de fabrication, Renault V.I. assurera la formation du personnel HAI en France, une assistance technique en Chine pendant une durée de 2 ans et la fourniture de prototypes. DAW envisage une production allant de 200 à 500 autocars par an, à l'horizon 2000, avec un objectif d'intégration locale devant atteindre rapidement 60 %.

■ COLLECTIVITES LOCALES : HAUSSE DES RECETTES, MAIS INVESTISSEMENTS MOROSSES EN 1996

Selon la note de conjoncture du Crédit local de France, les collectivités locales ont recours à une fiscalité accrue en 1996 et leur épargne est aussi en hausse, mais leurs investissements resteront moroses avant de repartir en 1997. La fiscalité locale va connaître un net ressaut en 1996, en hausse de quelque 7,4 % à 284 milliards de francs (+ 20 milliards de francs par rapport à 1995). Les raisons sont multiples : pour les communes il s'agit d'un phénomène de rattrapage après l'année électorale 1995 marquée par une quasi-stagnation de la pression fiscale. Pour les départements,

la hausse d'impôts était nécessaire pour financer des besoins sociaux qui progressent au rythme de 6 %. Mais, plus généralement, la progression fiscale traduit l'inquiétude des élus sur leur marge de manœuvre, compte tenu des incertitudes, liées notamment à la montée des besoins d'aide sociale et à l'évolution des concours financiers de l'Etat. Sur cette dernière question, les élus doivent être en partie rassurés après l'engagement pris par le ministre de l'Economie et des Finances, Jean Arthuis, sur l'application en 1997 du pacte de stabilité (garantie de progression de l'enveloppe des concours

de l'Etat). Par ailleurs, les collectivités dans leur quasi-généralité vont profiter en 1996 d'une baisse de leurs frais financiers, due en particulier à la baisse des taux d'intérêt qui leur a permis de maîtriser leur endettement. Entre 1993 et 1996 leurs frais financiers ont reculé de 6 milliards de francs et cette baisse devrait se prolonger l'année prochaine, améliorant leur épargne. Celle-ci devrait avoisiner les 90 milliards de francs en 1996, selon la note. Toutefois, malgré la hausse des recettes fiscales et la baisse des charges d'endettement, l'investissement des collectivités

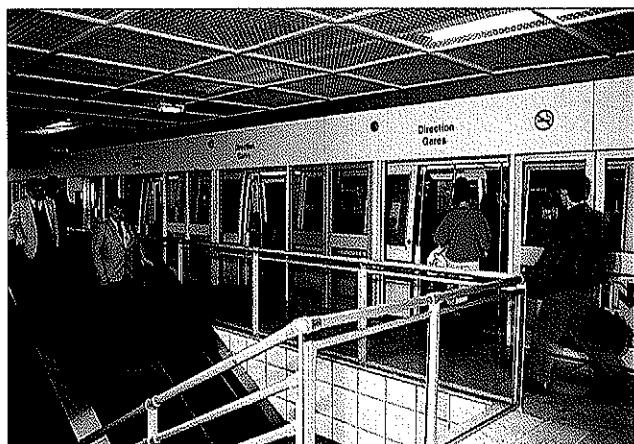
restera morose en 1996 et les dépenses d'équipement direct reculeront de 0,6 %. Plusieurs éléments conjoncturels ont contribué au retard d'investissement : le vote tardif des budgets communaux et les conditions climatiques qui ont retardé ou empêché les travaux en début de 1996, selon la note du CLF. Toutefois, la reprise de l'investissement n'est pas remise en cause, mais seulement retardée, et l'année 1997 verra une croissance de l'investissement de l'ordre de 3 %, pour couvrir des besoins importants (environnement, transports publics, sécurité), prévoient les conjoncturistes du CLF.

■ METRO DE LILLE : COMMERCES ET AGENTS D'ACCUEIL ET D'INFORMATION

Depuis le mois d'octobre, certaines stations du métro de Lille accueillent des commerces : des points presse dans les stations

Gare Lille-Flandres, République et Pont-de-Bois, des croissanteries dans les stations République et Porte-de-Douai, ainsi qu'un

distributeur automatique de billets à Gare Lille-Flandres. Ces espaces commerciaux seront en service d'octobre à décembre 96, et pendant cette même période, des agents d'accueil Transpole seront présents de 14 h à 22 h à la station Porte-des-Postes pour informer les clients sur le réseau et sur la vie du quartier. Si l'expérience s'avère concluante, elle sera étendue en 97 à une dizaine de stations et sera complétée par une présence plus importante d'agents d'accueil, ainsi que par la mise en place d'animations.



■ METRO DE MANILLE : DES PÉAGES CGA

CGA, filiale de Cegelec, vient de signer avec les autorités philippines un contrat portant sur la fourniture d'un nouveau système de péage pour la ligne 1 du métro de Manille. D'un montant de près de 60 millions de francs, le contrat couvre, pour

l'essentiel, la fourniture de machines d'émission de tickets, de portillons de contrôle d'accès, et de calculateurs assurant la gestion centralisée des opérations. Ce système de péage qui sera mis en service début 98, utilise des tickets magnétiques

recyclables de format carte de crédit. Il permettra l'intégration tarifaire entre les différentes lignes du futur réseau de métro. La technologie qui a été choisie est déjà implantée dans la zone asiatique à Hong Kong, Taïpeh, Kuala Lumpur, Séoul et Pusan.

■ «TELECOM RESEAUX» : UNE FILIALE TÉLÉCOMMUNICATIONS DE LA RATP

La RATP vient de créer une filiale de télécommunications, «Télécom Réseaux», chargée de mettre en place, d'exploiter et de commercialiser un réseau de télécoms qui passera dans les galeries de la Régie en Ile-de-France. La RATP, qui dispose de 300 km d'emprises ferroviaires, peut tirer rapidement des kilomètres de fibres optiques pour installer son réseau, qu'elle louera ensuite à des opérateurs des télécoms, à de grands industriels ou à des institutionnels.

La RATP louera des fibres ou du débit.

«Nous sommes potentiellement des pourvoeure de services pour tous les opérateurs, y compris France Télécom», a indiqué André Ampelas. «Le nouveau réseau sera créé de toute pièce et sera différent de celui que la RATP utilise pour ses besoins internes, à la différence de la SNCF», a-t-il souligné. La SNCF a,

elle aussi, créé une filiale télécom, qui louera les surcapacités de son propre réseau courant le long de ses voies ferrées. Le nouveau réseau de fibres optiques atteindra 210 km d'ici deux ans et devrait suivre les lignes A (qui

traverse Paris d'Est en Ouest) et B (du Nord au Sud) pour former un grand T, et les lignes 2 et 6 du métro qui se situent au Nord et au Sud de Paris. Les premières tranches seront opérationnelles avant la fin de 1996.



■ CONGRES DE L'UTP, DU 27 AU 29 NOVEMBRE A ROUEN : «VILLES EN MOUVEMENT»

L'Union des transports publics organise du 27 au 29 novembre au Parc des expositions de Rouen son congrès annuel. Placé sous le thème de la ville, ce congrès sera, avec la Journée du transport public du 14 novembre, l'événement transport public de l'année. Rappelons en effet que le Gart et l'UTP ont décidé d'alterner leurs congrès une année sur deux. Ces

trois jours seront l'occasion pour les acteurs du transport public et de la ville de se réunir et d'échanger leurs points de vue sur les grands dossiers de la profession. Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux Transports, viendra conclure les débats. Parmi les personnalités notons la présence de Yvon Robert, maire de Rouen, Laurent Fabius, président du district de

l'agglomération rouennaise, Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes et président de l'Association des maires de grandes villes de France... Trois séances plénières seront organisées autour des thèmes suivants : «L'intermodalité», «Les entreprises de transport et la politique de la ville», «Projet de ville - projet de vie», et «Quel prix pour le transport public en Europe ?». Par ailleurs,

neuf ateliers seront organisés, autour des thèmes suivants : «Transport public et bassin de vie», «Commerce et transport public», «Transport public et formation», «Mobilité et ville», «Qualité de service : mesurer pour progresser», «Pôles d'échanges urbains», «Construire les services sur toute la gamme», «Femmes en mouvement», «Les énergies alternatives».

MERCREDI 27 NOVEMBRE	JEUDI 28 NOVEMBRE	VENDREDI 29 NOVEMBRE
10h30-11h30 : ouverture du congrès	9h00-10h30 : atelier "Femmes en mouvement", atelier "Energies alternatives"	9h00-10h30 : séance plénière "Projet de ville, projet de vie"
11h30-12h30 : inauguration de l'Exposition	11h00-12h30 : séance plénière "Les entreprises de transport et l'intermodalité"	10h30-11h00 : remise des prix du Bus d'Or
12h30-14h00 : déjeuner	12h30-14h00 : déjeuner	11h00-12h00 : séance de clôture
14h00-15h30 : ateliers 1, 2, 3, 4	14h30-16h00 : séance plénière "Les entreprises de T.P. et la politique de la ville"	12h00 : déjeuner
15h30 : pause	16h30-17h30 : séance plénière "Quel prix pour le transport public en Europe"	
16h00-17h30 : ateliers 1 (suite), 5, 6, 7	Cocktail dans l'Exposition - remise des prix du Festival de la Communication et du prix "Culture pub"	
18h30-20h00 : réception de la mairie suivie d'une avant-soirée au Théâtre des Arts		

■ IDF: UN «TICKET DE PROXIMITE» POUR LES JEUNES CHÔMEURS

Un «ticket de proximité» à prix réduit pour les jeunes chômeurs sera expérimenté début 1997 dans les transports de localités d'Ile-de-France classées «zones franches» ou concernées par les «contrats de ville». Cette initiative, qui entre dans le cadre du pacte de relance pour la ville, débutera dans le quartier des Blagis

(Hauts-de-Seine), où une carte à tarif réduit sera proposée sous conditions de ressources aux jeunes en difficulté. Cette carte couvrira les réseaux d'autobus de Sceaux, Bagneux, Fontenay-aux-Roses et Bourg-la-Reine. Elle sera financée pour moitié par le STP et l'Etat, l'autre moitié étant prise en charge par les collectivités

locales, notamment par le département des Hauts-de-Seine. Le montant de la réduction du titre n'est pas encore connue. L'expérience devrait être étendue, dès le début de l'année et courant 1997, à d'autres localités de la région parisienne. Les dossiers seront sélectionnés dans le cadre d'un «appel à projets».

■ ASCOM MONETEL : LE SANS-CONTACT AU BRÉSIL

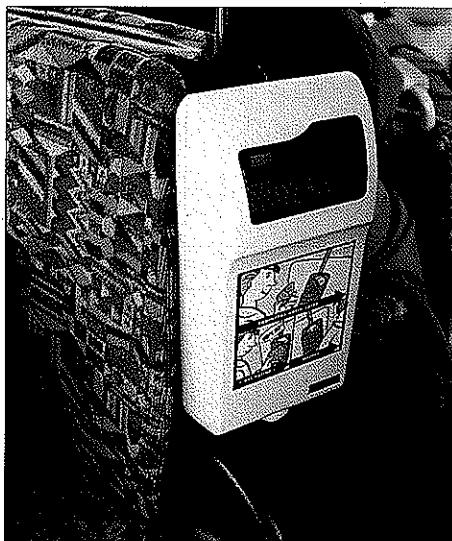
Monétel, le constructeur ardéchois de systèmes de péage, vient de remporter un marché d'un montant d'un peu plus de 50 millions de francs pour équiper les 1300 autobus de la ville brésilienne de Goiania. Le système adopté est mixte magnétique/sans contact. Il sera mis en place avant la fin 1997 et il remplacera progressivement le système actuel constitué d'un receveur/contrôleur embarqué dans chaque véhicule, chargé soit de contrôler les tickets papier achetés par les voyageurs en dehors du bus, soit de vendre dans les véhicules. « Aujourd'hui, nous confie Edmundo Pinheiro, président du Syndicat des entreprises de transports collectifs urbains des passagers de Goiania, nous devons compter avec 2,5 salariés par véhicule, chauffeur inclus. L'un des

objectifs recherchés avec l'adoption du système City-Pass proposé par Ascom Monétel est d'optimiser les coûts. Par ailleurs, le remplacement du ticket papier par les nouveaux titres va nous permettre d'une part, de donner la possibilité à nos clients d'effectuer des correspondances avec une seul billet. D'autre part, nous compsons proposer des produits nouveaux tels que les abonnements, les titres spéciaux pour certaines catégories de passagers (jeunes, handicapés, personnes âgées, ...).»

Parmi les 800 000 voyages effectués chaque jour sur le réseau, Edmundo Pinheiro prévoit, à moyen terme, une utilisation du «sans-contact» par 25 % des voyageurs, contre 75 % pour le magnétique. Goiania, capitale de l'Etat de Goia (quatre millions d'habitants), l'un des 26

Etats de la République fédérale du Brésil, compte 1,5 million d'habitants. Crée il y a seulement 60 ans, cette ville fut conçue au départ pour une population de 60 000 habitants. Le seul moyen de transport collectif est l'autobus, avec un réseau en étoile, avec peu d'échanges entre banlieues.

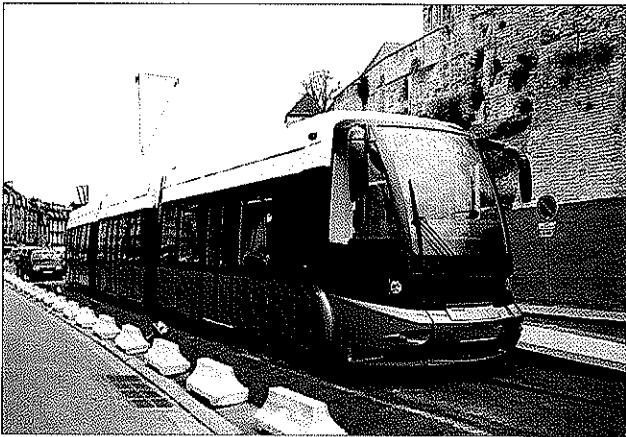
J.V.



■ TVR DE CAEN : LE SYNDICAT MIXTE RELANCE LE PROJET

Le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération caennaise a relancé le projet de TVR, dont le Conseil municipal de Caen avait proposé la suspension après un avis négatif des électeurs en juin dernier. Les 29 délégués du Syndicat mixte (qui regroupe 17 communes et le département du Calvados), qui ont chacun un nombre de voix variable,

se sont prononcés le 12 septembre à 101 voix contre la suspension et à 99 voix pour. Le 8 juillet, 51 des 55 conseillers municipaux de Caen s'étaient prononcés en faveur de sa suspension pour une durée de six mois et avaient mis en place une commission chargée de reprendre complètement le projet de TVR et d'étudier toute autre forme de transport.



en couverture

LA «FONCTION LES BUS DU FU

Tramway lourd, léger, sur pneus ; métros automatiques, aériens, monorails ; automatisme intégral, assistance à la conduite...

Et le bus dans tout ça ?

A force de parler de moyens de transports lourds, on en oublie un peu que le bus est et restera sans doute encore longtemps, l'outil privilégié des déplacements collectifs. Encore faut-il révaloriser son image et surtout «inventer» d'autres formes d'exploitation : lignes express, sites propres...

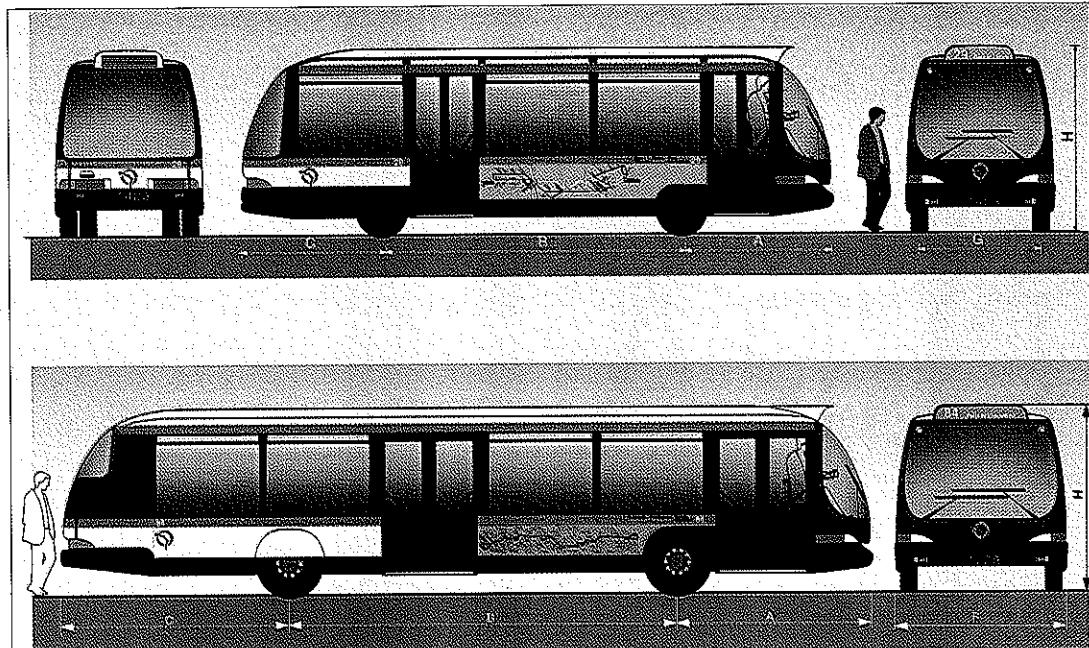
ne simple ligne de bus ne provoquera pas un véritable transfert d'usage entre transport individuel et transport public» ; «La voiture est synonyme de confort, le bus actuel ne peut pas lutter» ; «Vous avez déjà essayé, vous, de voyager debout tous les matins par plaisir pendant parfois plus de 30 minutes?». Ce petit florilège de jugements recueillis, non pas auprès de clients du transport public mais d'élus et de professionnels, montre l'ampleur du problème auquel sont de plus en plus confrontés les réseaux de transport urbain. Le bus qui constitue le principal instrument du transport urbain souffre d'une image de plus en plus dégradée. Pris en sandwich entre une automobile qui ne cesse de progresser en terme de technologie et de confort et des systèmes de transport collectif ultra modernes comme le TGV, le métro automatique ou les plus

» CREERA TUR

récents tramways, l'autobus doit impérativement se moderniser. «Nous devons faire de gros efforts en matière de design», explique Alain Dekokere, responsable du département marketing de la SLTC à Lyon, sortir de l'image du «parallélépipède sur roues, augmenter le nombre de places assises afin de proposer au plus grand nombre de nos voyageurs un déplacement confortable, développer les systèmes d'information à l'intérieur des bus, la climatisation, etc. Mais surtout, nous devons passer par une revalorisation globale du système bus en soi, c'est-à-dire l'amélioration de l'ensemble de ses performances afin de le rendre plus compétitif et moins «dévalorisé» par rapport à la voiture : un maximum de priorités aux feux, des sites propres visibles et agréables...». L'obsolescence du bus n'est pas seulement physique, d'autant que dans ce domaine de gros progrès ont déjà été réalisés avec l'arrivée du plancher bas et des designs plus

Quelles que soient ses qualités esthétiques, son confort intérieur ou son accessibilité, les bus du futur ne pourront provoquer un véritable transfert d'usage entre transport individuel et transport collectif que s'ils s'inscrivent dans une véritable revalorisation du système : priorité aux feux, sites propres visibles et agréables...





Exercice de style réalisé par Roger Tallon dans le cadre de la réflexion du groupe PLM.

modernes, mais touche l'ensemble du système de transport. C'est ce constat qui a conduit les exploitants des transports urbains de Lyon (SLTC), Marseille (RTM) et Paris (RATP) à constituer un groupe de réflexion sur le thème de l'autobus futur baptisé PLM. «Nous sommes partis de l'idée que seule une réflexion commune avec des réseaux représentant un poids significatif sur le marché des transports urbains nous permettrait de définir ce que pourrait être le bus du futur», explique Philippe Ventejol du département bus de la RATP. Nous en sommes encore au stade de la réflexion, mais nous considérons qu'il s'agit d'un objectif stratégique sur lequel nous devons avancer vite.» Avant d'aborder les spécifications techniques de ce que pourrait être un bus futur, les membres du groupe PLM ont procé-

dé à une analyse marketing des besoins des clients : «Les caractères excessivement génériques des véhicules proposés sur le marché sont un obstacle au développement d'une politique de gamme de service. Or, toutes les analyses marketing concluent que la relance du transport public suppose la mise en œuvre d'une offre diversifiée, adap-

tée aux attentes de la clientèle et des équipes municipales.» Le groupe PLM a donc «esquissé» ce que pourraient être les grandes lignes d'une gamme de services du futur. «Les réseaux de demain seront hiérarchisés pour être plus lisibles et plus efficaces», explique Alain Dekokere. Le réseau structurant d'agglomération - on parle à Lyon de «véritable métro de surface» - sera équipé de véhicules de grande capacité à forte image, à forte fréquence et à vitesse commerciale élevée. Le réseau complémentaire (dessertes de proximité) sera quant à lui, équipé de bus standard ou de minibus «navettes». On retrouve cette notion de hiérarchisation dans les trois réseaux de Paris, Lyon et Marseille avec toutefois quelques variations «Ainsi, souligne Philippe Ventejol, Lyon va plus loin que Paris dans sa définition d'axes bus lourds et prio-

GAMME DE SERVICE

	Paris (RATP)	Lyon (SLTC)	Marseille (RTM)	Incidence matériel (première approche)
1	- Lignes régionales en site propre	- Rabattement externe - Réseau d'agglomération (Axes verts)	- Axes lourds	Image forte, "techno" 18/24 m
1b	- Lignes de ville	- Rabattement externe - Réseau d'agglomération (Axes verts)	- Lignes "armature"	Image "urbaine" 12/18 m
2	- Lignes de quartier - Services communaux	- Rabattement interne - Navettes communales	- Lignes interquartier - Lignes "zone d'urbanisation étendue"	Image "conviviale" 6/9/12 m
3	- Lignes express	- Lignes express	- Ligne express	Image "voyage" 12/18 m

Limoges : le trolleybus à de l'avenir

Renouveler, ne pas renouveler ? Depuis le début des années 90, les colloques, tables rondes et autres débats entre professionnels posent la même question : les six réseaux (Grenoble, Limoges, Lyon, Marseille, Nancy, St-Etienne) qui exploitent des lignes de trolleybus les maintiendront-ils ou les supprimeraient-ils pour les remplacer par des bus classiques ou des véhicules hybrides ? Limoges ne se pose plus la question : elle a inauguré début septembre sa cinquième ligne de trolleybus. C'est un événement puisque voici quinze ans qu'une ligne de trolleybus n'avait été inaugurée en France. Cette nouvelle ligne est en fait une ancienne ligne de trolleybus née en 1945 sur le tracé d'une ligne de tramway et transformée en ligne de bus en 1991. «Nous avons décidé de la réélectrifier en la prolongeant de 2,5 km (longueur totale de la ligne 8,5 km) parce que la fréquentation augmentait forte-

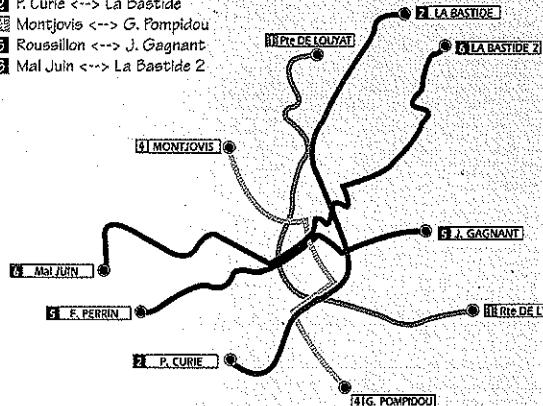
ment, mais aussi parce que les clients réclamaient le retour des trolleybus», explique Jean-Yves Rouget, directeur des Transports en commun limougeauds (TCI). «Ils les trouvent plus confortables que les bus, moins bruyants et surtout moins polluants.» Le coût de cette électrification s'élève à 10,5 millions de francs financés par le Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération (Sital) et par l'Etat à hauteur de 23 %. Même si aucun investissement en matériel n'a été nécessaire (la ligne est exploitée avec le parc actuel), et si le parc n'est pas encore trop ancien (40 ER100 H Renault acquis entre 1983 et 1989), Jean-Yves Rouget suit «avec beaucoup d'intérêt les travaux de Renault V.I. sur le trolleybus du futur. Je crois beaucoup, ajoute-t-il, à la traction électrique pour redorer le blason du transport public. C'est utile et efficace. Et puis, c'est porteur d'urbanité. Quant vous voyez un fil de trolleybus, vous savez que vous êtes en ville». Limoges

dispose ainsi de cinq lignes de trolleybus (31 km) et de quarante véhicules qui transportent près de la moitié des voyageurs du réseau, soit 5,1 millions de voyages par an. Ces lignes constituent un réseau mature complété par 17 lignes de bus où circulent 71 bus et trois minibus pour les personnes à mobilité réduite.

R.V.

Les cinq lignes de trolleybus de Limoges

- 1 Rte de Lyon <-> Pte de Louyat
- 2 P. Curie <-> La Bastide
- 3 Montjovis <-> G. Pompidou
- 5 Roussillon <-> J. Gagnant
- 6 Mal Juin <-> La Bastide 2



ritaires. Sans doute parce que nous avons déjà avec le métro et le RER un réseau structurant.» Malgré ces différences, «une forte communauté d'approche» des trois réseaux a permis de déterminer dans leurs grandes lignes les types de véhicules correspondant à ces besoins (voir tableau ci-dessous).

LA FONCTION CRÉE L'ORGANE

A partir de cette analyse des besoins, le groupe PLM a lancé des études de définition fonctionnelle dans deux directions : l'image et l'architecture fonctionnelle des véhicules. Dans le domaine du design, le groupe s'est attaché les services d'un spécialiste en la matière, Roger Tallon, concepteur entre

autres du TGV. Le but est d'élaborer le cahier des charges design de chacun des véhicules de la gamme en cohérence avec leur «profil fonctionnel». Une réflexion du même type est également menée sur «les différents composants de l'offre clientèle» : arrêts, abris, points noraux, systèmes d'information... Quant à la réflexion menée sur l'architecture fonctionnelle des autobus, elle permettra de définir les grands principes d'aménagement en fonction du type d'utilisation : nombre et répartition des portes, répartition des espaces intérieurs, ergonomie des espaces voyageurs et du poste conducteur... Le travail du groupe PLM s'oriente maintenant vers l'élaboration d'un cahier des charges de cette gamme de bus du futur. «Nous espérons aboutir à un ca-

hier des charges d'ici la fin de l'année», explique Guy Sueur de la RTM. Enfin, ultime étape, le groupe a pris des contacts avec des industriels pour valider technique et économiquement ce qui n'est encore, rappelons-le, qu'un projet. Mais un projet très ambitieux puisque, dans ce domaine, tous les avis convergent : seul un saut qualitatif important permettra aux réseaux de bus de trouver une nouvelle dynamique. «Nous devons faciliter au maximum l'accès à nos réseaux, explique Guy Sueur. Aujourd'hui, se déplacer en bus s'apparente encore trop souvent à un parcours du combattant. L'utilisation du réseau de bus est plus angoissante que celle du métro parce qu'il est moins «ISIBLE» et soumis au aléas de la circulation.»

Robert Viennet

LE BUS : UN ENJEU STRATÉGIQUE

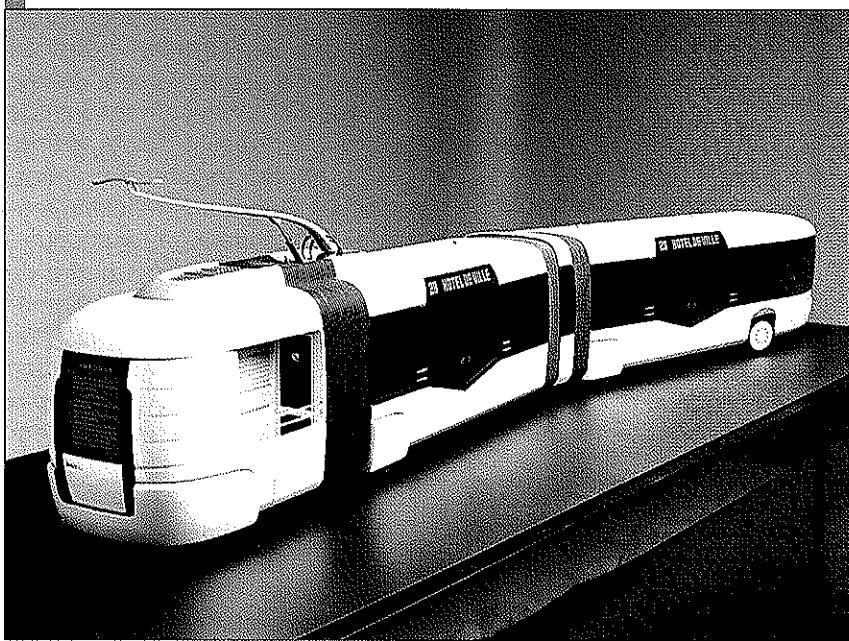
Le bus de demain devra être plus accessible, confortable, peu ou pas polluant, souple dans son exploitation et sa maintenance, économique... Les constructeurs européens explorent toutes les voies pour atteindre cet idéal.

Si certains veulent croire que l'avenir est exclusivement aux systèmes intermédiaires, en particulier dans les villes moyennes, les constructeurs d'autobus sont unanimes à se démarquer de cette «école» de pensée. «Heureusement, le bus a devant lui un bel avenir» affirme Daniel Naudin, directeur commercial autobus/autocars de Renault V.I. «Mais pour que cet avenir soit meilleur, il est nécessaire qu'un certain nombre d'évolutions soient faites par les constructeurs, afin de répondre aux demandes de nos clients. Si les cinq dernières années n'ont pas vu une baisse d'immatriculations dans le secteur traditionnel du bus, nous remarquons aujourd'hui une certaine stagnation. Des études se font sur les systèmes nouveaux (ou intermédiaires), mais ils représentent un coût important, qui freine leur développement. Pour y faire face, le bus dit «traditionnel» doit évoluer. Selon Renault, cette évolution doit se faire en trois étapes successives, qui nous amèneront au bus de l'an 2000 : plus de respect de l'environnement ; plus de modernité dans le style et dans le design intérieur et extérieur du véhicule ; le plancher bas intégral.» Chez le constructeur allemand Mercedes-Benz,

le son de cloche n'est pas fondamentalement différent. «Le bus a un avenir, mais pas dans n'importe quel contexte» explique Jean-Pierre Barraud, directeur de la division autobus/autocars chez Mercedes-Benz France. «Ainsi, il est incontournable dans une petite ville, plutôt avec une motorisation hybride et certains tronçons en site propre dans les villes moyennes, et résolument en site propre sur les axes lourds dans les grandes villes. Par

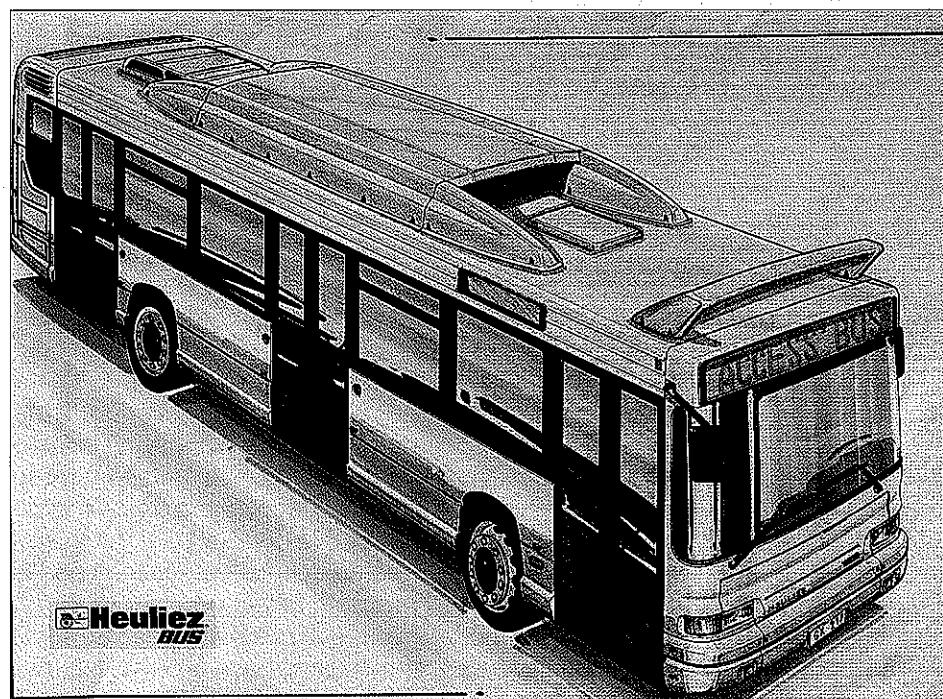
ailleurs, le concept de midi-bus est la meilleure solution pour amener les gens sur les axes lourds avec des sites propres (bus, trams ou métros). Cependant, le bus tel qu'il était conçu jusqu'à il y a quelques années doit évoluer. Cette évolution, qui est déjà largement entreprise par Mercedes-Benz, va dans le sens d'une protection accrue de l'environnement, associée à des notions de confort pour les passagers et le chauffeur, auquel on doit apporter un plus en termes de sécurité. La notion de confort pour les voyageurs se traduit pour un design intérieur et extérieur favorisant les vitres larges et basses, les plates-formes d'accès plus larges et le plancher surbaissé intégral. Nous pensons que les voyageurs ne doivent plus penser à «monter» dans un bus, mais à y «entrer».

Le City Site de Renault V.I.



ÉGIQUE POUR LA VILLE

Un peu plus mordant, Antoine Garnier, directeur général de Heuliez, remet les pendules à l'heure de ce débat qui n'en est pas un. «Même si cela a un petit air de méthode Coué, je suis convaincu que le bus a un bel avenir devant lui. Il y a des gens qui rêvent à des systèmes intermédiaires du genre tramway sur pneu. Mais ces projets ont du mal à marcher du point de vue technique et aussi ont du mal à trouver les financements nécessaires. De mon côté, je qualifierais ce genre de système de «tram qui n'a pas la chance d'avoir des rails» : ils ont tous les désavantages, sans en avoir les attraits. Néanmoins, si l'on arrive vraiment à faire des systèmes intermédiaires, cela ne signifie aucunement la mort du bus. Il est vrai que ces systèmes peuvent le remplacer sur les axes importants. Mais pour desservir tous les quartiers d'une ville, la complémentarité entre les différents modes de transport public est indispensable. L'exemple le plus parlant est la ville de Nantes, un de nos très bons clients. D'aucuns ont cru que l'arrivée du tram signait l'arrêt des commandes de bus. Cela s'est vérifié pendant les deux ou trois premières années, plus pour des problèmes de financement que par manque de besoins. Ensuite, la ville nous a commandé plus de véhicules que jamais elle ne l'aurait fait si le tram n'était pas arrivé. Cela s'explique simplement : le succès du tram a créé une demande accrue de rabattement de voyageurs vers ces axes lourds, largement améliorés en termes de service à la clientèle.» Enfin, confirmant le besoin d'un maillage fin de toute la ville afin de couvrir les besoins de



L'Access'Bus GX 217 GNV d'Heuliez.

tous les publics, ainsi que de passer par des endroits où les grandes structures sont bannies, le minibus revendique haut et fort sa place dans l'avenir du transport dans la ville. «Nous sommes absolument persuadés que la stratégie du transport de personnes dans les villes moyennes doit se faire autour du bus» nous confie Albert Lemaitre, responsable de l'activité bus chez Gruau. «Notre conviction est si forte que nous développons aujourd'hui deux nouveaux produits pour répondre à la demande des villes en termes de mini et microbus. Les arguments pour défendre le minibus : rapidité, mobilité, passe partout. La vocation du minibus est d'aller rapidement et avec fluidité même dans des parcours inac-

cessibles aux autobus traditionnels, avec une fréquence plus importante que la fréquence standard. Le bon exemple est la navette du centre-ville à Lyon : dès sa mise en service, elle a eu une fréquence très rapide, qu'elle soit vide ou bondée. Dans la pratique, cela s'est traduit pour un taux de remplissage très important : les gens savent qu'elle est toujours là, et ils comptent dessus pour se déplacer.»

C'EST L'ADIEU AU DIESEL ?

Si les rumeurs de plus en plus soutenues sur une taxation plus forte du gazole font déjà flétrir les ventes de véhicules diesel particuliers,

ce ne sont pas les quelques centaines de bus à gaz, les quelques dizaines de bus électriques ou hybrides en fonctionnement dans les pays européens qui changent la nature profonde du parc d'autobus du continent : le diesel y est roi, et son règne a encore quelques années devant lui.

«Le diesel restera pour des longues années le mode prioritaire de motorisation, car il possède une énorme souplesse» opine Daniel Naudin. «La norme Euro 2 aujourd'hui, et Euro 3 prochainement, représentent une évolution satisfaisante par rapport au passé. Il faut pas oublier qu'un moteur répondant à Euro 2 est de 60 à 70 % moins polluant qu'un moteur d'avant 1994, année où la norme Euro 1 a été appliquée».

La souplesse, dans tous les sens du mot (entretien, approvisionnement en carburant, conduite, gestion du véhicule...), reste un des grands atouts du diesel. La mise en place progressive des normes Euro 1, 2 et bientôt 3, donne à ce moteur un label «écologique» difficile à coller sur des engins datant d'une dizaine d'années ou plus. A

ceci s'ajoute un facteur qui est loin d'être négligeable : le coût des nouvelles technologies. Le principe du diesel est largement amorti, les investissements qui continuent à se faire en matière de recherche et développement sont répartis sur des productions se chiffrant en plusieurs milliers par an (autocars et poids lourds compris) : l'amortissement est rapide.

«La difficulté la plus importante que nous rencontrons pour développer les bus écologiques est le coût de ces nouvelles technologies» confirme M. Schierano, responsable des marchés européens de la division autobus chez Iveco. «Les véhicules sont fabriqués en petites séries, ce qui ne contribue pas à baisser leur prix. Peu de clients potentiels sont disposés à investir des grosses sommes dans ces projets. L'écologie a un prix, et je pense que nous, en tant que constructeurs, nous ne pouvons pas le prendre totalement en charge, quelqu'un doit nous aider. En somme, je pense que le diesel a encore des longues années devant lui, et que ce sera à l'hybride de prendre la relève.»

LE GAZ FAIT MONTER LA PRESSION

Si le diesel continue son bonhomme de chemin, les constructeurs ne prennent pas moins au sérieux les demandes du public et de ses représentants visant une pollution zéro dans les villes. Le gaz naturel comprimé ou gaz naturel pour véhicules représente le choix de la grande majorité des industriels pour le bus des prochaines années, plus respectueux de l'environnement. «En termes de protection de l'environnement dans la motorisation thermique, en plus des améliorations des moteurs diesel respectant la norme Euro 2 dès maintenant, puis la norme Euro 3 en l'an 2000, nous pensons que le chemin à suivre est celui du gaz» ajoute Jean-Pierre Barraud. «Notre moteur à gaz produit pratiquement la moitié des émissions admises par la norme Euro 2. Ceci est une bonne réponse au problème de pollution, surtout dans les centres-villes, où l'alerte rouge est déjà donnée. Notre production de véhicules à GNV est largement commencée, et nous avons aujourd'hui plus de 200 véhicules de ce type dans différents réseaux européens. Malheureusement, nous souffrons en France d'un cahier des charges qui n'est pas très bien défini : j'essaie depuis plus d'un an de faire homologuer notre véhicule à gaz sans succès. Par ailleurs, je regrette que la politique française des subventions destinées à promouvoir la motorisation à gaz se soit dirigée plutôt vers certains véhicules, que vers les infrastructures de remplissage. Non seulement ceci serait plus équitable envers tous les constructeurs présents sur le marché, mais cela allègerait le coût de la chaîne d'exploitation des véhicules à gaz.»

En ce qui concerne l'environnement, Renault V.I. continue à étudier toutes les pistes possibles : les bio-carburants, l'apport d'eau dans

Le CityClass Iveco à plancher surbaissé.





Le Mercedes-Benz O 405 N GNV.

le gazole, le GNV, les moteurs électriques. Les deux principaux axes de développement sont le GNV et l'électricité, car ils transforment considérablement le produit, pendant que les autres sont des additifs du diesel. «Il est vrai que la réglementation française concernant le gaz dans les transports publics est seulement aujourd'hui en train de se mettre en place» explique Daniel Naudin. «Mais Renault V.I. n'a jamais voulu la freiner. D'ailleurs, je ne vois pas comme nous le ferions : nous n'en avons pas les moyens. Cependant, nous sommes satisfaits qu'elle soit plus sévère que dans d'autres pays européens en matière de sécurité, notamment l'exigence de résistance à 30 G de choc frontal, et non 15 G. Certains disent que ceci est excessif : je n'ai pas à juger ces dispositions. Par contre, il est certain que cette sévérité améliore l'image du produit

auprès du public. Enfin, en matière de gaz, des études sont en cours concernant le GNL (gaz naturel liquéfié). Deux problèmes freinent son développement : la température du gaz liquide est de -160° ; c'est un produit qui ne peut pas être logé sur le toit. Alors, où donc faut-il le loger ? Renault expérimente le GNV depuis trois ans dans trois réseaux différents : Lille, Lyon et Marseille. Cela nous a aidé à acquérir le savoir-faire nécessaire pour mettre au point notre premier modèle à gaz en série - l'Agora Gaz - qui sera présenté en novembre prochain à Rouen. Il aura une autonomie allant de 350 à 450 km, selon le parcours.»

Chez Heuliez, la réponse écologique passe aussi par le GNV. «Aujourd'hui, ajoute Antoine Garnier, nous devons faire face à l'asphyxie des centres-villes par la voiture particulière, très difficile à ré-

glementer politiquement. Cet état de fait pousse le transport public à évoluer. La première évolution concerne l'environnement : il est très difficile de faire accepter à un automobiliste l'interdiction de rouler en voiture en centre-ville, pendant que les bus sillonnent les mêmes rues en crachant des fumées noires. Les normes Euro 1 et Euro 2 représentent un grand progrès dans ce domaine, Euro 3 sera l'aboutissement. Pour la réponse à moyen terme, je pense que le meilleur choix est le GNV. C'est pourquoi nous présenterons notre premier modèle GNV à Rouen, en novembre prochain, qui sera proposé à notre clientèle dès 1997. La deuxième évolution sera les véhicules électriques, avec à taux zéro pollution atmosphérique et sonore. Dès lors, les élus pourront se permettre d'interdire un certain périmètre à tout véhicule (particulier ou de transport public) qui ne n'est pas à motorisation électrique. En ce qui nous concerne, nous n'avons pas encore fait le choix d'une technologie électrique : toute électrique, hybride... et pourquoi pas des trolleybus plus modernes ? Une chose est certaine, en l'état actuel des technologies, il est impossible de tout avoir (batteries, moteur électrique dans les roues, moteur thermique pour la génératrice, capteur d'électricité sur un réseau fixe...) : il ne resterait plus de place pour les voyageurs.» Si les difficultés technologiques ont été surmontées grâce à la recherche de ces quelques dernières années, il est certain que le changement de motorisation d'une partie ou de la totalité du parc d'un réseau implique plus que le coût de l'achat du véhicule. En effet, les stations de remplissage représentent aujourd'hui un écueil financier au développement du GNV. Le choix proposé est soit le remplissage rapide, avec une station capable de remplir les réservoirs d'un bus en quelques minutes, mais avec un investissement en matériel très im-



Le O 405 N dans sa version électrique avec moteurs dans les roues.

portant ; soit le remplissage lent, d'une durée de plusieurs heures. Celui-ci demande une installation de compression d'un prix relativement bas, mais impose l'immobilisation des véhicules durant la charge, et la construction d'un point de remplissage par véhicule.

L'AUTOBUS EST MORT... VIVE L'AUTOBUS !

«A moyen terme, l'évolution du gros du marché se fera vers les hybrides gaz/électrique» conclut Jean-Pierre Barraud. «Dans ce domaine, nous avons déjà fait le choix du plancher surbaissé intégral avec une motorisation dans les roues. La production d'électricité se faisant avec un moteur à gaz à régime constant. Dès maintenant, notre offre comporte un hybride de ce type (ou avec un diesel) ayant une autonomie avec batteries chargées de l'ordre de 4 à 6 km, lui permet-

tant de traverser le centre-ville sans aucune émission. Le bus idéal, selon Mercedes-Benz, a un plancher bas intégral, des larges parois vitrées, des plates-formes d'accès très larges. Il a la possibilité de circuler en site propre en centre-ville. Il sera économique dans son exploitation, avec des entretiens simplifiés et espacés, et équipé d'un poste de conduite parfaitement ergonomique.»

C'est ainsi que l'on tourne la page de l'autobus à l'ancienne : adieu au diesel, fini les moteurs thermiques en centre-ville, pas de salut sans plancher bas intégral, point de modernité sans larges plates-formes d'accès et lumineuses baies vitrées. L'électricité gagnera du terrain, avec des moteurs plutôt placés dans les roues, les moteurs thermiques resteront confinés à une fonction d'entraînement de génératrices de courant pour charger des batteries ultra-rapides (voir encadré).

LE TROLLEY : POINT DE DÉPART OU COMPROMIS ?

Dans le domaine de la propulsion électrique, Renault V.I. et GEC Alsthom ont une expérience commune dans le trolleybus. Il existe aujourd'hui un groupe de six villes françaises équipées de ce type de matériel et qui souhaitent continuer à le développer. Afin de répondre à cette demande, Renault V.I. compte proposer un nouveau produit : le Trolley moderne, qui remplacera le modèle actuel, construit à partir d'un PR 100. «Nous présenterons un prototype dans le courant de l'année 1997» explique Daniel Naudin. «Il aura un plancher bas intégral, il respectera l'environnement, avec une esthétique interne et externe qui le démarquera complètement du produit actuel. Son design sera certainement de la même famille que le concept-bus City Site, que nous avons présenté l'année dernière. Nous envisageons la possibilité de le faire évoluer avec un système de guidage sur une partie du parcours. Le Trolley moderne sera alors une option face aux systèmes intermédiaires. Par ailleurs, il sera le point de départ de la future gamme des autobus, car il intégrera le concept de moteurs dans les roues». Le projet Trolley moderne sera mené par un ensemble de partenaires industriels qui constitueront un groupe avant la fin de l'année. Les trois premiers : Renault V.I., GEC Alsthom et Renault Design. Par contre, s'il y a cinq ou six ans Renault V.I. a pu envisager un partenariat avec des constructeurs de matériel ferroviaire, «ceci n'est sûrement plus le cas aujourd'hui. Nous avons un savoir-faire dans un domaine qui est le nôtre, et nous comptons nous y concentrer. La diversification vers des matériels plus lourds n'est pas du tout à l'ordre du jour. Nous établissons aujourd'hui un partenariat avec plu-

Modularité : le bus s'y met aussi

Pierre-Alain Brendel, directeur de la communication chez Scania-France : «Pour un constructeur, la gamme idéale de bus est composée de un à trois produits : un 9 mètres, un 12 mètres, et un articulé de 18 mètres. Cela entraîne des énormes gains en termes de coût et ceci sur tous les chapitres : recherche et développement, investissement, production et service après-vente. Le marché est en pleine évolution. Avant, un constructeur pouvait prendre sept ou huit ans pour sortir un produit. Aujourd'hui, ceci n'est plus possible. La demande de la clientèle évolue très vite. Prendre autant de temps pour concevoir un produit signifie fatallement que l'on sera déjà en retard par rapport à la concurrence au moment de la mise sur le marché. C'est pourquoi Scania s'efforce de standardiser son offre avec une production basée sur le principe de la modularité. La modularité chez Scania veut dire une très grande flexibilité dans la méthodologie de production, permettant ainsi, au gré des besoins imposés par le marché, le transfert de celle-ci d'un site de production à l'autre.

Dans les chaînes de montage, la modularité se traduit par des chaînes courtes où l'on assemble des modules complets testés préalablement dans des postes dits de préparation, chargés de vérifier leur qualité. En termes de carrosserie, ce sont les profilés d'aluminium extrudé qui constituent la base de travail. Ils ne sont plus soudés, mais boulonnés. Pour fabriquer un châssis de car de tourisme, par exemple, nous pouvons emprunter jusqu'à 85 % des composants aux camions de la marque (moteur, boîte de vitesses et essieux compris). L'ensemble de la production, ainsi que le service après-vente, sont largement simplifiés, avec une réduction de coûts pour nous et nos clients.»

J. V.

Le Scania OmniCity.



sieurs industriels afin de construire le Trolley moderne. Demain, ce sera peut-être avec les mêmes que nous construirons le nouvel autobus. Ce partenariat peut s'élargir à des exploitants et à des élus. Mais sous certaines conditions. Nous devons tirer un enseignement de l'expérience du R 312. S'il est vrai que les

contacts avec les professionnels restent indispensables, les demandes sont tellement diverses, qu'il est impossible de toutes les fédérer. C'est pourquoi nous sommes conscients que nous devons rester maîtres des projets et des développements dans l'entreprise. Ensuite, nous les validerons auprès

des représentants significatifs de la profession : UTP, GART, les quatre grands groupes d'exploitants... Par ailleurs, étant donné la mondialisation des marchés, nous devons aussi nous tourner vers des organisations telles que l'UITP ou Euroteam».

Julio Vieytes

50 millions d'écus pour la recherche

La Commission européenne a approuvé 84 projets de transports dans le cadre du programme de recherche «Brite-Euram III». Les projets retenus pour un montant de 50 millions d'écus contribueront notamment à la conception de la «voiture de demain» et de trains plus sûrs et silencieux. Il s'agit de la seconde

tranche des financements accordés au volet transport du quatrième programme cadre de recherche et développement, qui porte à 167 millions l'aide communautaire engagée pour la période 1994-1998. Les projets retenus couvrent tous les volets du programme : recherche stratégique, intermodalité, transport ferroviaire, aérien, urbain, fluvial, maritime et routier. Les travaux de recherche qui seront entrepris permettront en outre d'épauler un certain nombre d'initiatives récentes prises par la Commission dans le cadre de la politique commune des transports. Le développement de technologies innovantes et de solutions de pointes appliquées au transport urbain est notamment privilégié, dans le cadre du Livre vert «Un réseau pour les citoyens». Une attention particulière sera également accordée à l'intermodalité, domaine qui fait d'ores et déjà l'objet d'une «task

force» spécifique, afin d'améliorer la complémentarité des modes de transports et l'efficacité des parcours, aussi bien pour les passagers que pour l'acheminement du fret. Le transport ferroviaire ne sera pas en reste, puisque des travaux sont prévus sur l'interopérabilité du réseau à grande vitesse, à l'appui de la directive récemment adoptée, ainsi que sur la réduction des vibrations et du bruit.

Sept projets dans le secteur ferroviaire (16 millions d'écus) s'attachent à réduire les nuisances sonores et à améliorer la maintenance préventive. Enfin, trois projets (15 millions d'écus) viseront au développement de composants pour un véhicule électrique ou hybride. A noter que 70 millions d'écus sont encore disponibles au titre de ce budget et que de nouveaux appels d'offres seront lancés en décembre prochain.

Source : Europe transports



Cabotage : exclusion probable du transport urbain

Le projet de libéralisation du cabotage, initié par la Commission (Transport Public n°947 avril 96) fait l'objet d'un projet de rapport du Parlement européen. Celui-ci propose des amendements allant dans le sens de l'exclusion des transports ur-

bains du champ d'application du texte d'une part ; du respect des lois en vigueur dans chaque pays pour le transport régional d'autre part. La proposition de texte initiale avait en effet pour conséquence de donner de facto aux transporteurs étrangers certains droits sans

assurer les mêmes aux transporteurs nationaux. Ces propositions d'amendements doivent encore être votés par le Parlement en session plénière et acceptés par la Commission européenne pour être inclus dans sa proposition modifiée

C. P.

Marchés publics : le parlement indécis

La Commission européenne a récemment proposé une modification des directives marchés publics applicables au transport suite aux accords du Gatt (Transport Public n° 947 avril 96). Suite à cette proposition, le Parlement européen a organisé une audition publique au cours de laquelle les professionnels ont dénoncé unanimement cette proposition en particulier au regard de l'interdiction du dialogue technique entre entités adjudicatrices et sou-

missionnaires. Le Parlement européen n'ayant pas adopté de résolution législative en session plénière pour décider ou non du rejet de l'ensemble de la proposition de la Commission européenne, la balle est à nouveau dans le camp de la commission économie et affaires industrielles du Parlement qui doit élaborer un nouveau projet de rapport. Autrement dit, il semble qu'il n'y ait pas vraiment de consensus sur le texte au niveau européen... **C. P.**

Service Public

La Commission européenne vient d'adopter une communication sur les services publics. Elle y propose d'inclure dans le Traité de l'Union européenne, dans un article décrivant les objectifs de l'Union, un nouvel alinéa se référant à la promotion des services d'intérêt général. La Commission y soulignera en outre qu'il n'y a pas d'incompatibilité a priori entre services publics et règles européennes de concurrence.

Avis des entreprises publiques sur «Un réseau pour les citoyens»

Le Centre européen des entreprises à participation publique (CEEP) accueille favorablement la stratégie proposée par la Commission européenne dans le cadre de son Livre vert «Un réseau pour les citoyens», relatif au transport public de personnes (Transport Public n° 946 de mars 96).

Les entreprises publiques voient notamment d'un bon œil les priorités accordées aux 40 %, de ménages européens qui ne disposent pas de voiture particulière, aux personnes à mobilité réduite, à l'intermodalité ou encore à la prise en compte des coûts externes dans la politique de tarification. Le CEEP émet toutefois quelques réserves

de fond : sur l'absence de coordination avec les politiques d'occupation du sol et de l'habitat, sur la prise en compte insuffisante du transport de marchandises et des phénomènes de pointe. Redoutant «les méfaits d'une concurrence anachique», les entreprises membres du CEEP s'opposent en outre à la généralisation de l'adjudication publique comme principe juridique régissant le choix des opérateurs de transport public (même pour une courte période), comme le propose le Livre vert.

«Un réseau pour les citoyens» recueille de plus le soutien des entreprises américaines, exprimé par la voix de l'antenne européenne de la chambre de commerce améri-

caine. Pour ces entreprises, «un réseau transeuropéen de transport efficace ne peut être mis sur pied que si une solution est trouvée pour réduire la congestion urbaine». C'est pourquoi l'Union européenne devrait disposer, selon elles, d'une compétence accrue dans le domaine du transport public.

Le représentant en Europe de l'industrie américaine se déclare prêt pour une libéralisation de ce secteur, visant à le rendre plus compétitif, «même si cela a pour conséquence un accès restreint aux voitures». Seule précaution à prendre : veiller à ce que le transport commercial ne soit pas pénalisé dans ces zones.

Source : Europe transports

TRANSPORT PUBLIC URBAIN : Des indicateurs dans le

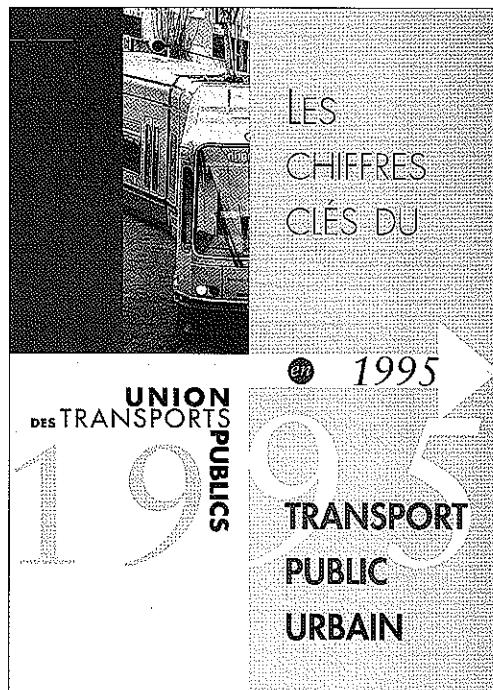
Les données statistiques éditées par l'UTP permettent de mesurer le poids du secteur du transport urbain dans l'économie nationale.

En 1995, ces réseaux ont transporté 4,05 milliards de personnes et parcouru 952 millions de kilomètres. Avec 72 700 employés, elles gèrent un parc de 22 000 autobus, tramways, Val et métros, et réalisent un chiffre d'affaires de 13 milliards de francs.

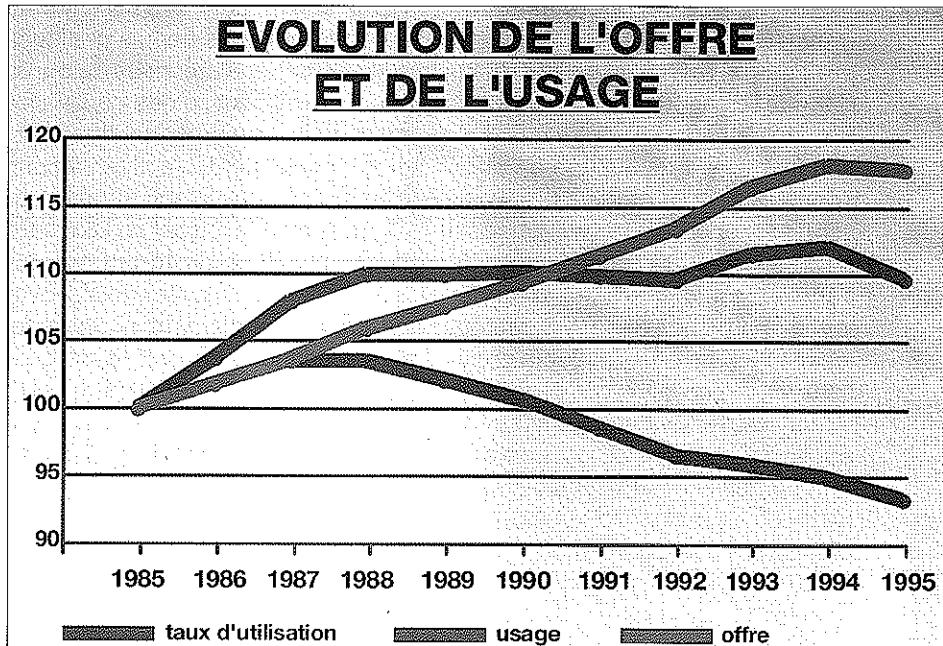
Comme chaque année, la rentrée de l'automne est l'occasion d'un examen de la situation de l'année précédente. Sur la base des données des entreprises de transport public urbain recueillies par une enquête conjointe du ministère des Transports (Direction des transports terrestres), du Certu, du Gart et de l'UTP, l'édition 1995 permet d'effectuer un «retour en arrière» sur les principaux résultats de l'année. Rompt avec les chiffres 1994 et 1993, qui affichaient une sensible hausse de la fréquentation liée à la mise en place de sites propres ou de politiques de modernisation de certains réseaux, les indicateurs 1995 sont dans le rouge. Les données économiques du secteur présentées dans le document «Les chiffres clés du transport public urbain en 1995» font apparaître une forte baisse de la fréquentation, une moindre croissance de l'offre, une augmentation sensible des coûts d'exploitation. Ainsi, le ressaut observé ces deux dernières années n'a pas réussi à contrebalancer la tendance lourde d'une érosion de la clientèle amorcée dès 1988. En effet, l'usage par habitant connaît en moyenne une évolution négative de -2,1% (+0,5% en 1994



rouge



«Les chiffres clés du transport public urbain en 1995» sont disponibles sur commande par fax ou par courrier à l'UTP auprès de Véronique Théroux au prix de 130 francs HT (+ TVA à 20,6 %, + frais d'envoi).



par rapport à 1993). Comme toute moyenne, ce taux global recouvre de fortes disparités entre les réseaux. Ainsi, si près de 60 % des réseaux ont vu leur nombre de voyages diminuer, près d'un tiers d'entre eux ont augmenté leurs traffics et plus de 10 % stagnier en 1995. L'année 1995 a été caractérisée par un contexte peu porteur pour les transports publics : sentiment d'insécurité avec le dispositif «vigipirate» suite aux attentats de

l'été, mouvements sociaux à la SNCF et dans certaines entreprises en fin d'année. Hors effets de grève, ce constat n'aurait que faiblement été atténué. La perte de clientèle est réelle et il n'en reste pas moins que les causes de cette érosion sont bien plus profondes. A un niveau global, on observe une diminution de l'évolution de l'offre de service par habitant. Toutefois, cet indicateur doit être nuancé puisqu'il masque une croissance des

L'OFFRE ET L'USAGE

EVOLUTION ANNUELLE EN %	VAR. 86/85	VAR. 87/86	VAR. 88/87	VAR. 89/88	VAR. 90/89	VAR. 91/90	VAR. 92/91	VAR. 93/92	VAR. 94/93	VAR. 95/94
OFFRE	1,9	1,7	2,3	1,6	1,5	1,9	1,9	2,7	1,4	- 0,3
USAGE	3,8	4,0	2,0	0,0	0,1	- 0,2	- 0,3	1,8	0,5	- 2,1
TAUX D'UTILISATION	1,9	1,7	0,0	- 1,4	- 1,4	- 2,0	- 2,2	- 0,6	- 0,9	- 1,8

kilomètres parcourus moins forte que celle des populations - suite à l'extension des périmètres de transport urbain - (respectivement +0,3 % contre +0,6 %). Hors effets de grèves, l'offre aurait continué sa progression mais à un niveau moindre que les années précédentes. En conséquence, le taux d'utilisation (le rapport de l'usage à l'offre) continue à se dégrader et son niveau se rapproche de celui observé en 1991 et 1992. Les causes de cette érosion, qui - faut-il le rappeler - a commencé dès 1988, restent les mêmes : un écart toujours croissant entre une offre qui progresse et une fréquentation des transports publics qui baisse. Ce phénomène, tout particulièrement sensible dans les villes de moins de 100 000 habitants, est légèrement atténué dans les plus grandes agglomérations où

des transports en site propre existent. Ces indicateurs d'offre et d'usage en pente négative ne sont pas sans répercussion sur les ratios financiers, mettant à mal les efforts de gestion opérés depuis quelques années par les entreprises de transport public : hausse des coûts kilométriques, moindre productivité, creusement sensible des déficits d'exploitations. Hors investissement, le prix de revient au kilomètre augmente dans de fortes proportions : +1,9 %. Et la recette au voyage croît sensiblement moins vite. Ces tendances de prix et de coût ont pour conséquence une forte dégradation du taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales. Le problème financier devient crucial et nécessite que de nouveaux moyens soient mis en œuvre pour favoriser

la relance du transport public. Au niveau des entreprises de transport, le défi à relever exige l'amélioration des réseaux par une offre de qualité et plus adaptée aux besoins et attentes de la clientèle, une meilleure flexibilité des outils et des moyens, une réelle intermodalité entre les différents modes de transport. Mais sa réussite est subordonnée tant à l'engagement des collectivités locales dans la mise en œuvre de politiques urbaines conjuguant urbanisme maîtrisé et gestion cohérente de l'usage de la voirie (circulation, stationnement, modes de transport), qu'à celui de l'Etat pour une inscription des transports publics dans la politique d'aménagement du territoire et la promotion d'une nouvelle culture des déplacements vers nos concitoyens.

Anne Meyer

LES INDICATEURS FINANCIERS

EVOLUTION ANNUELLE EN %	VAR. 86/85	VAR. 87/86	VAR. 88/87	VAR. 89/88	VAR. 90/89	VAR. 91/90	VAR. 92/91	VAR. 93/92	VAR. 94/93	VAR. 95/94
PRODUCTIVITE	1,9	1,0	2,0	1,3	0,6	0,7	1,1	1,8	1,4	- 0,4
COUTS KILOMETRIQUES	- 0,8	- 0,6	- 0,7	- 1,2	- 0,4	0,4	- 1,1	1,4	0,5	1,9
RECETTE PAR VOYAGE	0,2	- 0,5	0,8	0,9	1,2	1,9	0,4	0,4	0,6	0,3
TAUX DE COUVERTURE (R/D)	4,5	1,8	1,9	1,1	0,2	- 0,5	- 0,9	- 1,2	- 0,8	- 3,3

Les acteurs du transport public

Monsieur/Madame :

entreprise :

adresse :

tél. : fax :

souhaite commander : exemplaire(s) pour un prix unitaire de 460,00 FTTC

Soit un total de : que je règle :

par chèque bancaire à l'ordre de l'Union des transports publics

par virement au compte de l'UTP : BPRNP Saint-Quentin n° 01190350182-clé RIB 80
code banque 10307 - code guichet 00 001

date et signature :

Une facture vous sera adressée avec votre commande.

Merci de nous préciser l'adresse de facturation si elle est différente de l'adresse de livraison.

UNION
DES TRANSPORTS
PUBLICS

96

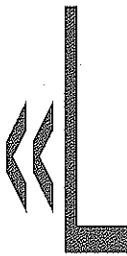
Le premier annuaire général du transport public vient de paraître. Vous y trouverez tous les membres de l'Union des transports publics (adhérents et membres associés), les groupes représentés à l'UTP et quelques industriels annonceurs.

Pour toute information complémentaire, contactez Michèle Kurtz.

Union des transports publics
5-7, rue d'Aumale 75009 Paris
Tél. : 01 48 74 63 51
Fax : 01 40 16 11 72

APPEL A PROJETS «TRANSPORT PUBLIC ET INTÉGRATION : les réseaux en

Les résultats de l'appel à projets «Transport public et intégration urbaine», lancé par la Délégation interministérielle à la Ville, viennent d'être rendus publics. Quarante-cinq projets ont été retenus par le comité de sélection. Ils associent tous désenclavement des quartiers défavorisés et renforcement de la présence humaine par le développement des emplois de ville.



e renforcement de l'offre de transports et de la qualité de service dans les quartiers est un facteur important de leur intégration urbaine, et contribue à une meilleure convivialité urbaine ; les transports publics peuvent en outre concourir à l'insertion économique des habitants des quartiers et à la création d'emplois de proximité, notamment dans le cadre du dispositif des emplois de ville.» Si cette affirmation peut sembler banale pour les professionnels du transport public qui jouent un rôle de plus en plus actif dans le domaine de l'insertion et qui sont convaincus depuis longtemps que le transport crée du lien social, elle prend un tout autre sens quand on la lit dans un document présentant l'appel à projets «Transports publics et intégration urbaine» lancé par la Délégation interministérielle à la Ville et le ministère de la Ville. Les résultats de cet appel à projets auquel se sont associés l'UTP, le Gart, la Caisse des dépôts et qui a bénéficié de l'appui financier du Syndicat des transports parisiens, ont été rendus publics le 5 septembre au cours d'une manifestation à laquelle ont participé pas moins de trois ministres : Jean-Claude Gau-

din, ministre de l'Aménagement du Territoire, de la Ville et de l'Intégration, Eric Raoult, ministre délégué à la Ville, et Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux Transports. Les professionnels étaient représentés



INTEGRATION URBAINE» en première ligne

notamment par Michel Cornil, président de l'UTP, Louis Gallois, président de la SNCF et Jean-Paul Bailly, président de la RATP, et Jacques Auxiette président du Gart. Cette journée fut aussi l'occasion

pour la profession de signer avec l'Etat un protocole «Transports publics, emplois de ville et intégration urbaine» (voir encadré). Les projets candidats, présentés par les autorités organisatrices, les collectivités

locales, et les entreprises de transports publics, devaient proposer des démarches globales et partenariales associant les autres acteurs du quartier et visant à développer trois des thèmes suivants :

- développement de l'offre de transports vers les quartiers ;
- amélioration de la qualité de service et de son accessibilité ;
- renforcement de la présence humaine dans les espaces de transport et à bord des véhicules ;
- aménagement des espaces publics et de transport ;
- propositions d'adaptation de la tarification (tarification de proximité, etc.)

Les projets devaient également proposer un volet pour l'emploi et l'insertion économique des habitants, mobilisant notamment les emplois de ville. Sur les quatre-vingt-six projets qui ont répondu à la consultation, quarante-cinq (dont nous avons publié la liste dans notre précédent numéro) ont été retenus par le comité de sélection. Trente-trois concernent la province et les Dom Tom et douze l'Ile-de-France. Ils pourraient générer quelques 750 emplois dont environ 500 emplois de villes. L'Etat consacrera 100 millions de francs par an pendant trois ans à leur financement.

Robert Viennet



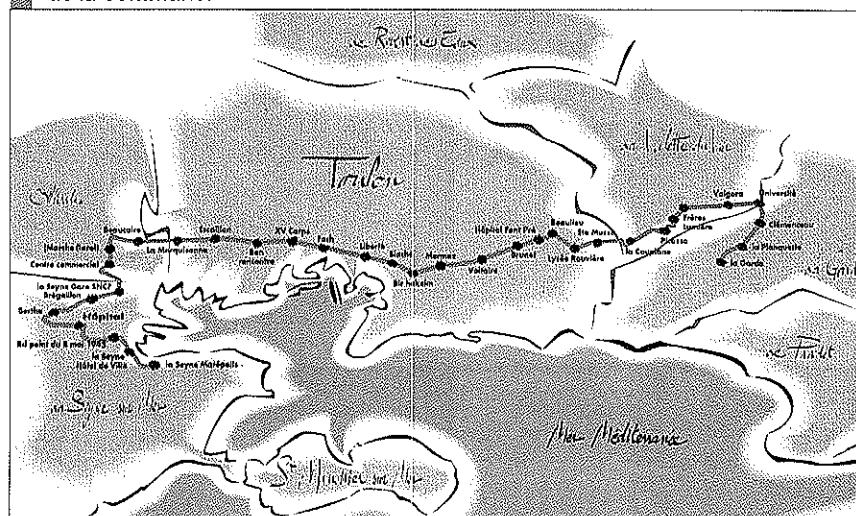
La Seyne-sur-Mer : EN ATTENDANT LE SITE PROPRE

Située au sein de l'agglomération toulonnaise, la ville de La Seyne-sur-Mer est avec 60 000 habitants la deuxième ville du Var. Ancienne cité industrielle, elle subit depuis 10 ans le contrecoup de la disparition des chantiers navals. Leur fermeture qui correspond à la perte progressive de 6000 emplois directs en 10 ans, a plongé la cité dans une crise économique et urbaine grave. Son taux de chômage (plus de 20 % de la population active) est parmi les plus forts de la région. La ville connaît des fractures sociales de plus en plus fortes, accentuées par les caractéristiques urbaines propres à certains quartiers (cité HLM, vieille ville). Ces derniers sont principalement situés dans la moitié nord de la ville, qui regroupe les activités économiques, les friches

industrielles, le centre ancien vétuste avec ses extensions fortement dégradées, et un quartier d'habitat social très lourd en terme de population fragilisée, concentrant 3500 logements sociaux. Cet état de fait constitue un handicap pour l'attractivité de la commune et les échanges entre La Seyne-sur-Mer et le reste de l'agglomération. Le projet de mise en place d'un transport en commun en site propre sur l'ensemble de l'agglomération toulonnaise et desservant d'ouest en est les communes de la Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde constitue un enjeu fondamental pour le redéploiement économique et social de la commune. Sur La Seyne-sur-Mer, le tracé du site propre s'inscrit en totalité dans les quartiers sensibles, et notamment sur la ZUP de Berthe,

qui est celui où les dysfonctionnements de tous ordres sont les plus graves. Le quartier Berthe totalise 12 000 habitants et affiche un taux de chômage de 34 %. Il est classé en zone franche. Le site propre serait tout à la fois un vecteur fort du développement intercommunal et un élément fédérateur pour les différents quartiers traversés. Mais pour La Seyne-sur-Mer le temps presse et en attendant la concrétisation de ce projet dont le mode n'est pas encore déterminé, le Syndicat intercommunal des transports en commun de l'agglomération toulonnaise souhaite la réalisation d'une phase intermédiaire. C'est cette étape qui a été présentée et retenue dans le cadre de l'appel à projets de la Div. Elle consiste en la mise en place de bus à planchers bas sur la ligne 8 centre-La Seyne-centre. L'introduction de ce type de matériel associé à la réalisation de quais devant les points d'arrêt a débuté il ya deux ans sur Toulon. La ligne 8 serait donc la deuxième ligne du réseau ainsi équipée. L'arrivée de ces bus à plancher bas s'accompagnera d'une adaptation du tracé préfigurant l'arrivée du site propre. La ligne actuelle qui passe en limite de la ZUP Berthe passera au cœur même du quartier. Deux arrêts supplémentaires seront créés pour desservir l'Hôpital et un pôle commercial en cours de réalisation, ainsi que la place Berthe située au centre du quartier. La traversée du quartier Berthe par cette ligne de bus en site propre sur certains tronçons permettra de développer des aménagements urbains, espaces et

Le projet de mise en place d'un transport en commun en site propre desservant d'Ouest en Est la Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde est un enjeu fondamental pour le redéploiement économique et social de la commune.



liaisons piétons, activités commerciales, équipements sociaux... Les voiries seront restructurées avec des cheminements piétonniers et cyclables.

La fréquence des bus passera de 20 minutes actuellement à 10 minutes en heure de pointe et 12 minutes en heure creuse. Cette ligne sera intégrée au réseau de nuit «Clair de Lune» de 20 h 30 à 0 h 30. De nouveaux tarifs sociaux con-

cernant tout le réseau Sitcat seront mis en place. Ils concerteront notamment les Rmistes et les jeunes chômeurs. Sur le plan de l'emploi et de l'insertion, le projet de La Seyne-sur-Mer prévoit la création, de 9 emplois ville en trois ans destinés à sécuriser et informer les usagers. Par ailleurs, la création sur la zone franche, d'une entreprise de maintenance et de gestion des équipements de surface et du ma-

tériel roulant spécifique à la commune de La Seyne, permettra la création de 2 emplois.

Enfin, le Sitcat, maître d'ouvrage du projet, favorisera l'emploi des personnes résidant dans les quartiers à l'occasion de la passation de marché public. Cette volonté se traduira par l'adjonction d'une clause additionnelle dans le marché public dite de «mieux disant social».

R. V.

Corbeil-Essonnes : DES TRANSPORTS DE PROXIMITE

Le Sivom de Corbeil-Essonnes, Lisses et Villabé située dans l'Essonne, au sud de Paris, est un des douze réseaux franciliens retenus dans l'appel à projets qui bénéficient d'un financement supplémentaire de 100 millions de francs sur trois ans octroyé par le Syndicat des transports parisiens. Comme dans la plupart des projets retenus, celui de Corbeil est dans la continuité d'actions déjà engagées et qui ont vu en 1995 le recrutement d'un contrôleur et de trois agents d'ambiance. Des efforts ont également été entrepris en faveur de l'information directe des usagers, de l'aménagement et de l'entretien du mobilier urbain. Mais cette action, si elle a eu des effets bénéfiques sur l'abaissement du taux de fraude, l'augmentation de la fréquentation et le «climat» des bus, reste insuffisante.

L'appel à projet vient donc à point nommé pour le Sivom de Corbeil-Essonnes et le réseau Seine-Essonne bus qui vont mettre en place de nouvelles actions de déve-

loppement de l'offre de transport dans les quartiers difficiles. Elles devraient favoriser l'accès aux équipements commerciaux et de loisirs de Corbeil-Essonnes pour les habitants des quartiers des Tarterêts, de la Nacelle et de Montconseil. Ainsi, Seine-Essonne bus proposera des dessertes directes, adaptées aux déplacements des jeunes des quartiers difficiles. Les circuits correspondront aux animations organisées par les collectivités et les acteurs sociaux de ces quartiers. Ils relieront notamment ces quartiers en direction des zones d'attractions que sont, à Corbeil-Essonnes, la piscine, les stades, les centres de loisirs et, à Evry, le centre commercial. Ces dessertes qui circuleront pendant les périodes de vacances, mais aussi les mercredis, samedis et dimanches, seront accessibles grâce à la carte jeune ou à un titre de transport créé à cette occasion. Dans le même registre, Corbeil envisage également la mise en place, pour les quartiers excentrés, d'une desserte spécia-

le du cinéma et du centre culturel. Fonctionnant le soir et tous les jours de la semaine (week-end compris), ces bus seront systématiquement accompagnés afin de garantir la sécurité des clients et du conducteur. Par ailleurs, le Sivom de Corbeil-Essonnes va étudier la possibilité de mettre en place une tarification spécifique pour les jeunes. Cette carte permettrait à tous les jeunes des quartiers difficiles dans les tranches d'âge de 8 à 18 ans de bénéficier d'un titre de transport leur ouvrant le droit de circuler sur le réseau sans restriction, sans limite de trajet ni d'horaire, mais dans une période bien déterminée. Cette mesure pourrait concerner 3700 jeunes. Le volet emploi du projet de Corbeil comprend l'embauche de 10 personnes, dont 2 agents de contrôle, 5 agents d'ambiance et 3 postes d'agents d'accueil information pour la gare de Corbeil. Le recrutement de ces derniers se fera dans le cadre des emplois ville.

R. V.

Toulouse : PARI SUR LA JEUNESSE

Le projet de Toulouse retenu par la Div s'inscrit dans la politique générale de prévention des quartiers menée depuis trois ans par la Semvat. Cette dernière a reçu le soutien du programme «Mieux se déplacer ensemble» développé en partenariat par Transdev, Transcet Association et la Caisse des dépôts. L'obtention d'un financement de l'Etat dans le cadre de l'appel à projets permettra à la Semvat d'affirmer cette politique. D'abord un constat : à Toulouse, les transports en commun performants ne sont pas réservés au centre-ville puisque la ligne de Val, inaugu-

rée en 1993, dessert quatre des six quartiers de l'agglomération réputés «difficiles». Mais la Semvat veut aller plus loin en développant son offre de transport dans ces quartiers, en améliorant sa qualité, et en renforçant la présence humaine par une politique d'insertion. Ainsi, les déplacements «hors-quartiers» seront facilités par le prêt aux associations de quartiers d'un des trois bus consacrés à cette fonction. Par ailleurs, la Semvat va réaliser une étude portant sur la connaissance des besoins spécifiques de déplacements des habitants des quartiers et définir ainsi les actions à entreprendre pour améliorer cette offre. Elle va poursuivre les actions de prévention entamées depuis trois ans à direction des 6-12 ans. «En nous adressant aux jeunes, nous travaillons pour l'avenir», explique Yves Descous de la Semvat. «Nous avons l'ambition de leur donner des «référents» plus en rapport avec la vie sociale.» En corollaire à cette action, la Semvat va poursuivre la formation de ses conducteurs et de ses agents aux situations de conflits ; créer un poste d'éducateur de

prévention ; soutenir des projets culturels et sportifs... Le métro ne se contentera pas de desservir les quartiers, il deviendra un outil de recomposition urbaine. Un projet de requalification est en cours d'élaboration sur Bellefontaine (création de nouvelles voies d'accès et de desserte, réaménagement des accès aux immeubles, aménagements paysagers...). Une piste cyclable sera créée pour desservir le terminus du métro à Basso-Cambo où sera implanté un parc de stationnement gardé et un centre de location de vélos.

Enfin, le syndicat des transports et la Semvat «engageront une réflexion sur l'intérêt de nouveaux concepts tarifaires pour pallier à la restriction de mobilité due à la précarité financière.» Toutes ces actions s'accompagneront de la création de 7 emplois (dont 6 emplois ville) pour le gardiennage, la location et la réparation de vélos et de 10 emplois ville par an pour différentes missions de proximité (encadrement des jeunes, accompagnement des personnes à mobilité réduite...). S'y ajouteront 10 emplois en CDD ou en intérim, pendant les vacances scolaires pour assurer une présence en station et aux gares d'échanges. Enfin, l'entretien des stations sera confié à des entreprises d'insertion et la Semvat formera à la conduite des bus une dizaine de personnes issues des quartiers. Cette dernière action devant permettre à terme l'embauche dans l'entreprise (5 emplois des conducteurs ou de mécaniciens seront créés annuellement).

R.V.

A Toulouse, les transports en commun performants ne sont pas réservés au centre-ville puisque la ligne de Val dessert quatre des six quartiers de l'agglomération réputés «difficiles».



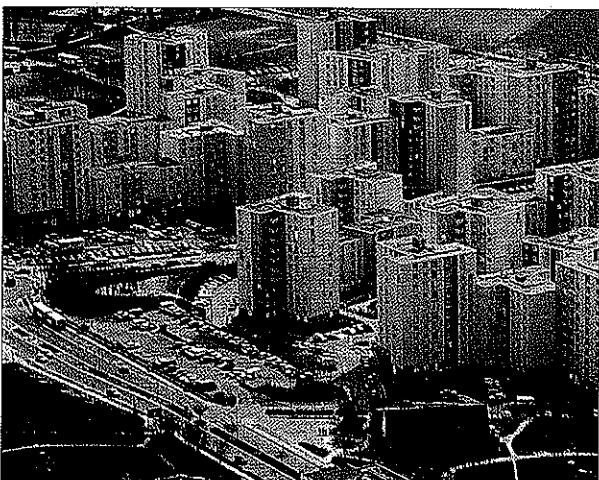
Reims : «REDONNER VIE A LA RUE»

Le projet piloté par le district de Reims concerne la revitalisation du quartier Croix-Rouge situé au sud-ouest de l'agglomération. Ce quartier aux dimensions d'une ville regroupe 22 800 habitants, soit près de 13 % de la population rémoise, et 9300 logements. Le taux de chômage y est plus important que dans le reste de la ville (16,3 % contre 13,5 % en 1990). Près d'un tiers des chômeurs ont moins de 25 ans. Parmi les jeunes de 16 à 24 ans disposant d'un emploi, nombreux sont ceux réduits à un statut précaire : CES, apprentissage, intérim... Cette précarité se retrouve au niveau des Rmistes, puisque Croix-Rouge regroupe à lui seul 15 à 16 % des bénéficiaires rémois du RMI.

Depuis le début des années 90, ce quartier a vu une montée des actes de délinquance à laquelle n'a pas échappé le réseau de transports urbains TUR. Le bilan des incidents recensés par les TUR sur leur réseau montre que la ligne H qui dessert la Croix-Rouge regroupe à elle seule 16 % des incidents relevés sur toutes les lignes du district de Reims. Un urbanisme datant des années 60, fait d'immeubles en barres ou en tours et qui a rejeté campus et espaces verts en périphérie, et de commerces péri-clivant les uns après les autres, ont convaincu l'Etat de faire de Croix-Rouge une zone franche. Les mesures incitatives liées à cette formule permettront de lancer des actions pour le maintien et la création d'activités économiques. C'est dans cette perspective que s'inscrit le projet des TUR, «Esquisse d'une

rue», distingué par le ministère de la Ville dans le cadre de l'appel à projets. «Esquisse d'une rue» est un projet de réaménagement global de l'axe principal de circulation du quartier Croix-Rouge qui est actuellement un boulevard à deux fois deux voies, et d'implantation sur cet axe d'un site propre bus. Ce projet implique la transformation de la voirie actuelle en une rue comprenant sur un

côté le site propre bus et sur l'autre les deux voies affectées aux autres modes avec possibilité de stationnement latéral. Le projet prévoit également la relocalisation et l'aménagement des principales stations de bus en relation étroite avec le réaménagement des espaces commerciaux, la création d'un véritable centre d'échanges au cœur même du quartier et un traitement spécifique des cheminements piétonniers. Le coût de ce projet qui comprend un traitement minéral de la chaussée, l'élargissement des trottoirs, la plantation de nombreux végétaux et la mise en place d'un nouveau mobilier urbain (éclairage et points d'arrêts) est estimé à 31 millions de francs. La participation financière de la Délégation interministérielle à la Ville dans le cadre de l'appel à projets n'est pas encore connu. La réalisation de cette ligne de transport



«Esquisse d'une rue» est un projet de réaménagement global de l'axe principal de circulation du quartier Croix-Rouge et d'implantation sur cet axe d'un site propre bus.

en site propre s'accompagnera pour les TUR d'une démarche insertion qui verra la création de 16 emplois : - 8 postes de conducteur seront créés dont 5 générés par le site propre. Sur ce quota, 4 postes seront réservés à des personnes en difficulté issues en priorité du quartier Croix-Rouge,

- 2 nouveaux agents d'ambiance viendront renforcer l'effectif existant, ce qui portera à 6 le nombre d'agents d'ambiance du réseau, - chaque agent d'ambiance encadrera 2 emplois de ville, ce qui portera à 12 le nombre de jeunes recrutés en priorité sur le quartier Croix-Rouge. Trois missions leur seront confiées : l'accompagnement des bus, la diffusion d'une information de proximité et la remontée d'informations concernant la maintenance.

R. V.

Ile-de-France : CENT MILLIONS POUR DOUZE PROJETS

Pour l'Ile-de-France, ce ne sont pas moins de douze projets qui ont été retenus par la Délegation interministérielle à la Ville. Ils concernent tous des quartiers «sensibles». Pour ces projets, le Syndicat des transports parisiens (STP) a mobilisé 100 millions de francs de crédits sur trois ans. Un investissement qui est dans le droit fil des actions déjà engagées par le STP et les transporteurs d'Ile-de-France depuis 1994. Depuis cette date, le STP a en effet consacré 75 millions de francs à l'amélioration de la qualité des transports collectifs dans une quinzaine de sites, et à l'embauche de jeunes en parcours d'insertion. Ce programme a permis d'engager 160 personnes dont 120 agents d'accompagnement. Il s'agit de jeunes de 20 à 30 ans, recrutés par les entreprises de transport pour 90 % d'entre eux dans les quartiers par l'intermédiaire des missions locales pour l'emploi. Ils bénéficient d'une formation professionnelle de 200 heures, d'un contrat de travail et d'un niveau de rémunération égal ou supérieur au Smic.

La RATP est associée à deux des douze projets, celui de la boucle nord des Hauts-de-Seine qui concerne les communes d'Asnières, Colombes, Gennevilliers et Ville-neuve-la-Garenne et celui du secteur est du Val d'Oise qui associe les communes d'Arnouville, Garges, Gonesse, Goussainville, Sarcelles et Villiers-le-Bel. La RATP a dans le cadre de contrats de villes



Pour les douze projets retenus en Ile-de-France, le Syndicat des transports parisiens a mobilisé 100 millions de francs de crédits sur trois ans.

déjà engagé des opérations de ce type. C'est le cas du désenclavement du quartier des Blagis qui se situe sur quatre communes du département des Hauts-de-Seine (Bagny-aux-Roses et Sceaux), qui est une bonne illustration de la stratégie globale que propose la RATP comme «partenaire de la ville». Après avoir réalisé une enquête fine sur la mobilité des habitants des communes, notamment les jeunes, la Régie a entièrement revu son offre de transport en complétant les lignes existantes par des dessertes de proximité reliant les Blagis au

centre des communes et aux principaux équipements. Dans ce cadre et en association avec le Conseil général des Hauts-de-Seine, la RATP va expérimenter une tarification pour les jeunes. Une carte nominative annuelle d'un coût accessible permettrait aux jeunes d'avoir accès aux transports de proximité. Cette amélioration de l'offre de service s'accompagnera d'un réaménagement des points d'arrêt et des correspondances, de la création de lieux d'échanges multimodaux, et d'une refonte totale de l'information et de la signalétique.

R. V.

Un protocole Etat, autorités organisatrices et transporteurs :

TROIS MILLE EMPLOIS DE VILLE EN QUATRE ANS

Quatre ministres : Bernard Pons, ministre de l'Equipment, du Logement, des Transports et du Tourisme, Jean-Claude Gaudin, ministre de l'Aménagement du Territoire, de la Ville et de l'Intégration, Eric Raoult, ministre délégué, chargé de la Ville et de l'Intégration, Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux Transports ; deux représentants des autorités organisatrices : Jacques Auxiette, président du Gart, Joël Thoraval, président du Syndicat des transports parisiens ; trois représentants des entreprises : Michel Cornil, président de l'UTP, Jean-Paul Bailly, président de la RATP, et Jean-Louis Gallois président de la SNCF. Neuf signatures ont paraphé le 5 septembre le protocole «Transports publics, emplois de ville et intégration urbaine». Par cette signature, l'Etat entend «amplifier» les efforts et les initiatives des autorités organisatrices et des entreprises de transport public menés depuis plusieurs années «en matière d'intégration urbaine, économique et sociale des quartiers difficiles et des populations qui y résident». Ce protocole se situe dans le droit fil du pacte de relance pour la ville présenté le 18 janvier 1996. Il permettra la réalisation des objectifs suivants :

- amplification des actions visant à accueillir et à insérer, dans le secteur des transports publics, des jeunes des quartiers difficiles,

- réalisation d'un programme de recrutement au titre au titre des emplois de ville, dans lequel les entreprises de transport public s'engagent à prendre des initiatives significatives,
- expérimentation sur une quinzaine de sites de structures partenariales territorialisées,
- amélioration de la desserte et de la qualité des transports publics dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville,
- suivi et évaluation du protocole.

Concrètement, l'Etat «réserve une enveloppe de 3000 emplois de ville» (sur les 100 000 prévus dans le pacte de relance) pour le secteur des transports publics sur la période de 1996-1999. L'objectif consiste à créer 500 emplois de ville la première année, avec une progressivité permettant d'assurer sur quatre ans une moyenne de création de 750 emplois de ville par an.

Pour Michel Cornil, cette signature vient conforter les actions que mènent les réseaux : «Aujourd'hui, avec les élus, les entreprises de transport se mobilisent pour que ces services de proximité, qui ont prouvé leur véritable utilité sociale soit reconnus, définis et débouchent sur de vrais emplois, à la fois stables, correctement rémunérés et qualifiés. Les mesures contenues dans ce protocole d'accord sont un début de réponse. Le soutien financier par l'Etat d'expérimentations devrait permettre à certaines de nos

entreprises, retenues dans l'appel à projets, de plus larges marges de manœuvres pour innover et lancer des initiatives. Pour toutes les entreprises, le dispositif des emplois de ville complétera les actions qu'elles ont déjà mises en place et leur permettra, dans un cadre de coopération clarifiée, de construire des solutions durables avec les partenaires des autres services publics.»

R. V.

Les emplois de ville

Les emplois de ville sont réservés aux jeunes de 18 à 25 ans ayant au plus un niveau IV et résidant dans les grands ensembles et quartiers d'habitat dégradé. Ces emplois interviendront dans le cadre de services collectifs, destinés à répondre «à des besoins non couverts par le secteur marchand». Le financement des emplois de ville est subventionné par l'Etat, dans la limite de 30 heures par semaine et au taux maximum de 120 % du Smic, pour une durée maximale de 5 ans, et suivant deux modalités : prise en charge dégressive, 75 % la première année, avec diminution de 10 % chaque année suivante ; prise en charge constante, 55 % pendant 5 ans. Les contrats de travail sont à durée indéterminée ou déterminée pouvant être renouvelés jusqu'à cinq ans.

le monde bouge

■ Pays-Bas : projet d'extension du réseau de métro léger d'Amsterdam ■ Chili : GEC Alsthom remporte le contrat du métro de Santiago ■ Chine : Otis décroche un contrat de 24,5 millions de DM à Shanghai ■ Mercedes-Benz sur le point de créer une société commune de bus ■ Transport routier et aérien en hausse au détriment du rail ■ Royaume-Uni : disparition des bus à plateforme arrière de Londres d'ici cinq ans ■ Un consortium pour le métro léger de Croydon ■ Deux nouvelles lignes ferroviaires britanniques passent au privé ■ Turquie : une assurance crédit pour le métro de Téhéran ■ Canada : Cegelec pour les équipements de stationnement "péage à pied" aux aéroports de Montréal ■ Venezuela : augmentation de 25 % du prix des transports à Caracas ■ Italie : fusion des activités signalisation de CS et d'Ansaldo ■ Allemagne : Valeo cède son activité climatisation bus à Westinghouse Electric GmbH ■

ALLEMAGNE

VALEO CEDE SON ACTIVITE CLIMATISATION AUTOBUS A WESTINGHOUSE ELECTRIC GMBH

Valeo Climatisation (groupe Valeo) a annoncé vendredi la signature d'un contrat de cession de son activité appareils de climatisation pour autobus à la société Westinghouse Electric Gmbh. Cette activité, basée à Hockenheim (Allemagne) représente un chiffre d'affaires de 27 millions de marks (près de 92 millions de francs).

La division climatisation pour autobus faisait partie de la société Thermal acquise par Valeo Climatisation il y a un an. Valeo Climatisation se recentre sur ses activités de climatisation pour voitures particulières, véhicules de tourisme et poids lourds qui représentent un chiffre d'affaires de plus de 6 milliards de francs.

ITALIE

FUSION DES ACTIVITES SIGNALISATION DE CS ET D'ANSALDO

Le fabricant italien de matériel ferroviaire Ansaldo-Transporti, et le spécialiste français de la signalisation ferroviaire, CS, Compagnie des Signaux, ont décidé de fusionner leurs activités dans le domaine de la signalisation, créant par là le deuxième fabricant d'équipements de signalisation au monde. Les unités de signalisation ferroviaire d'Ansaldo-Transporti, une filiale de l'entreprise publique Ansaldo-Finmeccanica, qui fait elle-même

partie du gigantesque holding public IRI, et CS-Transport, dont CS détenait jusqu'à présent 51 % et Ansaldo 49 %, seront réunies sous la houlette d'un seul même holding européen, propriétaire de la totalité des actions détenues par les deux partenaires. Le holding réalisera un chiffre d'affaires estimé à 450 millions de dollars et aura pour actionnaires Ansaldo-Transporti, CS-Compagnie des Signaux ainsi que des investisseurs privés et institutionnels.

CANADA

CEGELEC : EQUIPEMENTS DE STATIONNEMENT "PEAGE À PIED" AUX AÉROPORTS DE MONTREAL

A l'issue d'un appel d'offres international, Aéroports de Montréal avait confié à Cegelec en janvier 1995, la fourniture, l'installation et la mise en service des équipements de péage et de contrôle des parcs de stationnement des aéroports internationaux Dorval et Mirabel. Le marché, d'une valeur de 13 millions de dollars canadiens, incluait également les travaux d'aménagement des parcs de stationnement. Les équipements, qui viennent d'être mis en service, vont permettre d'améliorer l'exploitation des parcs de stationnement et de générer une économie de plusieurs millions de dollars chaque année. Le système fournira de plus à ADM des données précieuses sur l'utilisation des stationnements, améliorant ainsi le

contrôle et la perception. Enfin, l'utilisation des stationnements sera optimisée grâce à une signalisation sur panneaux électroniques, indiquant aux automobilistes les places disponibles. Une autre particularité de ce projet réside dans la possibilité d'un paiement par carte de crédit aux caisses automatiques et aux bornes d'entrée et de sortie, ce qui constitue une première sur le continent nord-américain. Le contrat a été réalisé en partenariat par les équipes françaises de Cegelec CGA et canadiennes de Cegelec Entreprises - les premières étant responsables de la conception des produits, les secondes de leur commercialisation sur le continent nord-américain, via une société constituée avec ADM, Autopass Inc.

VENEZUELA

AUGMENTATION DE 25 % DU PRIX DES TRANSPORTS À CARACAS

Les tarifs des transports publics ont augmenté de 25% en septembre à Caracas. Le ministère des Finances envisage de plus une augmentation du prix des billets vers la périphérie en particulier vers les villes dortoirs de Charallave, Guarenas, Guatire, La Guaira, San Antonio et Los Teques.

TURQUIE

UNE ASSURANCE CRÉDIT POUR LE MÉTRO DE TÉHÉRAN

La plus grande compagnie d'assurances chinoise a remporté un contrat de 450 millions de dollars pour fournir une assurance crédit à l'export pour le métro de Téhéran, qui est actuellement construit par un consortium chinois. Dans un accord signé lundi à Pékin, People's Insurance (Property) Co Ltd, une filiale de People's Insurance Company of China (PICC), a signé un contrat avec dix banques et quatre compagnies d'import-export

chinoises. Le contrat destiné à assurer des crédits pour financer la construction du métro de Téhéran est le plus gros contrat signé par PICC, selon le journal. La coopération économique entre la Chine et l'Iran s'est développée l'an dernier quand le consortium chinois a remporté un contrat de 580 millions de dollars pour fournir des locomotives, des voitures et autres équipements pour le métro de Téhéran.

ROYAUME-UNI

RAIL : DEUX NOUVELLES LIGNES BRITANNIQUES PASSENT AU PRIVE

Deux nouvelles sociétés ferroviaires de transport de passagers britanniques, «South Wales and West Railway» et «Cardiff Railway» ont été cédées, le 17 septembre, au secteur privé dans le cadre de la privatisation de l'ancien monopole British Rail. Les deux sociétés ont été attribuées à Prism, une société qui a déjà repris une autre des lignes de British Rail, la London Tilbury and Southend (LTS). Les franchises ont été attribuées à Prism pour sept ans et demi. Prism a été créée par quatre anciens cadres dirigeants de sociétés spécialisées

dans le transport par autobus, afin de se consacrer à la privatisation de British Rail. Comme dans les autres privatisations de sociétés issues de British Rail, Prism s'est engagé à moderniser considérablement les locomotives et les voitures des deux compagnies. Pour l'exploitation de ces deux sociétés, British Rail recevra des subventions jusqu'en 2003/2004. Elles seront, pendant la première année pleine d'exploitation, 1997-1998, très légèrement inférieures aux aides que reçoit actuellement British Rail pour leur exploitation, selon l'OPRAF.

ROYAUME-UNI

DISPARITION DES BUS A PLATEFORME ARRIERE DE LONDRES D'ICI CINQ ANS

Les derniers autobus à plateforme ouverte à l'arrière, l'un des symboles de Londres, seront mis

hors service d'ici cinq ans, a annoncé London Transport qui gère les transports publics de la capitale



britannique. Ces autobus à impériale rouges, baptisés «Routemasters» et entrés en service en février 1956, feront place à des véhicules avec entrée à l'avant et moteur arrière, équipés de portes automatiques. Le dernier Routemaster avait été construit en 1968 pour une durée de vie théorique de 17 ans, mais la nouvelle réglementation de sécurité entrée depuis lors en vigueur interdit désormais la fabrication de modèles de ce genre. Le nombre d'accidents sur les Routemasters, qui permettent

aux voyageurs de sauter en route - parfois au milieu des voitures - est quatre fois supérieur à celui des nouveaux autobus en circulation. Conscients de l'attrait de ces autobus pour les touristes, qui les considèrent comme partie intégrante du patrimoine culturel londonien au même titre que les taxis noirs ou les cabines de téléphone rouges, les responsables de London Transport ont concentré les 600 autobus survivants sur les trajets parcourant le centre de la capitale.

UN CONSORTIUM POUR LE MÉTRO LÉGER DE CROYDON

Le consortium Tramtrack Croydon Limited TCL, composé de Bombardier Eurail SA, CentreWest Limited, Sir Robert McAlpine Limited, Amey Construction plc et le Royal Bank of Scotland plc, a été sélectionné à l'issue d'un appel d'offres public pour collaborer avec London Transport et la municipalité londonienne de Croydon à la finalisation du contrat de concession relatif à la ligne de métro léger Tramlink. La concession aura une durée de 99 ans et couvrira la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et le financement de la ligne, laquelle aura une longueur de 28 km et reliera Croydon, Beckenham, Elmers End, New Addington et Wimbledon.

La concession devrait être octroyée d'ici l'été après une dernière négociation avec Tramtrack Croydon Limited. La valeur totale du contrat est estimée à 160 millions de livres.

Le dossier de candidature qui a été préparé conformément aux critères fixés par la «Private Finance Initiative» du gouvernement britannique, prévoit une participation aux risques pour les entreprises du secteur privé participant au contrat.

Les travaux de construction devraient débuter cette année encore. Quant à la mise en service, elle est prévue pour l'an 2000. La filiale Prorail de Bombardier Eurail à Wakefield livrera au minimum 22 trams.

CHINE

TRANSPORT ROUTIER ET AERIEN EN HAUSSE AU DÉTRIMENT DU RAIL

La fréquentation du rail pâtit du rapide développement des transports routier et aérien, a rapporté récemment l'agence Chine Nouvelle. Autour de la fête du nouvel an lunaire, qui donne lieu chaque année au déplacement des dizaines de millions de Chinois, les réservations de billets de train ont connu cette année une baisse de 4,7 % par rapport à l'année précédente, a précisé l'agence officielle. Les autoroutes et les liaisons aériennes ont vu par contre leur fréquentation augmenter de 4,5 % et de 21 % respectivement. Le développement d'autres moyens de transport au détriment du rail a été

favorisé par l'extension rapide du réseau routier ainsi que par une augmentation de 50 % du prix des billets de train en octobre dernier, selon Chine nouvelle. De 1991 à 1995, ont été construits 92 000 kilomètres de routes et autoroutes, avec une augmentation de 55 % du nombre de passagers empruntant l'autobus. La réservation de billets aériens est de son côté en augmentation constante de 20 % annuelle. Selon des sources officielles, 381 millions de passagers avaient emprunté le train de janvier à mai de cette année, soit 13,1 % de moins qu'à la même période de l'an dernier.

MERCEDES-BENZ SUR LE POINT DE CRÉER UNE SOCIÉTÉ COMMUNE DE BUS

Le constructeur automobile allemand Mercedes-Benz est sur le point de créer une société commune avec le fabricant chinois Yangzhou Motor Coach Manufacturer General pour fabriquer et vendre des autobus en Chine. «Nous prévoyons de signer les contrats à partir du 16 septembre», a précisé un porte-parole de Mercedes, M. Dau. Le porte-parole a refusé d'en dire plus. Mercedes-Benz étudie depuis longtemps la

possibilité de produire des bus dans le sud de la Chine avec Yangzhou Motor Coach Manufacturer (YMC), qui est le plus important constructeur de bus chinois avec 4300 unités par an. En juillet 1995, le groupe allemand avait indiqué qu'il voulait investir plus de 50 millions de DM pour augmenter la production à 7000 unités par an dans un premier temps. Une lettre d'intention avec YMC avait été signée en septembre 1994.

OTIS DÉCROCHE UN CONTRAT DE 24,5 MILLIONS DE DM À SHANGHAÏ

Le groupe allemand Otis a décroché un contrat de 24,5 millions de marks pour fournir et installer 120 escaliers roulants destinés à la nouvelle ligne de métro de Shanghai. La filiale Shanghai Otis Elevator Co. va installer

les escaliers roulants contrôlés par ordinateur qui seront fournis par l'usine d'Otis de Stadthagen (Allemagne). La nouvelle ligne de métro de Shanghai entrera en activité au début de l'an 2000.

CHILI

GEC ALSTHOM REMPORTE LE CONTRAT DU MÉTRO DE SANTIAGO

Le groupe franco-britannique GEC Alsthom a été choisi pour la fourniture de 42 voitures pour le métro de Santiago, d'un montant de 61 millions de dollars. Les deux autres concurrents, l'espagnol CAF et le canadien Bombardier, ne répondaient pas aux spécifications requises, selon la direction du métro. Le métro de Santiago,

conçu par des ingénieurs français, agrandit son réseau avec la construction d'une troisième ligne. Les voitures de GEC Alsthom, qui seront réparties en sept rames, sont destinées à équiper la première ligne, la plus vétuste. Le matériel roulant sera construit dans l'usine parisienne du groupe.



BBA, la troisième société régionale de transports publics néerlandais a mis en service en juin dernier 11 autobus Daf fonctionnant au GPL, ce qui porte à 56 le parc d'autobus de ce type exploités par ce réseau. Ces autobus qui circulent dans et autour de Tilburg et Breda sont équipés de moteurs GPL Daf avec injection liquide multipoints.

PAYS-BAS

PROJET D'EXTENSION DU RÉSEAU DE MÉTRO LÉGER D'AMSTERDAM

NS Reizigers, la division trafic voyageurs des chemins de fer néerlandais, a dévoilé son projet de créer un réseau RER de liaisons ferroviaires rapides et à haute fréquence sur sa desserte nord d'Amsterdam. Appelé Sternet Randstad Noord, ce réseau prévoit une fréquence d'un train toutes les dix minutes sur les lignes à destination de Purmerend Overwhere, Uitgeest, Zandvoort, Leiden, Hoofddorp, Abcoude, Hilversum et Almere Buiten-Oost. Selon les prévisions, ce projet ne devrait entraîner aucune dépense majeure en infrastructures ou en matériels roulants. Actuellement, les chemins de fer néerlandais revendentiquent pour leurs liaisons ferroviaires de longue et courte distance environ 20 % du volume annuel des déplacements estimé à quelque 15,6 milliards de km, dont les trois quarts sont

effectués en voiture. Selon NS Reizigers, d'ici à l'an 2002, Sternet devrait être en mesure d'augmenter sa part de marché à 1,8 milliards de km parcourus, soit près de 600 millions de plus que les services Stoptrein à l'heure actuelle, et d'offrir une alternative attrayante aux déplacements en automobile. Le plan prévoit la construction de 11 nouvelles gares, l'établissement de connexions performantes avec les autres modes de transport public, et, afin de réduire les coûts, la limitation du personnel roulant à une seule personne par train. Les responsables de NS Reizigers estiment que les recettes pourraient couvrir jusqu'à 90 % du coût. Le projet a été soumis aux autorités municipales et régionales qui subventionnent les services de transport public de la banlieue nord d'Amsterdam.

bloc-notes

Appel à communication

Les systèmes de voitures à usage partagé : libre service, multipropriété, car pool. Une recherche active mais dispersée existe sur ces nouveaux modes de transport émergents qui comportent un grand nombre d'aspects encore très faiblement connus. Une mise en commun des connaissances constitue un moyen efficace et rapide de faire progresser et de diffuser les connaissances. C'est pourquoi, les deux instituts Inrets et Inria engagés eux-mêmes dans le programme Praxitèle proposent une journée de mise en commun des expériences ou des études relatives à ces nouveaux modes de transport. Les communications pourront concerter :

- une description des expériences passées, en cours ou prévues,
- la compréhension, la

modélisation du fonctionnement technique des systèmes,

- des études de clientèle, comportement, usage,
- des études d'impact sur les autres systèmes de transport,
- des évaluations technico-économiques,
- l'évaluation des externalités de ce type de système sur la ville...

Le colloque se tiendra à Paris, le 2 juin 1997. Les projets de communications sont à envoyer à l'une des personnes suivantes avant le 31 décembre 1996 :

- J.M. Blosseville ou M.H. Massot, Inrets, 94114 Arcueil Cedex, France.

Télécopie : (1) 45.47.56.06, E-Mail : blosseville@inrets.fr

- M. Parent, Inria, BP 105, 78153 Le Chesnay Cedex, France.

Télécopie : (1) 39.63.58.88, E-Mail : Michel.Parent@inria.fr

Les villes moyennes de A à Z

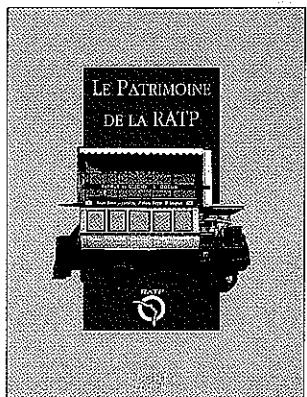
La Fédération des maires des villes moyennes publie l'édition 1996 de son répertoire. Outil de travail au service des élus, des personnels territoriaux et de toute personne en relation avec les villes moyennes, il regroupe des informations concrètes sur les 185 villes moyennes et sur leurs structures intercommunales. Il présente pour chaque ville une liste

fonctionnelle de l'organisation municipale par compétence avec les noms des élus et des responsables des services concernés, permettant ainsi à chacun d'identifier rapidement son interlocuteur direct. Disponible par la FMVM, 42 boulevard Raspail, 75007 Paris (Tél. : (1) 45.44.99.61, fax : (1) 45.44.24.50) au prix de 350 francs.

Le patrimoine de la RATP

Pour la première fois, un recueil encyclopédique, illustré de 1200 photographies en couleurs, livre à feuilleter pour le plaisir, fait découvrir l'étonnant patrimoine d'une grande entreprise publique : la RATP. La RATP montre un patrimoine très diversifié : le matériel roulant tout d'abord (autobus, tramways ou métro), témoins de la vie urbaine, objets familiers que les usagers se sont appropriés et qui leur sont aujourd'hui présentés comme des pièces de musée, un patrimoine bâti (ouvrages d'art, accès Guimard, viaducs de Passy ou d'Austerlitz), un patrimoine d'archives.

Autant d'extraordinaires trésors sur lesquels veille un conservateur, appartenant à une mémoire collective qui sont enfin mis en lumière. Disponible par Flohic Editions, 28 av. Jean-Jaurès, BP 33, 94222 Charenton cedex, au prix de 270 francs.



Statistiques mondiales de Transport de l'IRU

Quel est la longueur du réseau routier de l'Irlande ? Combien y a-t-il d'autobus et d'autocars au Brésil ? Quel est le réseau ferré le plus long du monde ?

Combien de personnes travaillent dans le secteur du transport et combien de tonnes de marchandises circulent par la route ? Combien de kilomètres de voies fluviales dans la République de Chine ? Où le trafic aérien est-il le plus important ? Telles sont les questions pertinentes auxquelles l'Union internationale des transports routiers s'est efforcée de répondre dans la 6^e édition de cet ouvrage. Ce recueil couvre 178 pays et regroupe les statistiques officielles les plus récentes en ce qui concerne les réseaux routiers et ferroviaires, le parc automobile et le parc roulant des chemins de fer, l'emploi dans les entreprises de transport routier, le trafic de voyageurs et de marchandises par route, rail, voie fluviale, mer et air.

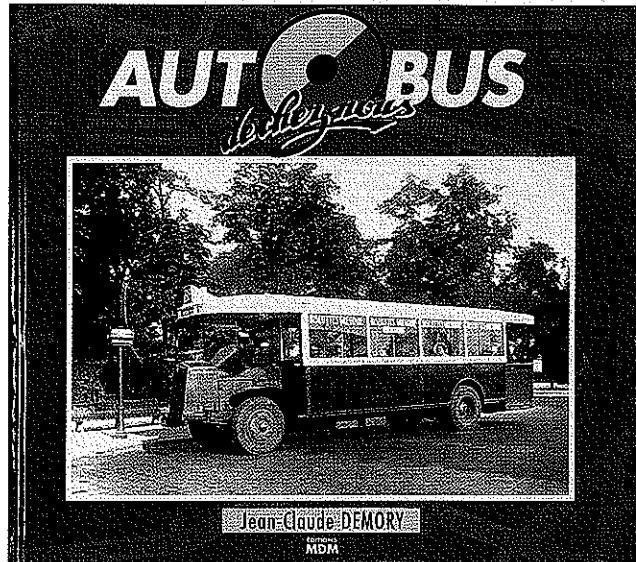
Disponible par le Centre de documentation de l'IRU, case postale 44, CH-1211 Genève 20 (Fax : 19 + 41 22 918 27 41) au prix de 150 francs suisses.

transport public

Autobus de chez nous

Il y a tout juste 25 ans, le dernier bus à plate-forme parisien rentrait au dépôt après un ultime voyage sur la ligne 21 : Gare Saint-Lazare - Porte de Gentilly. Après 35 ans de «bons et loyaux services», l'heure de la retraite sonnait et... Paris perdait un peu de son âme. Si le bus à plate-forme n'avait été qu'un simple moyen de transport, on en n'aurait pas fait toute une histoire et encore moins... un livre. Mais il est à lui seul le symbole de toute une époque : celle où la

RATP s'appelait encore la STCRP (Société des transports en commun de la région parisienne), celle où l'on pouvait encore découvrir Paris le «nez au vent», debout sur une plate-forme, celle où les composteurs n'avaient pas encore remplacé le receveur et son inénarrable moulinette, quand flottait dans le sillage d'un bus l'odeur chaude et caramélisée du fameux «ternaire», savant mélange d'essence, de benzol et d'alcool. Silhouettes légendaires et



inséparables du décor de notre Capitale, ces drôles d'engins bicolores au museau court et plat auront emmené et raccompagné trois générations de voyageurs. C'est en pensant à eux - Parisiens, banlieusards, touristes

provinciaux ou étrangers - que l'auteur, historien et journaliste a concocté cet album un brin nostalgique, mais tellement plaisant. Disponible par ETAI (96, rue de Paris - 92100 Boulogne) et en librairie au prix de 180 francs.

le transport public bouge, pour le suivre abonnez-vous !

Je désire m'abonner à transport public pour un an et joins mon règlement.

Tarif pour 11 numéros : France 440 F. dont TVA 2,1%,
Etranger et DOM TOM : 510 F.
..... abonnement(s) à F., soit un total de F.
Règlement à l'ordre de l'UTP par : chèque bancaire
 chèque postal virement postal CCP 312 08 C Paris

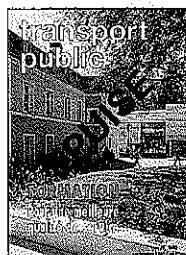
nom
organisme
adresse
.....
date et signature

bulletin d'abonnement
à retourner à l'adresse
ci-dessous
transport
public

5-7, rue d'Aumale
75009 Paris
tél. : (1) 48 74 63 51
télécopie : (1) 44 91 94 60

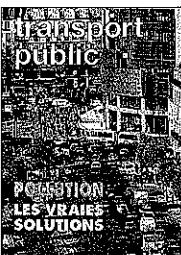
complétez votre collection transport public

années 1995 - 1996



N° 940 - septembre 1995

La formation : pour améliorer la qualité de service.
Quelles fréquences radio pour les réseaux ?
De la ville à la campagne avec le «tram-train».
La ligne Nice-Digne de nouveau sur les rails.



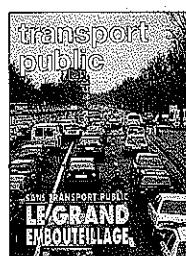
N° 941 - octobre 1995

Pollution urbaine : les vraies solutions.
Rouen donne la priorité au transport public.
Lyon : un simulateur de trafic.
Bus au gaz : encore beaucoup d'interrogations.



N° 942 - novembre 1995

Agents de prévention, contrôleurs, conducteurs : sur le terrain de l'insécurité.
La gestion intelligente des feux : pour que les bus passent au vert.
Marseille : le RTM invente l'ascenseur social.



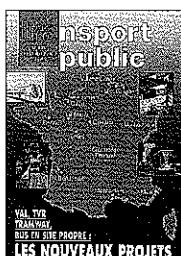
N° 943 - décembre 1995

Journée du transport public : la fête malgré tout.
La galère des Franciliens.
Design et transport : un bon point pour l'image.
«Je suis l'automobile».
Allemagne : le centième anniversaire du VDV fêté sur fond de réforme.



N° 944 - janvier 1996

Rouen, Strasbourg : le tramway un an après.
Paris après la grève : en bateau, en vélo, en auto...
Enquête transport et communication de l'Insee, 14200 ménages interrogés : toujours plus loin... mais en voiture.



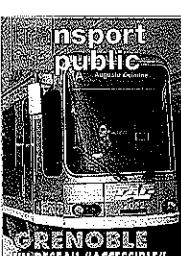
N° 945 - février 1996

2001, objectif site propre.
Service public : le débat européen.
Aériens, routiers, ferroviaires, et maritimes : les transports en France.
Le Stanislas nouveau habille sous Windows.



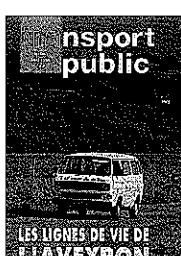
N° 946 - mars 1996

Orbitale : le nouveau visage de l'Île-de-France.
Transport public urbain : évolutions 1995 et tendances 1996.
Informations clientèle : tous les supports sont bons.
TCU : Comparaisons Ile-de-France - Province.



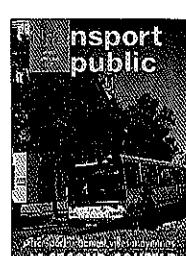
N° 947 - avril 1996

Grenoble : plus loin avec le tram.
Billettique : les nouveautés.
Allemagne : Lübeck et Aix-la-Chapelle libèrent leur centre-ville.
La recherche dans les transports terrestres : pour une meilleure qualité de service.



N° 948 - mai 1996

Les lignes de vie de l'Aveyron.
Lens-Liévin, Hénin-Carvin, Béthune ; voyager d'un district à l'autre.
Deux cents bus au gaz circulent en Allemagne.
Les voitures électriques en libre-service en ville en 1997.



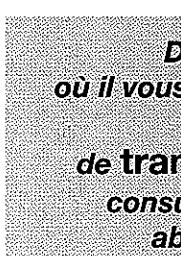
N° 949 - juin 1996

Transports urbains et villes moyennes : le second souffle.
Plans de déplacements urbains : du «bon sens» pour les villes.
En remportant la gestion d'un réseau ferroviaire londonien, la CGEA exporte son savoir-faire.



N° 950 - juillet-août 1996

Insécurité : le front commun des entreprises.
Marseille : le réseau va bouger avec la ville.
Bus au gaz, moteurs électriques dans les roues : Mercedes apprivoise les énergies nouvelles.



Dans le cas où il vous manque d'autres numéros de transport public, consultez le service abonnement.

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION transport public

nom :

adresse :

date et signature :

Je désire les N° suivants (mettre la quantité dans la case) :

940 941 942 943 944 945

946 947 948 949 950

Je commande numéros à 45 F, numéros à 48 F.

soit un total de F.

Chèque postal ou bancaire à l'ordre de l'UTP,
ou virement postal CCP 312 08 C Paris.

1995 : 45 F - 1996 : 48 F.

BON DE COMMANDE

à retourner à transport public

5, rue d'Aumale - 75009 Paris.