

La numérotation « fantaisiste » des lignes CGFTE à Nancy

Si vous êtes venus à Nancy avant le passage au réseau STAN en 2001, vous êtes obligatoirement posé au moins l'une des questions suivantes :

- ▶ je suis à Jarville. Pour aller à Nancy, je dois prendre le 1 mais pour revenir, pourquoi n'y a-t-il pas de 1 ? Pourquoi dois-je prendre à la place le 21 ou le 31 pour rentrer à Jarville ?
- ▶ je suis à Pulnoy. Pour aller à Nancy, je dois prendre le 3. Pour revenir, il n'y a pas de 3 ; il faut prendre le 33 ! Pourquoi ? Ce n'est pas logique !
- ▶ je me trouve à Seichamps. Pour aller à Nancy, je dois aussi prendre le 3. Il n'y a pas de 3 pour revenir. Mais si je prends le 33, je n'arriverai jamais à Seichamps ! Alors pourquoi le 3, qui va sur Nancy, passe aussi bien par Pulnoy que par Seichamps, alors que le 33 ne passe que par Pulnoy ?
- ▶ je pars du Val de la Masserine et je vais faire mes courses chez Intermarché. On m'a expliqué les lignes mais je n'ai rien compris. Du coup, je ne sais plus si je dois prendre le 3 ou le 43. On m'a dit que je ne pouvais pas me tromper car de toute façon, il n'y a qu'une ligne de bus qui passe... D'ailleurs, une ligne de pas n'importe quel bus ; il paraît que ce sont des bus accrochés à des cordes suspendues au-dessus de la route. Tout de suite, je suis à mon arrêt de bus mais je ne vois aucune corde nulle-part... On m'aurait menti ?
- ▶ j'habite au Haut-du-Lièvre. Pour aller à l'École des Mines, c'est le 4. Cette ligne par contre circule bien dans les deux sens mais si je prends le 4 pour rentrer, je me trouve dans le mauvais bus et j'atterris non pas chez moi, mais chez un copain qui habite près de la Faculté des Lettres ! Pour retourner au Haut-du-Lièvre, ce n'est pas le 4 mais le 19 ! Le lendemain, en allant à l'École des Mines, j'ai bien vérifié, il n'y a pas de ligne 19 pour s'y rendre ; il faut prendre le 4. D'ailleurs, je ne sais pas ce qu'ils ont de

particulier les bus de la 4 et de la 19 mais ils sont attachés à des fils. Pourquoi ? Est-ce parce qu'ils ont peur qu'on les pique ?

- ▶ j'habite Vandoeuvre Étoile et je me rends sur le Quai Sainte-Catherine à Nancy. Je dois prendre le 5. Au retour, le 5 ne passe pas devant chez moi mais à des centaines de mètres de là, en empruntant un trajet différent qu'à l'aller. En fait, j'aurais dû prendre le 25 pour rentrer. Pourquoi ?
- ▶ pour aller au lycée, je dois prendre le 16 ; pour rentrer, c'est le 36. Un de mes camarades prend aussi le 36 mais il peut aussi prendre le 6, mais seulement pour rentrer ! Pourquoi seulement pour revenir et pas pour y aller ?
- ▶ pour aller au lycée, je dois prendre le 7 ou le 17. Pour revenir, je dois prendre le 47. Un des mes camarades prend le 47 pour aller à ce même lycée. Il peut également prendre le 27 ou le 37 mais pour rentrer chez lui, il ne peut prendre que le 17. Un autre camarade prend le 7 ou le 17 pour aller en cours, comme moi. Mais pour rentrer, il ne doit pas prendre le 47 mais le 37. Explications ?
- ▶ un dernier exemple pour la route : je dois me rendre au Vélodrome. Si je viens de Jarville, je dois prendre le 30A ou le 30B. Mais si je viens de Laxou, c'est le 30C ou le 30D. C'est logique ?

Explications

Pour simplifier, le réseau CGFTE de Nancy était constitué des lignes principales suivantes :

| | | |
|----|------------------------|-------------------------------|
| 1 | maxéville mairie | jarville sion |
| 3 | laxou provinces | essey point central |
| 4 | vandoeuvre chu brabois | nancy beauregard |
| 5 | nancy île de corse | vandoeuvre cheminots |
| 6 | vandoeuvre clairmatin | nancy fontenoy |
| 8 | nancy cimetière du sud | malzéville |
| 19 | nancy île de corse | haut du lièvre champ le boeuf |
| 29 | nancy gare | tomblaine sainte marguerite |

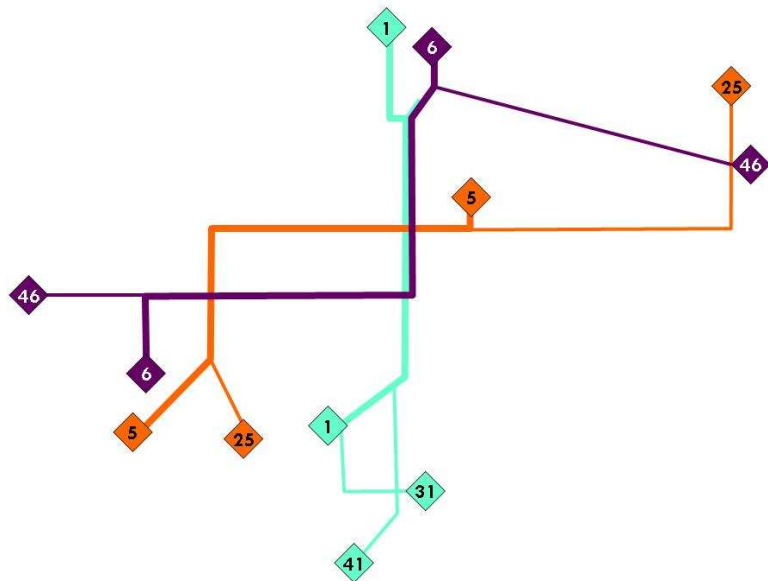
| | | |
|----|--------------------------|-----------------------------|
| 39 | nancy gare | saulxures par grands paquis |
| 40 | boufflers champ le boeuf | nancy oberlin |
| 44 | nancy île de corse | ludres |

Ces lignes formaient l'ossature principale du réseau. À ces lignes principales s'ajoutaient les lignes de complément :

| | | |
|----|-------------------|--------------------|
| 25 | vandoeuvre est | dommartemont |
| 31 | nancy saint epvre | heillecourt |
| 41 | nancy saint epvre | fléville |
| 46 | villers clairlieu | saint max gambetta |

Ces lignes de complément étaient sur la majeure partie de leurs parcours en tronc commun avec les lignes principales qu'elles complétaient.

Ainsi, la ligne 25 était, entre Place Blandan et Île de Corse, en tronc commun avec la ligne 5 qu'elle complétait jusqu'au terminus de celle-ci, avant de continuer sur Dommartemont. Les lignes 31 et 41 complétaient la ligne 1 avec un tronc commun entre Amerval et



Jarville ; la ligne 46 complétait la ligne 6 avec un tronc commun entre l'Avenue de la Libération à Vandoeuvre et le Faubourg des Trois-Maisons, avant de continuer sur Saint-Max par la voie rapide VEBE.

Il y avait également des lignes de rocade :

| | | |
|----|-----------------------------|-----------------------------|
| 30 | laxou champ le boeuf | vandoeuvre vélodrome |
| 32 | vandoeuvre vélodrome | heillecourt |
| 42 | vandoeuvre vélodrome | ludres |
| 50 | nancy beauregard | maxéville mairie |

Et pour finir, une ligne très courte :

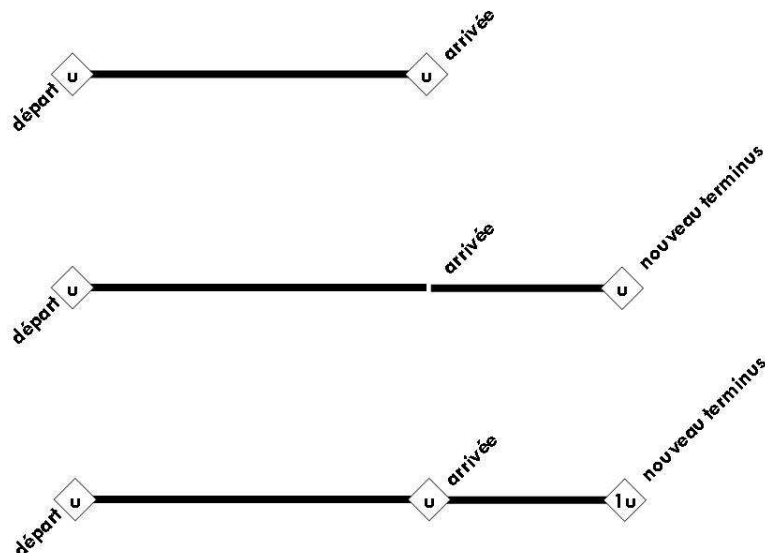
| | | |
|----|-------------------------------|-------------------------------|
| 24 | vandoeuvre chu brabois | vandoeuvre faisanderie |
|----|-------------------------------|-------------------------------|

La numérotation des lignes du réseau CGFTE Nancy semble donc somme toute assez classique et rien n'explique pourquoi l'indice de la ligne diffère selon qu'on l'emprunte dans le sens « aller » ou dans le sens « retour » et pourquoi sa numérotation est à-priori illogique.

La raison est simple : certaines lignes comportaient des prolongements, des antennes, des branches ou étaient exploitées en service partiel. Pour chacun des cas de figures évoqués, la ligne recevait un indice différent. Et si l'on regarde de plus près, on trouve justement une logique dans la numérotation de ces indices.

Les lignes prolongées

Prenons une ligne u , numérotée à l'unité (c'est-à-dire de 1 à 9), reliant le terminus « Départ » au terminus « Arrivée ». Cette ligne est prolongée de



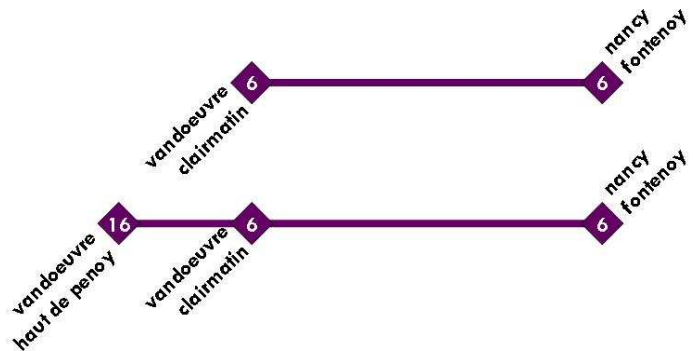
« Arrivée » à « Nouveau Terminus ». Si l'ancien terminus est supprimé, la ligne conserve son indice actuel. Si l'ancien terminus « Arrivée » est par contre maintenu, le nouveau terminus reçoit un nouvel indice, à savoir l'indice de la ligne principale ajouté de la dizaine. L'indice qui sera affiché sur la girouette du bus sera celui affecté au terminus correspondant.

Exemple : la ligne 6 reliant Nancy Fontenoy à Vandoeuvre Clairmatin. Cette ligne est prolongée de Vandoeuvre Clairmatin à Vandoeuvre Haut de Penoy. Comme l'ancien terminus « Clairmatin » est maintenu, celui-ci conserve son indice (le 6 en l'occurrence) ;

le nouveau terminus « Haut de Penoy » reçoit un autre indice, à savoir le 16. Les bus allant de Nancy Fontenoy à Vandoeuvre Clairmatin porteront l'indice 6.

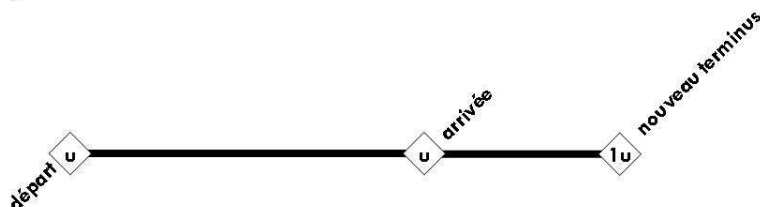
Les bus allant de Nancy Fontenoy à Vandoeuvre Haut

de Penoy porteront l'indice 16 mais pour revenir à Nancy Fontenoy, ils porteront non pas le 16 mais le 6.



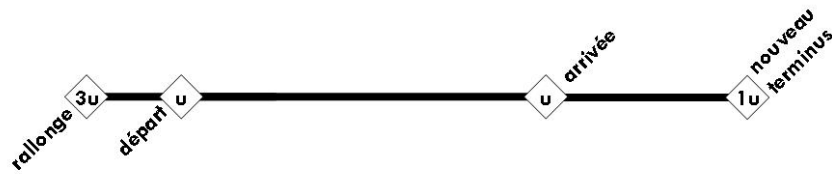
La ligne 6 est ainsi remplacée par la ligne 6-16.

Reprenons maintenant notre ligne u-1u reliant « Départ » à « Nouveau Terminus » :

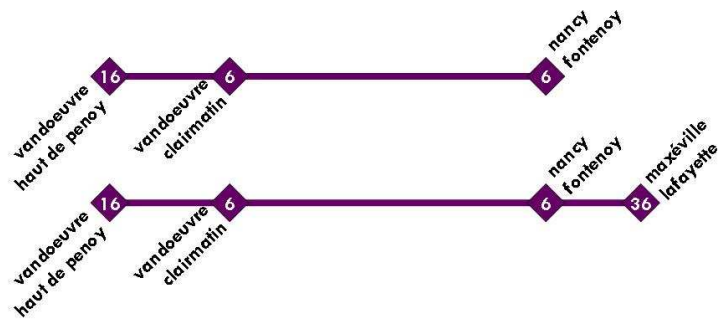


Cette ligne est maintenant prolongée de « Départ » à « Rallonge ». Comme le terminus « Départ » est maintenu et que celui-ci conserve son indice de ligne, le terminus « Rallonge » reçoit un nouvel indice. Afin de le différencier

du terminus « Nouveau Terminus », il ne reçoit pas l'indice 1u mais l'indice 3u :



Exemple : notre ligne 6-16 est prolongée de Nancy Fontenoy à Maxéville Lafayette. Le terminus « Nancy Fontenoy » est maintenu et conserve ainsi son indice de ligne (le 6) et le terminus « Maxéville Lafayette » reçoit un nouvel indice, le 36 en l'occurrence.



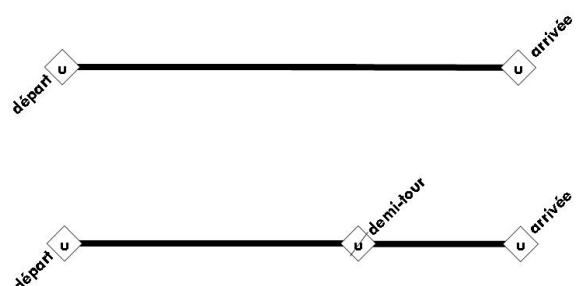
On a donc la nouvelle ligne 6-16-36 telle qu'elle sera indiquée sur les fiches horaires :

Vandoeuvre Clairmatin (6) - Vandoeuvre Haut de Penoy (16) - Nancy Fontenoy (6) - Maxéville Lafayette (36).

Quelques soient leurs provenances, les bus portent toujours l'indice de ligne correspondant au terminus qu'ils desservent. Ainsi, un bus en direction de Vandoeuvre Clairmatin portera l'indice 6 ; un bus en direction de Vandoeuvre Haut de Penoy portera l'indice 16. Dans le sens inverse, un bus en direction de Nancy Fontenoy portera l'indice 6 ; un bus en direction de Maxéville Lafayette portera l'indice 36.

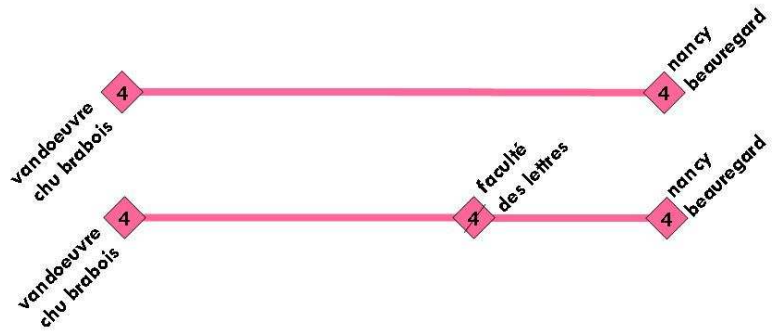
Les services partiels

Soit une ligne u (u compris entre 1 et 9), reliant « Départ » à « Arrivée ». Lors de certains services, les bus au départ de « Départ » font terminus à



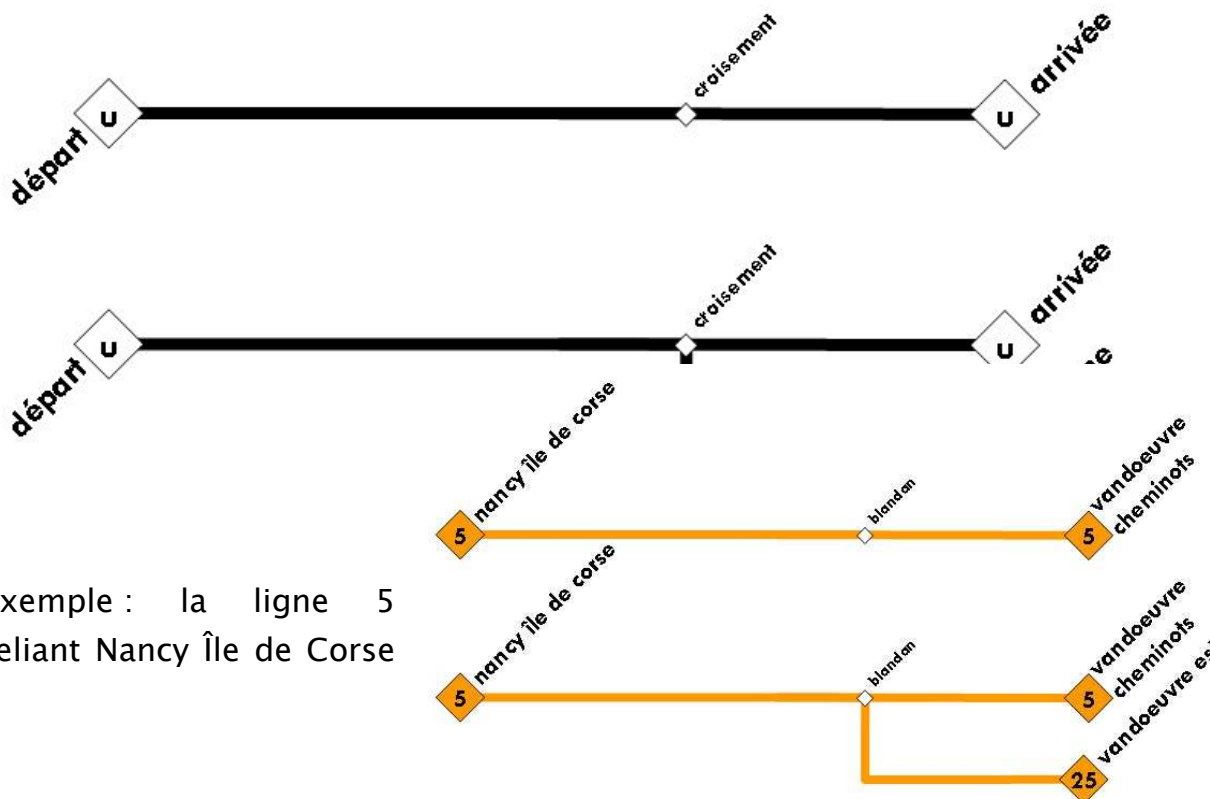
« Demi-tour ». Pour les différencier de ceux desservant « Arrivée », ces bus portent un indice de ligne différent : le u barré.

Exemple : la ligne 4 allant de Vandoeuvre CHU Brabois à Nancy Beauregard est limitée lors de certains services à la Faculté des Lettres. Les bus y faisant terminus portent ainsi l'indice de ligne 4 barré. Pour retourner à Vandoeuvre CHU Brabois, ils porteront l'indice 4.



Création d'une nouvelle antenne

Soit une ligne u (u compris entre 1 et 9) reliant « Départ » à « Arrivée ». Une antenne à cette ligne est créée, telle que certains bus en provenance de « Départ » ne desservent pas « Arrivée » mais prennent un autre itinéraire à partir de l'arrêt « Croisement » et fassent terminus à « Antenne ». Pour différencier les terminus « Arrivée » et « Antenne », ce dernier reçoit un nouvel indice, à savoir l'indice 2u.



Exemple : la ligne 5 reliant Nancy Île de Corse

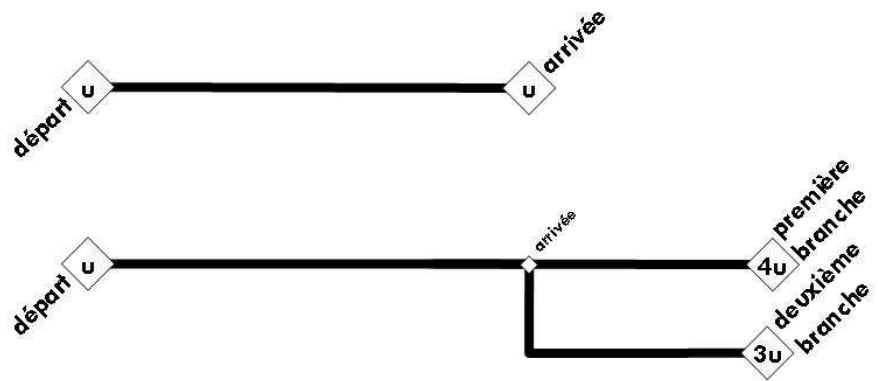
à Vandoeuvre Cheminots reçoit une nouvelle antenne reliant Place Blandan à Vandoeuvre Est. Le nouveau terminus reçoit ainsi l'indice 25 pour former la nouvelle ligne 5-25.

Remarque : on retrouve la ligne 5-25 également à Metz car le réseau messin est numéroté selon le même principe. Des lignes 1, 4, 5 et 9, on a formé les lignes 1-21, 4-24, 5-25 et 9-29. De nouvelles antennes ont été créées sur les lignes 1-21 et 4-24 pour ainsi former les lignes 1-21-31 et 4-24-34. L'antenne 24 ayant été ensuite supprimée, il ne reste plus que la ligne 4-34.

Autre remarque : quand l'antenne est créée un arrêt avant le terminus, cet antenne est considérée comme un prolongement et le nouveau terminus ne reçoit pas l'indice 2u mais 1u (ou 3u).

Lignes prolongées en plusieurs branches

Soit une ligne u (u compris entre 1 et 9) reliant « Départ » à « Arrivée ». On décide de prolonger cette ligne au delà de « Arrivée » en deux branches



différentes : une branche reliant « Arrivée » à « Première

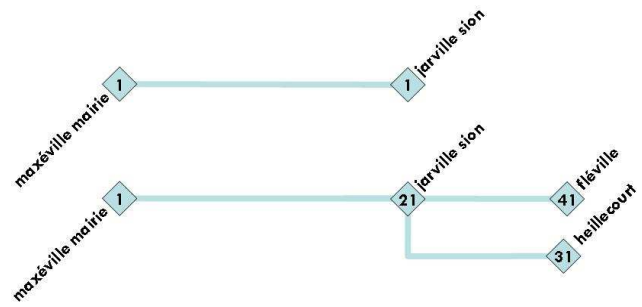
Branche » et une

autre reliant « Arrivée » à « Deuxième Branche ». Le terminus « Première Branche » reçoit l'indice $4u$ et le terminus « Deuxième Branche » l'indice $3u$.

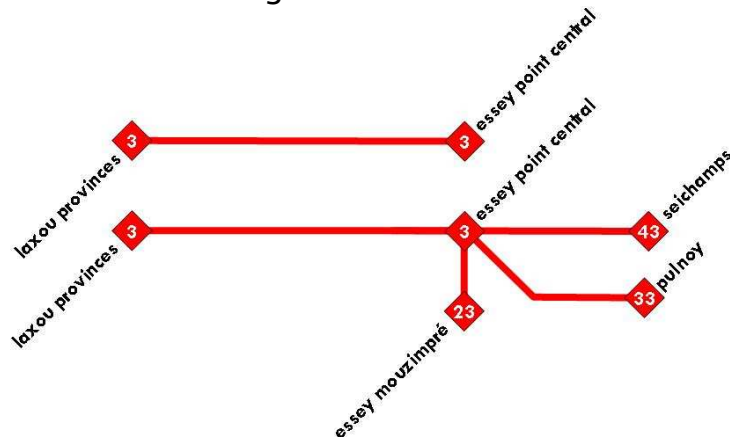
À partir de là, on a plusieurs cas de figure :

- l'ancien terminus « Arrivée » est déclassé en simple arrêt et l'on a la nouvelle ligne $u-3u-4u$
- le terminus « Arrivée » est maintenu, il reçoit néanmoins un nouvel indice, le $2u$

Exemple : la ligne 1 prolongée de Jarville Sion soit à Fléville, soit à Heillecourt. Le terminus « Fléville » reçoit l'indice 41, « Heillecourt » l'indice 31 ; le terminus « Jarville Sion » est maintenu mais reçoit un nouvel indice : le 21. Le tout formant la nouvelle ligne 1-21-31-41.



► sur la ligne u-3u-4u, on créé une troisième branche reliant « Arrivée » à « Troisième Branche ». Le terminus « Troisième Branche » reçoit l'indice 2u. Si l'ancien terminus « Arrivée » est conservé, ce dernier conserve l'indice u.



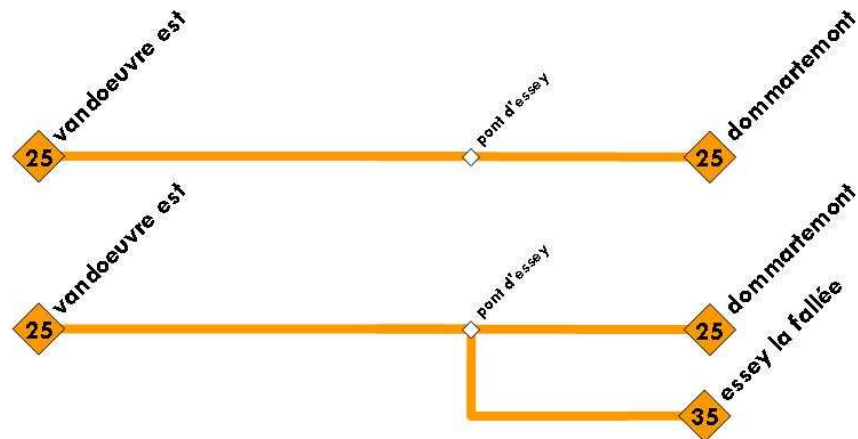
Exemple : la ligne 3 prolongée en trois branches depuis Essey Point Central, devenant ainsi la ligne 3-23-33-43.

Les lignes numérotées au delà de 10

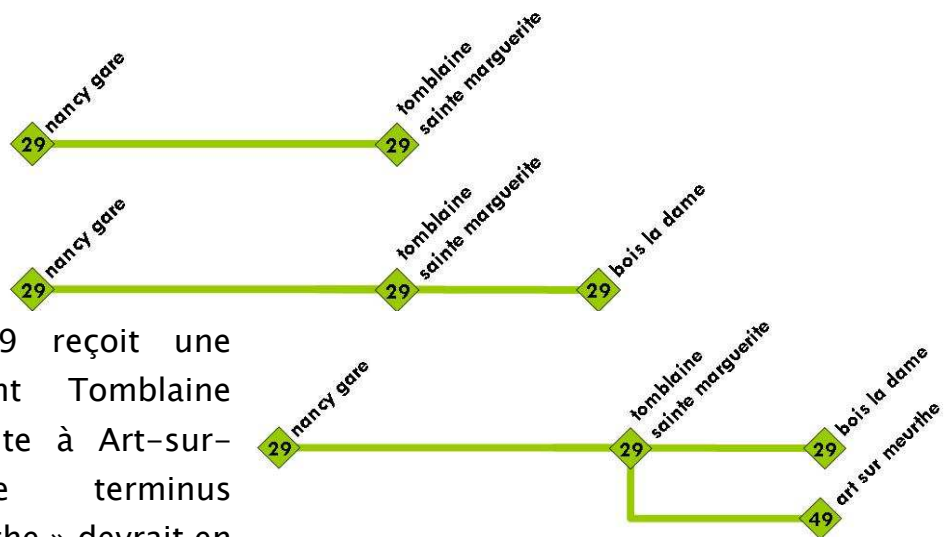
Lorsqu'une ligne numérotée à partir de 10 est prolongée, ancien et nouveau terminus conservent le même indice.

Quand une ligne reçoit une nouvelle branche, le nouveau terminus reçoit le même indice de ligne augmenté d'une dizaine, lorsque cela reste possible.

Exemple : la ligne 25 reliant Vandoeuvre Est à Dommartemont reçoit une antenne reliant le Pont d'Essey à Essey la Fallée. Le nouveau terminus reçoit ainsi l'indice de ligne 35 pour former la ligne 25-35.



La ligne 29 reliant Nancy Gare à Tomblaine Sainte-Marguerite est prolongée à Bois la Dame. Ce nouveau terminus reçoit le même indice ; le terminus « Tomblaine Sainte-Marguerite » est maintenu et conserve son indice tel qu'expliqué ci-dessus.



Cette ligne 29 reçoit une antenne reliant Tomblaine Sainte-Marguerite à Art-sur-Meurthe. Le terminus « Art-sur-Meurthe » devrait en principe recevoir l'indice 39 ; comme cet indice est déjà pris, ce terminus reçoit l'indice 49.

Lorsqu'il n'est plus possible d'attribuer de nouvel indice pour une même ligne, soit l'on attribue le même indice (cas de la ligne 32), soit l'on ajoute une lettre à l'indice (cas de la ligne 30, voir plus bas).

Le réseau CGFTE lors de la mise en place des trolleybus

Le réseau trolleybus était constitué des trois lignes suivantes :

| | | | |
|-----------|-------------------------------|-----------|--------------------------------------|
| 3 | laxou provinces | 3 | essey point central |
| | | 23 | essey mouzimpré |
| | | 33 | pulnoy |
| | | 43 | seichamps |
| 4 | vandoeuvre chu brabois | 4 | nancy beauregard |
| | | 4/ | faculté des lettres |
| 19 | nancy île de corse | 19 | haut du lièvre champ le boeuf |

Si les lignes 4-4/ et 19 étaient électrifiées de bout en bout (mis à part le terminus Faculté des Lettres), la ligne 3-23-33-43 ne l'était que partiellement et ce de Laxou Provinces à Essey Point Central. Les trolleybus qui exploitaient les branches 23, 33 et 43 devaient dépercher à Essey pour quitter le mode électrique et poursuivre leur itinéraire avec le moteur thermique.

Quant au réseau bus, il était, à la fin de la mise en place des trolleybus, constitué des lignes suivantes :

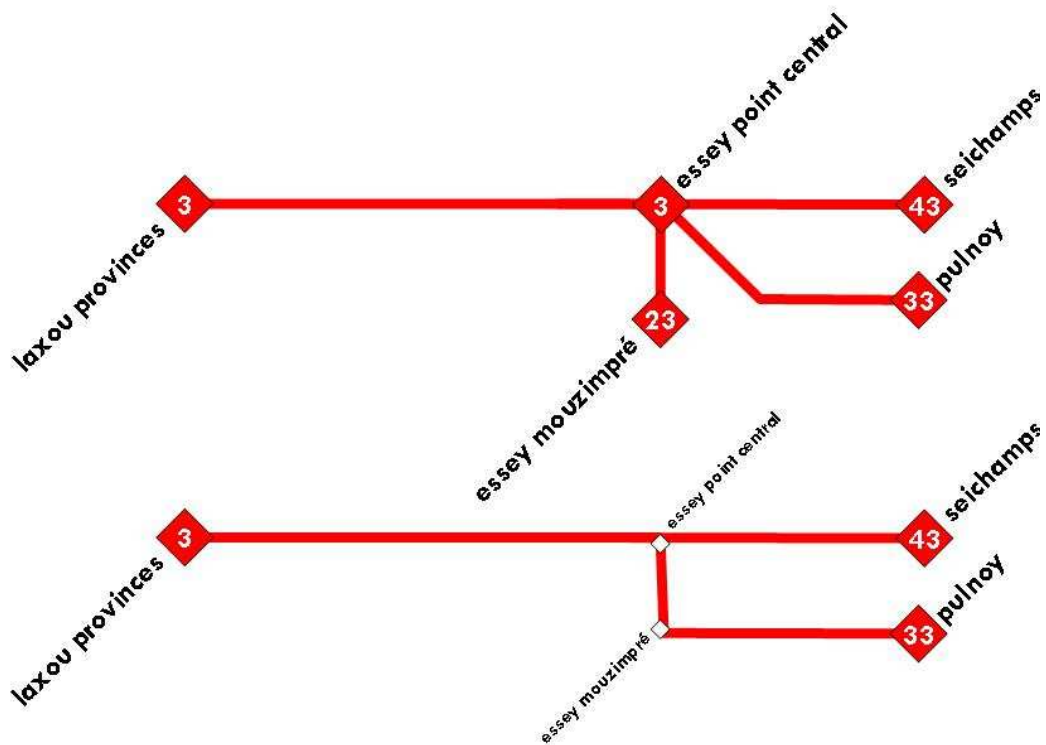
| | | | |
|-----------|---------------------------------|-----------|------------------------------------|
| 1 | maxéville mairie | 1 | jarville sion |
| 5 | nancy île de corse | 5 | vandoeuvre cheminots |
| 6 | vandoeuvre clairmatin | 6 | nancy fontenoy |
| 16 | vandoeuvre haut de penoy | 36 | maxéville lafayette |
| 8 | nancy cimetièrè du sud | 8 | malzéville |
| 24 | vandoeuvre chu brabois | 24 | vandoeuvre faisanderie |
| 25 | vandoeuvre est | 25 | dommartemont |
| | | 35 | essey la fallée |
| 29 | nancy gare | 29 | tomblaine sainte marguerite |
| | | 29 | bois la dame |
| | | 49 | art sur meurthe |
| 30 | laxou champ le boeuf | 30 | vandoeuvre vélodrome |
| 31 | nancy saint epvre | 31 | heillecourt |

| | | | |
|----|--------------------------|----|-----------------------------|
| 32 | vandoeuvre vélodrome | 32 | heillecourt |
| | | 32 | fléville |
| 39 | nancy gare | 39 | saulxures par grands paquis |
| 40 | boufflers champ le boeuf | 40 | nancy oberlin |
| 41 | nancy saint epvre | 41 | fléville |
| | | 41 | fléville z.i. |
| 42 | ludres | 42 | vandoeuvre vélodrome |
| 44 | ludres | 44 | nancy île de corse |
| 46 | villers clairlieu | 46 | saint max gambetta |
| 50 | nancy beauregard | 50 | maxéville mairie |

L'Opération Trolleybus prévoyait à l'origine également l'électrification des lignes 1, 5, 6-16-36 et 40 pour 1990, avec à terme une quatre-vingtaine de trolleybus exploitant 7 lignes. Malheureusement, jusqu'à la mise en place du nouveau Réseau Stan en 2001, le réseau CGFTE Nancy ne sera exploité que par 3 lignes de trolleybus.

Les premières évolutions du réseau

Ligne 3-23-33-43 : la branche 33 passe désormais par Essey Mouzimpré, fusionnant ainsi avec la branche 23. Les terminus « Essey Mouzimpré » et « Essey Point Central » sont supprimés. On a ainsi la nouvelle ligne 3-33-43 :



Plus tard, la desserte de Seichamps subira quelques modifications.

Ligne 29-49, branche 29 prolongée de Bois la Dame à Saulxures Forêt :

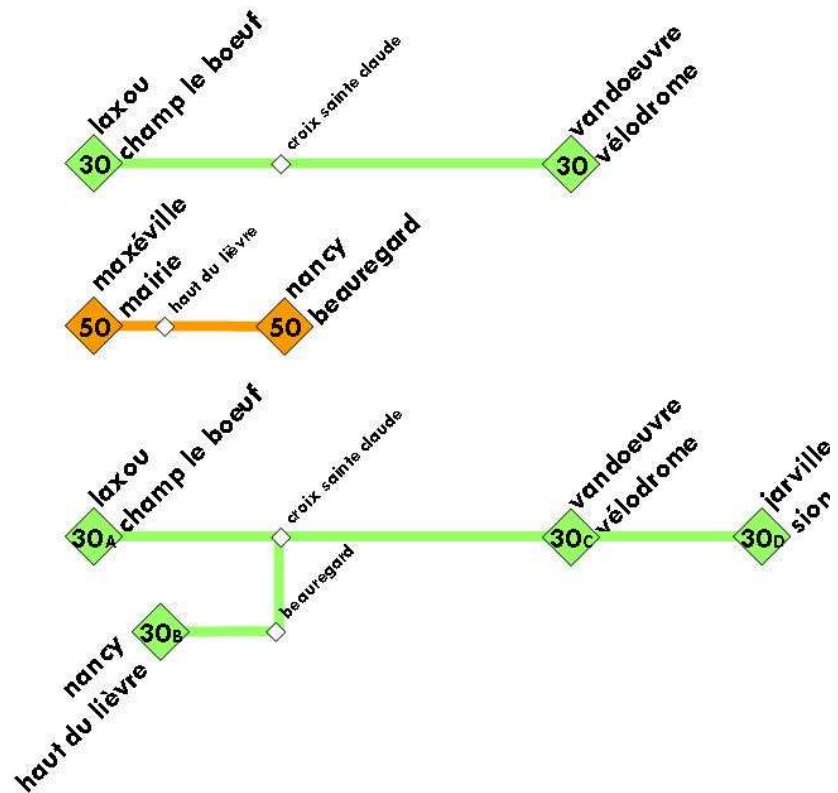
| | | | |
|----|------------|----|-----------------------------|
| 29 | nancy gare | 29 | tomblaine sainte marguerite |
| | | 29 | saulxures forêt |
| | | 49 | art sur meurthe |

La nouvelle ligne 30

D'un côté, on a la ligne 30 reliant Vandoeuvre Vélodrome à Laxou Champ de Boeuf via Laxou Provinces, Croix Sainte-Claude et Sapinière.

De l'autre, on a la ligne 50 reliant Nancy Beauregard à Maxéville Mairie via le Haut-du-Lièvre.

On a décidé que la ligne 50 ne desserve plus Maxéville Mairie mais fasse terminus au Haut-du-Lièvre, que cette ligne soit prolongée de Nancy Beauregard à Croix Sainte-Claude et fusionnée avec la ligne 30. Cela revenait à créer une antenne à la ligne 30 et donner un nouvel indice au nouveau terminus « Nancy Haut du Lièvre ». L'indice 40 étant déjà pris et les indices ne dépassant désormais pas 49, on a décidé d'attribuer des lettres en plus des numéros d'indices.



Ainsi, le terminus « Laxou Champ le Boeuf » reçoit l'indice 30A, le nouveau terminus « Nancy Haut du Lièvre » l'indice 30B. À l'autre bout de la ligne, le terminus « Vandoeuvre Vélodrome » reçoit en conséquence l'indice 30C et suite au prolongement de la ligne de Vandoeuvre Vélodrome à Jarville Sion, le nouveau terminus « Jarville Sion » reçoit l'indice 30D.

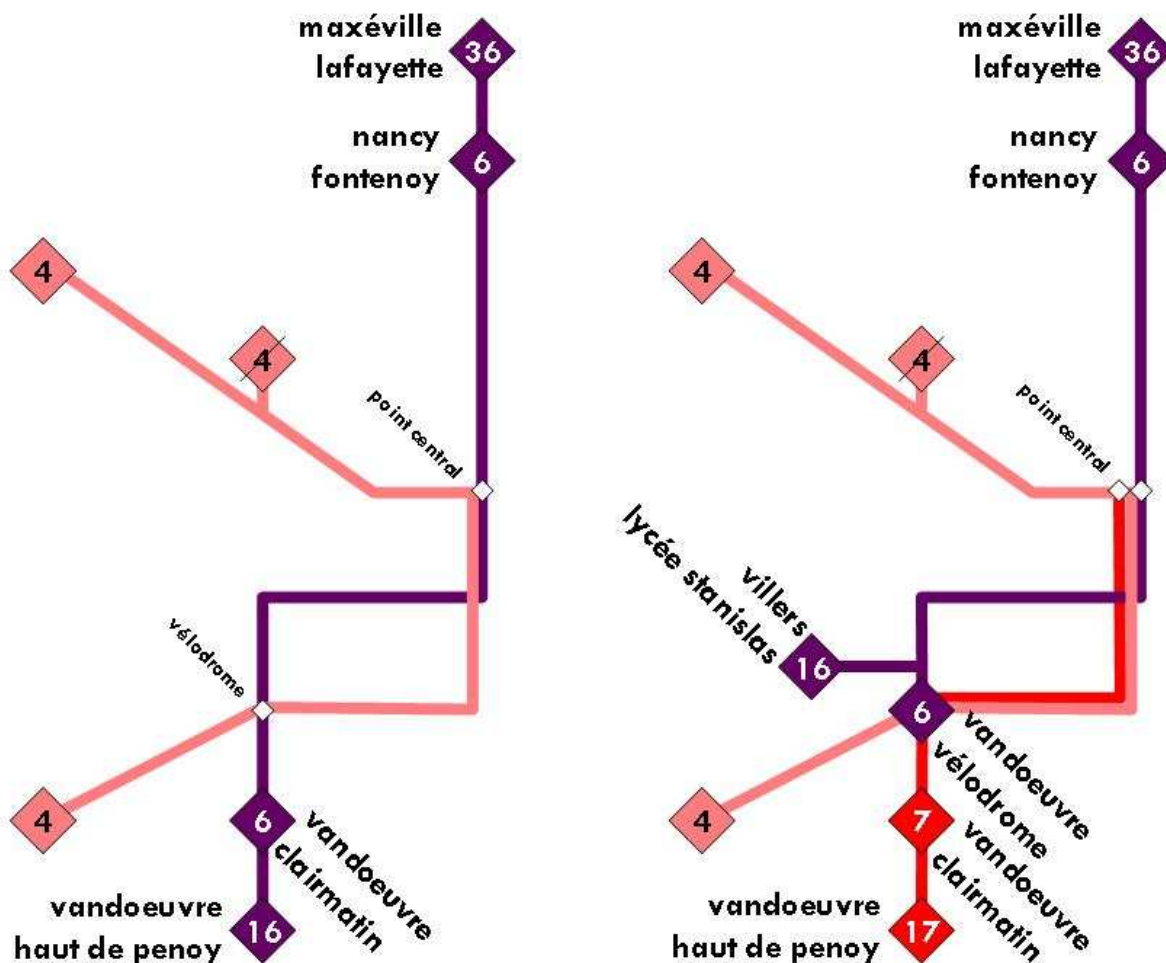
Le lycée Stanislas

À Villers-lès-Nancy a été construit un nouveau lycée : le lycée Stanislas. Ce lycée se situe à proximité du Rond-Point du Vélodrome de Vandoeuvre-lès-Nancy. Pour desservir ce lycée depuis Hillecourt, Fléville et Ludres, les lignes 32 et 42 ont été prolongées de Vandoeuvre Vélodrome à Villers Lycée Stanislas.

Pour la desserte de ce lycée depuis Nancy, le parcours de la ligne 6-16-36 a été modifié : le 6 a été raccourci de Vandoeuvre Clairmatin à Vandoeuvre

Vélodrome ; le 16 desservant le lycée Stanislas à partir du Rond-Point des Familles (dernier arrêt avant le terminus « Vandoeuve Vélodrome »).

Comme le 6-16-36 ne desservait plus Vandoeuve Clairmatin et Haut de Penoy, il a fallu créer une nouvelle ligne pour pallier à ce manque. Ainsi fut créée la ligne 7 reliant Nancy Point Central à Vandoeuve Clairmatin. La ligne 7 empruntait exactement le même itinéraire que la ligne 4 entre Nancy Point Central et Vandoeuve Vélodrome. À noter que le 7 n'avait pas de terminus à Nancy Point Central. Dès que les bus de cette ligne arrivaient à Nancy Point Central, ils repartaient immédiatement à Vandoeuve Clairmatin. On peut dire que le 7 était plutôt une demi-ligne. La desserte de Vandoeuve Haut de Penoy n'étant autre qu'un prolongement depuis Vandoeuve Clairmatin, le terminus « Vandoeuve Haut de Penoy » portait l'indice 17. On avait donc la ligne 7-17.



La nouvelle desserte de Villers-lès-Nancy

Pendant longtemps, Villers-lès-Nancy n'était desservie que par deux lignes : la ligne 30 permettant de se rendre soit à Laxou, soit à Vandoeuvre-lès-Nancy, et la ligne 46 reliant Villers Clairlieu à Saint-Max Gambetta via le pôle technologique, le vieux village de Villers, Nancy Centre et Ville Vieille.

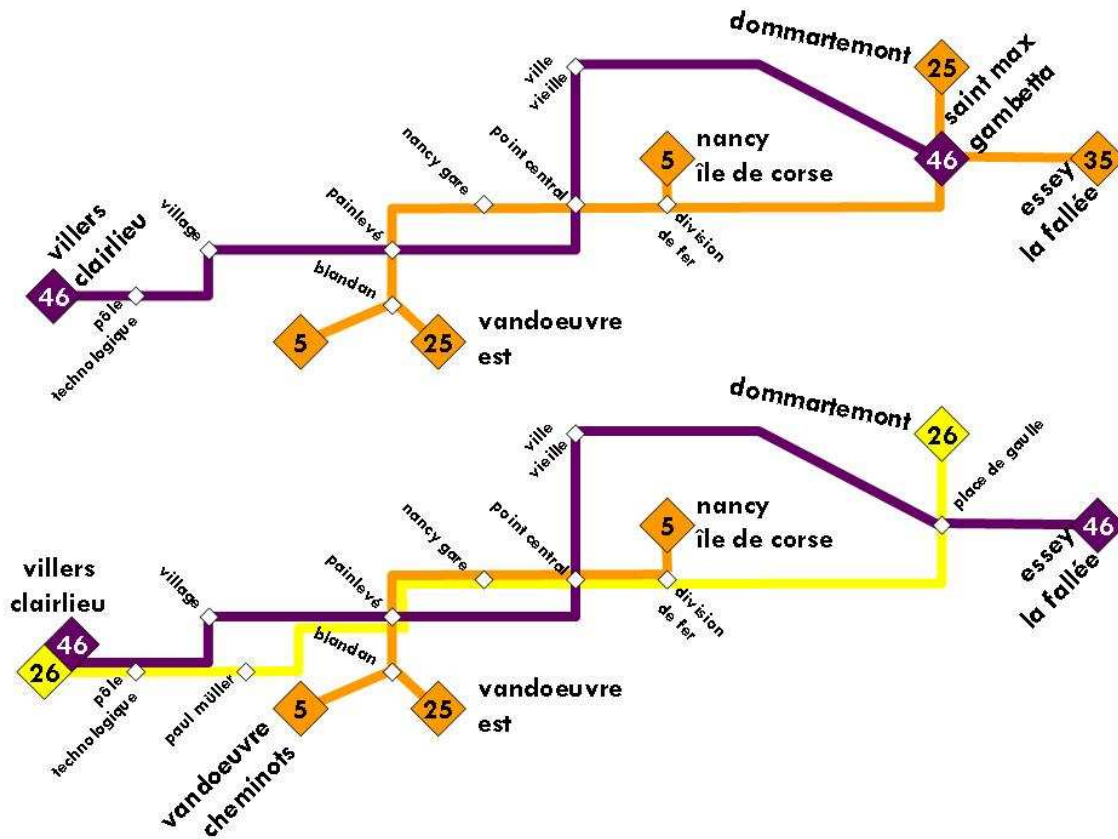
Cette desserte devait absolument être améliorée :

- ▶ le maillage du centre de cette commune était devenu insuffisant
- ▶ l'Avenue Paul Müller, à proximité de laquelle se trouvent les terrains de sport de l'UFR STAPS ainsi que quelques bâtiments de la Faculté des Sciences, n'était pas desservie
- ▶ il n'y avait aucune desserte convenable permettant de se rendre au Technopôle de Brabois depuis Villers Clairlieu. Il fallait prendre le 46 jusqu'à la limite Villers/Laxou, puis prendre le 30 jusqu'au Vélodrome, puis enfin le 4 jusqu'à Brabois, ce qui représentait un détour considérable
- ▶ pour se rendre à Nancy Centre, la ligne 46 était insuffisante. Il n'y a guère que les personnes habitant à proximité de Vandoeuvre qui bénéficiaient d'une desserte correcte en se rabattant sur la ligne 6-16-36 voire sur les lignes 4-4/ et 7-17
- ▶ parmi toutes les lignes évoquées ci-dessus, aucune d'elles ne permettait de relier Villers à la gare de Nancy sans passer par Nancy Centre

Ainsi fut créée la nouvelle ligne 26 reliant Villers Clairlieu à Dommartemont via le pôle technologique, l'Avenue Paul Müller et passant d'abord par Nancy Gare, puis par Nancy Centre. Cette ligne a permis d'améliorer le maillage dans le centre de Villers. Quelques années plus tard, afin d'améliorer encore le maillage dans le centre de Villers, la ligne 6-16-36 ne desservira plus l'Avenue de la Libération à Vandoeuvre mais sera déviée par Rue Raymond Poincaré et Boulevard Émile Zola.

La création de la ligne 26 entraîne ainsi la suppression de la ligne 25 entre Place de la Division de Fer et Dommartemont. La branche 35 desservant Essey la Fallée sera elle aussi supprimée et remplacée par la ligne 46, prolongée de Saint-Max Gambetta (aujourd'hui devenue Place de Gaulle) à

Essey la Fallée. Le reste de la ligne 25 (Division de Fer – Vandoeuvre Est), en tronç commun avec la ligne 5 jusque Place Blandan, fusionnera avec cette dernière pour former la ligne 5-25.



Afin de mieux relier le Technopôle Brabois et Villers Clairlieu, une nouvelle ligne a été créée entre le pôle technologique de Villers et le CHU de Brabois, permettant ainsi de s'y rendre depuis Villers Clairlieu par le chemin le plus court et avec une seule correspondance. Cette nouvelle ligne dessert également la Faculté de Médecine et l'Institut National Polytechnique de Lorraine.

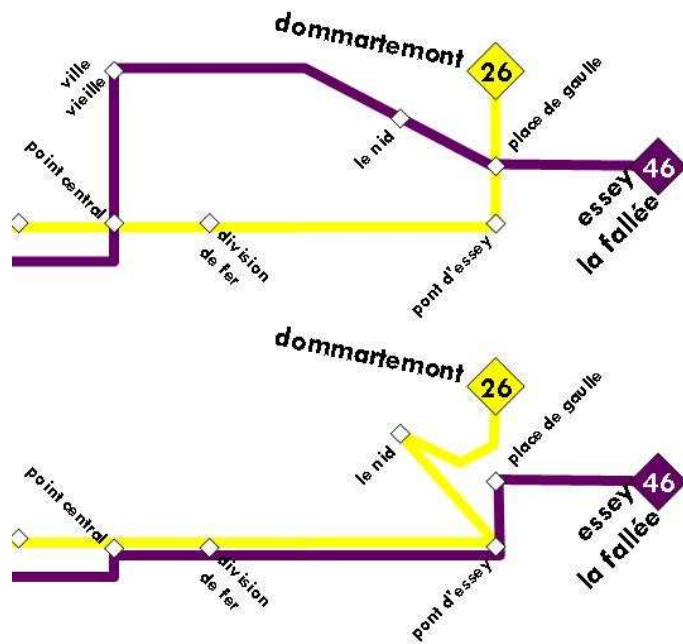
Comme la demande ne justifiait pas l'utilisation de bus classiques de type Renault R312 pouvant transporter jusqu'à 100 passagers, cette ligne était exploitée par de petits véhicules de type Renault Master, d'une capacité de 9 passagers maximum et pouvant se faufiler dans des rues étroites.

Cette ligne n'avait pas de numéro mais était baptisée « Taxibus ». Cette ligne Taxibus desservait également le secteur de la Médecine Préventive depuis le CHU, entraînant ainsi la suppression pure et simple de la ligne 24, beaucoup trop surdimensionnée par rapport à la demande.

Cette ligne desservant le secteur de Brabois, elle était tout simplement baptisée « Taxibus Brabois ». Ainsi, la ligne Taxibus reliant Laxou Provinces à Nancy Beauregard via le village de Laxou était baptisée « Taxibus Laxou » et le « Taxibus Maxéville » desservait la zone autour de la limite Maxéville/Laxou Champ-le-Boeuf.

Nouvelle Série 6

Pour améliorer le maillage entre le Pont d'Essey à Saint-Max (aujourd'hui Place Gérard Barrois) et le quartier du Nid à la limite Saint-Max/Malzéville, la ligne 26 a été déviée entre Pont d'Essey et Dommartemont par le Nid ; la ligne 46, qui jusqu'alors passait par le Vieux Nancy et empruntait la voie rapide VEBE, a été déviée par la Place de la Division de Fer et le Pont d'Essey.



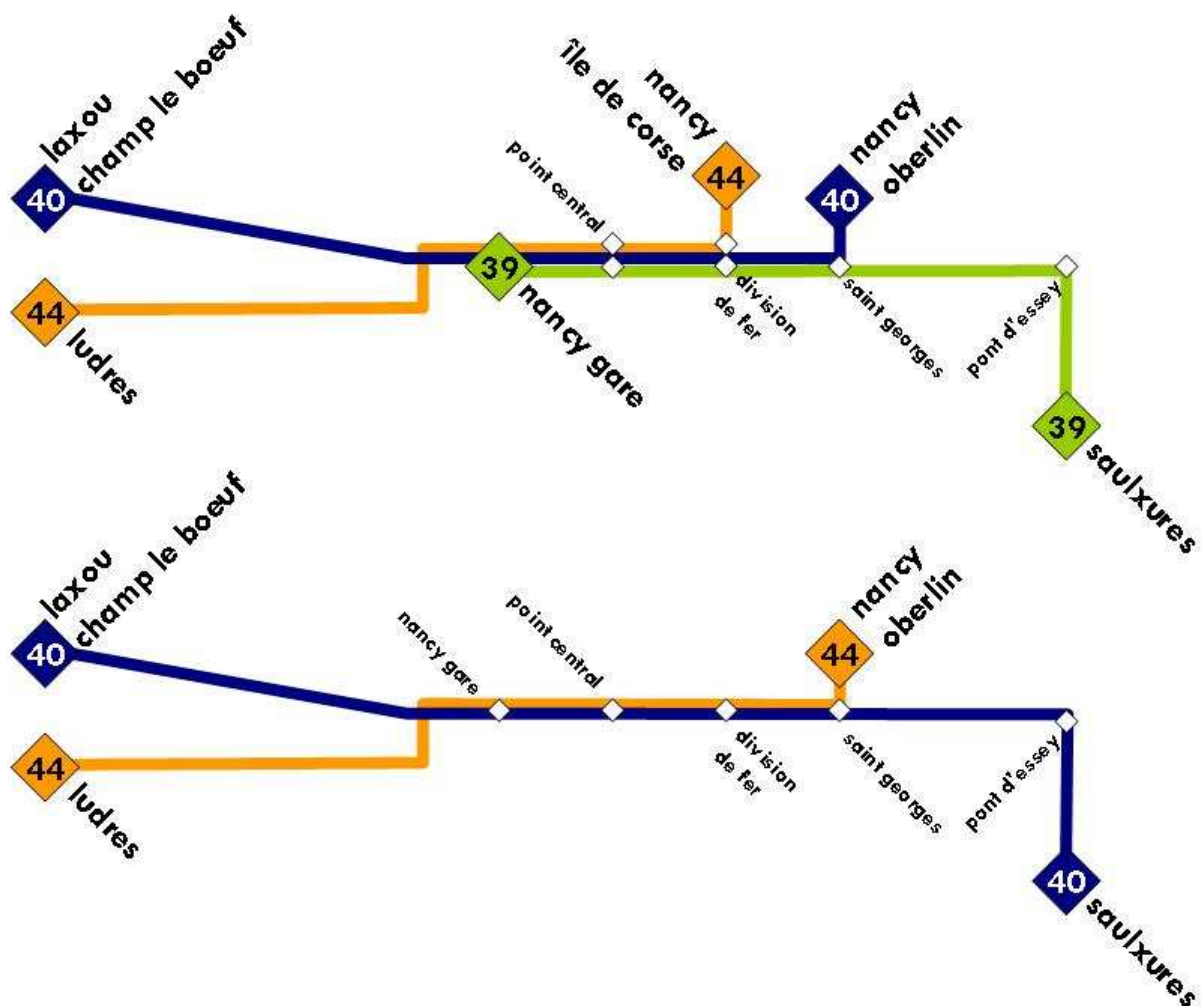
En centre-ville, le Vieux Nancy était jusqu'alors desservi par la ligne 6-16-36. Il a été décidé de relier désormais Nancy Centre au Vieux Nancy par une nouvelle ligne « Minibus » exploitée par des véhicules de petits gabarits, plus adaptés aux rues étroites. La ligne 6-16-36 a été déviée par le Cours Léopold, étant ainsi en tronc commun avec la ligne 1 entre Nancy Centre et Porte Désilles.

La fin du terminus « Nancy Gare »

En 1996, 9 lignes traversaient l'hypercentre dans l'axe Est-Ouest (Nancy Gare - Division de Fer) : 3-33-43, 5-25, 8, 19, 26, 29-49, 39, 40 et 44. Ajoutées à cela la ligne 4 qui empruntait la première moitié de cet axe et la ligne 46

qui en empruntait la seconde moitié, on comprend très vite que cet axe arrivait à saturation. Il fallait donc diminuer le nombre de véhicules empruntant cet axe sans altérer la qualité de l'offre. C'est ainsi qu'a été entreprise une vaste opération de fusion entre plusieurs lignes afin de supprimer définitivement le terminus « Nancy Gare » et de réduire le nombre de véhicules faisant terminus à Nancy Île-de-Corse.

Les lignes 39 et 40 étaient en tronc commun entre Nancy Gare et Nancy Saint-Georges, soit environ un tiers de leurs parcours respectifs. Il a été décidé de fusionner ces deux lignes en prolongeant la ligne 39 de Nancy Gare à Laxou Champ-le-Boeuf par l'itinéraire de la ligne 40, pour former la ligne 40. Cette manoeuvre a permis de gagner des véhicules. Le tronçon Nancy Saint-Georges - Nancy Oberlin a, quant à lui, été repris par la ligne 44.



Un an plus tard, la ligne 44 fera de nouveau terminus à Nancy Île-de-Corse et la desserte de Nancy Oberlin se fera via la création d'une antenne à la

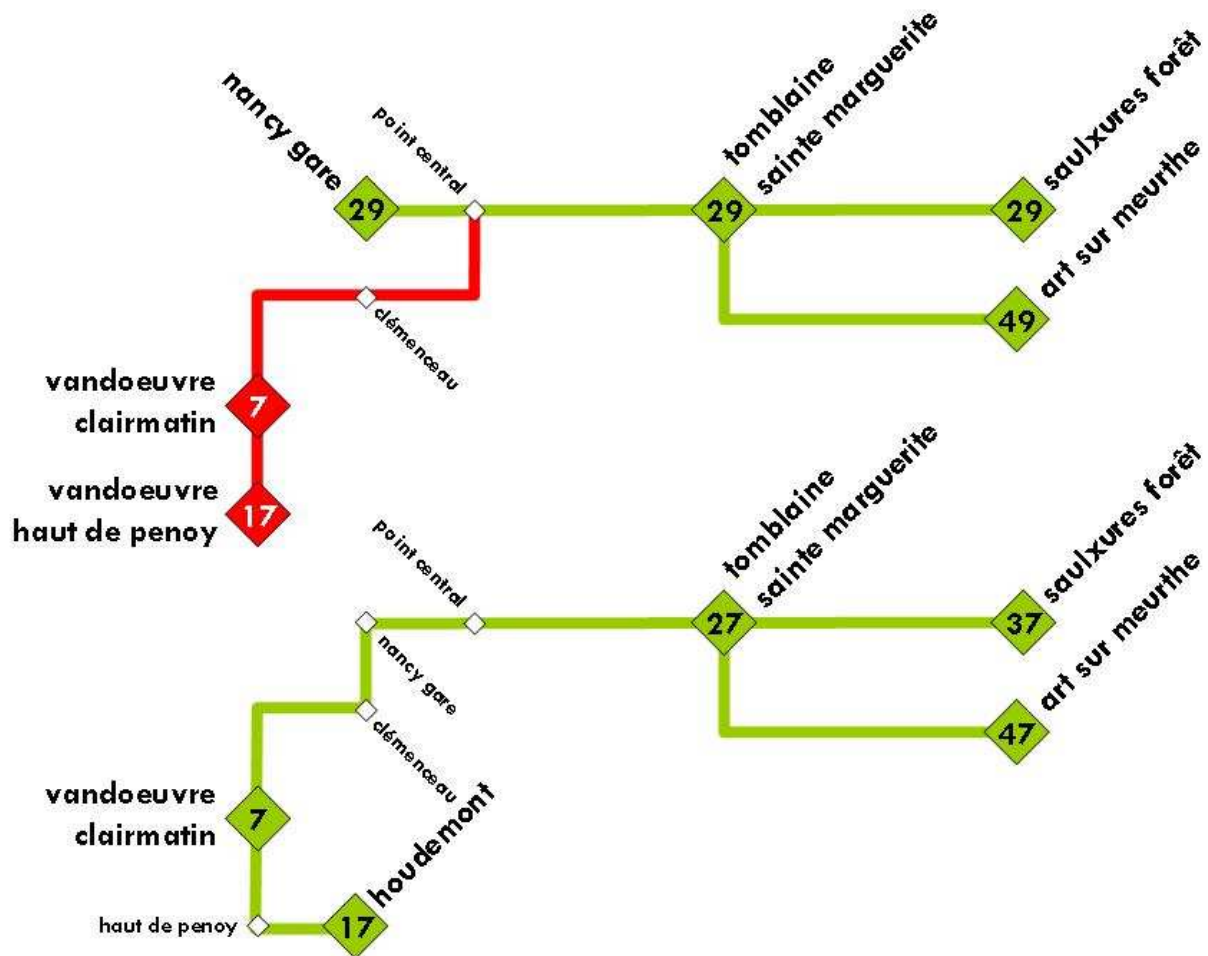
ligne 5-25 depuis Place de la Division de Fer. Comme expliqué plus haut, cette antenne est considérée comme un prolongement ; elle reçoit donc l'indice 15 pour former la nouvelle ligne 5-15-25 :

| | | | |
|-----------|---------------------------|-----------|-----------------------------|
| 5 | nancy île de corse | 5 | vandoeuvre cheminots |
| 15 | nancy oberlin | 25 | vandoeuvre est |

Autre problème : depuis Vandoeuvre, en particulier depuis le Vélodrome où est située également la Faculté des Sciences, aucune ligne ne permettait de se rendre à la gare de Nancy sans passer par Nancy Point Central. Pour pallier à ce manque, la ligne 7 a été modifiée et fusionnée avec la ligne 29. Partant de Vandoeuvre Clairmatin, elle emprunte le même itinéraire qu'auparavant jusque l'arrêt « Clémenceau », puis prend l'Avenue Jeanne d'Arc pour rejoindre directement Nancy Gare. De là, elle reprend le trajet de la ligne 29 jusque Tomblaine Sainte-Marguerite. La ligne 29 et le terminus « Nancy Gare » sont ainsi supprimés.

La nouvelle ligne 7 comporte bien évidemment les branches depuis Tomblaine Sainte-Marguerite soit vers Art-sur-Meurthe, soit vers Saulxures Forêt. Le terminus « Art sur Meurthe » reçoit donc l'indice 47, le terminus « Saulxures Forêt » l'indice 37 ; le terminus « Tomblaine Sainte-Marguerite » étant maintenu, il reçoit l'indice 27. À l'autre bout, la ligne 7 est prolongée de Vandoeuvre Clairmatin à Houdemont. C'est un prolongement ; le nouveau terminus « Houdemont » reçoit donc l'indice 17.

Voici donc la nouvelle ligne 7-17-27-37-47 :

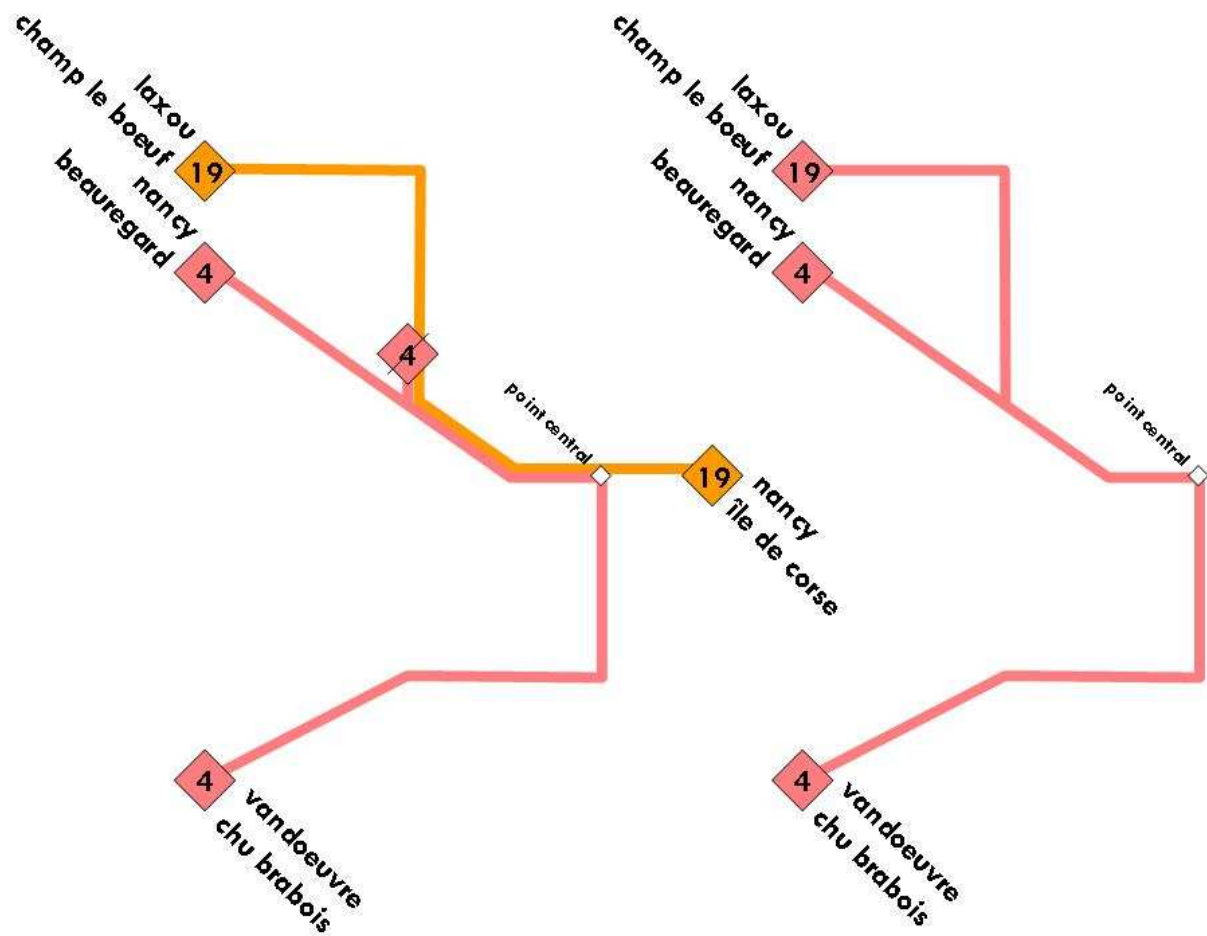


Dernier problème : la ligne 4-4/, la ligne la plus chargée du réseau, nécessitait d'être renforcée, d'autant plus qu'elle devait compenser le changement d'itinéraire de la ligne 7 entre Clémenceau et Point Central. Cadencée alors à six minutes en heures de pointe, sa capacité était insuffisante entre Nancy Centre et Brabois, mais aussi excessive entre Nancy Centre et Beaugard : entre Nancy Centre et Brabois, la fréquence devait passer à quatre minutes.

Il a donc été décidé que la ligne 19, cadencée alors à neuf minutes en heures de pointe, n'irait plus à l'Île de Corse depuis Nancy Centre mais au CHU de Brabois et serait rattachée à la ligne 4.

Pour la ligne 4, dont le terminus « Faculté des Lettres » a été supprimé, cela revenait à lui créer une nouvelle antenne vers Laxou Champ-le-Boeuf. La nouvelle ligne aurait donc dû logiquement être numérotée 4-24 ; on a toutefois choisi de conserver le numéro 19 pour la ligne 4-19. Ainsi, si l'on

prenait toujours le 19 pour se rendre à Laxou Champ-le-Boeuf, il fallait désormais prendre le 4 pour en revenir.



Le bilan de toutes ces fusions

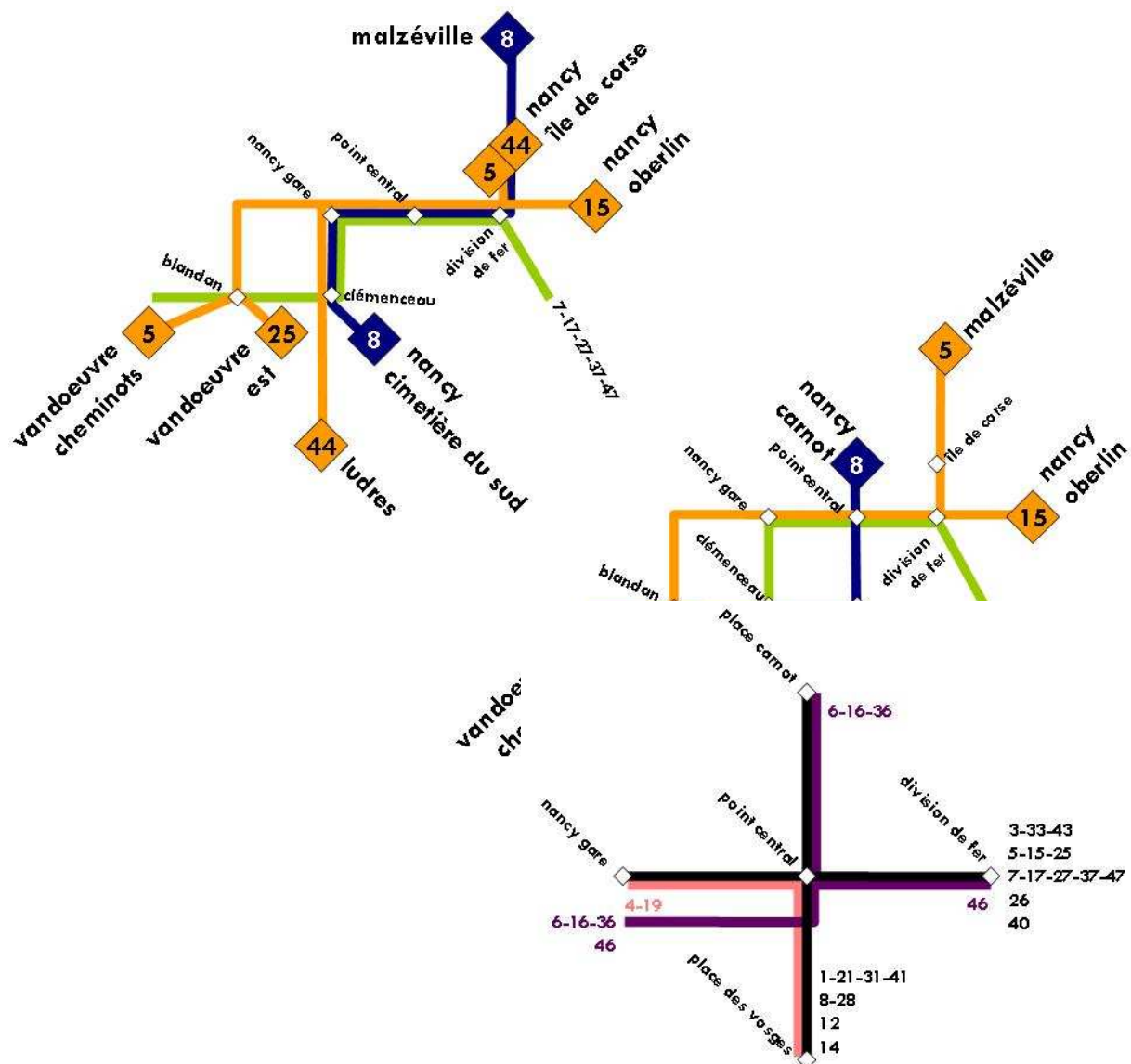
Suite à toutes ces fusions, le nombre de lignes traversant l'hypercentre d'Est en Ouest est passé de 9 à 7. Dans l'axe Nord - Sud (Place des Vosges - Place Carnot / Place Saint-Epvre), ce nombre n'est que de 5 dont 2 suburbaines, plus les lignes 4-19 et 6-16-36 qui en emprunte une partie.

Il y avait la possibilité de réduire encore le nombre de lignes traversant l'axe Est - Ouest, d'équilibrer le trafic entre les deux axes Est - Ouest et Nord - Sud, et de supprimer définitivement le terminus « Nancy Île-de-Corse » ; possibilité qui, curieusement, n'a jamais été mise en oeuvre.

Pour explication, la ligne 5-15-25 était en tronc commun avec la ligne 8 sur environ plus d'un tiers de son parcours entre Nancy Île-de-Corse et Nancy Gare. Cette ligne 8 partageait ensuite le même itinéraire que la ligne 7-17-27-37-47 jusque l'arrêt « Clémenceau » avant de continuer seule vers le Cimetière du Sud. Cette même ligne 8 était en tronc commun avec la ligne 44 entre Nancy Île-de-Corse et Clémenceau, soit environ la moitié de son parcours !

Ces lignes 8 et 44 avaient bien entendu tout leur sens lorsque la ligne 7-17-27-37-47 n'existait pas mais leurs formes étaient devenues obsolètes suite à ces fusions car faisant doublon avec d'autres lignes plus importantes.

Il aurait donc fallu prolonger la ligne 5 de Nancy Île-de-Corse à Malzéville, entraînant ainsi la suppression de la ligne 8 sur ce tronçon, puis fusionner le reste de la ligne 8 avec la ligne 44 pour former la ligne 8-28 et enfin dévier celle-ci par depuis Clémenceau par l'axe Nord - Sud pour desservir le terminus « Nancy Place Carnot » (rebaptisé depuis « Nancy Cours Léopold »).



On aurait également pu fusionner les lignes 1, 31 et 41 (chose qui sera faite par la suite). Ainsi, le nombre de lignes traversant l'hypercentre d'Est en Ouest serait passé à 5, contre 4 dans l'axe Nord - Sud (en plus des lignes 4-19, 6-16-36 et 46), permettant d'alléger le trafic en centre-ville tout en maintenant la qualité de l'offre et en économisant également des véhicules.

L'arrivée des Renault PR118

Si la fusion des lignes 4-4/ et 19 a permis un cadencement de la nouvelle ligne 4-19 à quatre minutes en heures de pointe sur tronç commun (huit sur les antennes), il est bien évident que le nombre de trolleybus affectés aux deux anciennes lignes était insuffisant pour exploiter la nouvelle ligne. De plus, le parc de trolleybus se faisait de plus en plus vieillissant. Pour compenser ce manque, certains trolleybus de la ligne 3-33-43 ont basculé sur la ligne 4-19 et ont été remplacé par des bus thermiques Renault PR180.2, eux-mêmes désaffectés d'autres lignes. PR180.2 et PER180H se partageaient ainsi l'exploitation de la ligne 3-33-43, jusqu'au jour où les nouveaux PR118 ont remplacé tous les trolleybus.

Avant le début des travaux pour la mise en place du réseau Stan, seule la ligne 4-19 était exploitée en trolleybus. Au sein de la Communauté Urbaine du Grand-Nancy, on évoquait déjà le passage à un nouveau réseau et la fin du réseau CGFTE.

Le déclin

L'exploitation progressive de la ligne 3-33-43 par des bus thermiques en lieu et place des trolleybus, jusqu'à leur retrait définitif, constitue un prémice de la fin du réseau CGFTE.

Deuxième prémice : à partir de 1997, le plan de réseau n'est plus conçu et réalisé par l'Agence Duresnes à Laxou mais par l'Agence Linéale à Paris (qui conçoit et réalise également les plans de la RATP), ce qui implique une autre cartographie, un autre format, une autre police de caractère et souvent même des lignes qui adoptent une nouvelle teinte.

Ainsi, fini les terminus représentés par un losange de même couleur que la ligne et dans lequel était inscrit l'indice de ligne ; dorénavant, le terminus est représenté par un vulgaire carré plein et l'indice de ligne est inscrit à part.

Finis également les arrêts de bus représentés par un triangle, dont l'orientation sur la carte correspondait au sens de la marche. Chaque triangle correspond à un arrêt desservi dans un sens. Ainsi, un arrêt desservi dans les deux sens sera représenté par deux triangles accolés l'un à l'autre. Le placement du triangle sur la carte correspondait (à très peu de chose près) à l'emplacement réel de l'arrêt de bus, ce qui était très pratique pour voir du premier coup d'oeil

- si l'arrêt était desservi par la ligne (par exemple ligne express ou suburbaine)
- s'il était desservi dans les deux sens ou non
- où prendre le bus lors d'une correspondance, si l'arrêt en question se trouve dans une rue perpendiculaire



Nancy n'a pas été la seule ville à cartographier son réseau de cette manière ; l'ancien réseau CGFTE de Bordeaux était cartographié de la même manière et celui de Gap l'est toujours.

Maintenant, les arrêts de bus du réseau nancéiens sont représentés par de vulgaires traits (courts pour les arrêts en sens unique, longs pour les arrêts desservis dans les deux sens), assez peu représentatifs de l'emplacement réel des arrêts, ce qui n'aide pas l'utilisateur non-averti lorsque celui-ci doit prendre une correspondance.

Enfin, la police de caractère Tw Cen MT est remplacée par l'Arial. Il suffit de comparer les deux polices utilisées sur ce document pour se faire un avis...

Les dernières modifications du réseau CGFTE

Avant le début des travaux pour la mise en place du nouveau réseau Stan, les lignes 1, 31 et 41 ont fusionné pour former la nouvelle ligne 1-21-31-41 (voir schéma sur la 6^{ème} page de ce document). La ligne 8 est prolongée de Malzéville à Pixérécourt et reçoit un nouvel indice, le 18, pour former la nouvelle ligne 8-18.

Voici donc le réseau CGFTE dans son ultime configuration :

| | | | |
|------------|---------------------------------|------------|--------------------------------------|
| 1 | Maxéville Mairie | 21 | Jarville Sion |
| | | 31 | Heillecourt |
| | | 41 | Fléville Fleurychamp |
| | | 41 | Fléville Zone Industrielle |
| 3 | Laxou Provinces | 33 | Pulnoy |
| | | 43 | Seichamps |
| 4 | Vandoeuvre CHU Brabois | 4 | Nancy Beauregard |
| | | 19 | Haut-du-Lièvre Champ-le-Boeuf |
| 5 | Nancy Île-de-Corse | 5 | Vandoeuvre Cheminots |
| 15 | Nancy Oberlin | 25 | Vandoeuvre Est |
| 6 | Vandoeuvre Vélodrome | 6 | Nancy Fontenoy |
| 16 | Villers Lycée Stanislas | 36 | Maxéville Lafayette |
| 7 | Vandoeuvre Clair Matin | 27 | Tomblaine Sainte-Marguerite |
| 17 | Houdemont | 37 | Saulxures Forêt |
| | | 47 | Art-sur-Meurthe |
| 8 | Nancy Cimetière du Sud | 8 | Malzéville |
| | | 18 | Pixérécourt |
| 26 | Villers Clairlieu | 26 | Dommartemont |
| 30A | Laxou Champ-le-Boeuf | 30C | Vandoeuvre Vélodrome |
| 30B | Nancy Haut-du-Lièvre | 30D | Jarville Sion |
| 32 | Villers Lycée Stanislas | 32 | Heillecourt |
| | | 32 | Fléville Fleurychamp |
| 40 | Boufflers Champ-le-Boeuf | 40 | Saulxures par Grands Paquis |
| 42 | Ludres | 42 | Villers Lycée Stanislas |
| 44 | Ludres | 44 | Nancy Île-de-Corse |
| 46 | Villers Clairlieu | 46 | Essey La Fallée |

Les travaux

Été 1999 : début des travaux pour la mise en place du nouveau réseau Stan, entraînant de nombreuses déviations des lignes ainsi que la dépose partielle des lignes aériennes de contact servant à alimenter les trolleybus.

Ces derniers se verront pour la majeure partie ôter définitivement leurs équipements électriques (perches, hacheurs et enrouleurs de câble) et circuleront en mode thermique jusqu'à leur réforme en 2001.

Le parc sera complété d'abord par le rachat de quelques Renault PR180 ex-T2C et PR180.2 ex-RATP, puis ensuite et surtout l'acquisition des 21 premiers véhicules fonctionnant au gaz naturel Heuliez GX417 GNV et circulant sur les lignes 1-21-31-41 et 4-19.

Nancy est la seule ville à faire circuler ce modèle. Ce véhicule est tout de suite plébiscité par la clientèle car très souple, très silencieux et très confortable. Mais il a également un gros défaut : le faible couple du moteur, surtout à bas régime, le handicape très fortement dans les fortes montées comme celle de Pinchard, alors que même un PR180.2, pourtant plus ancien, y est plus à l'aise. Conséquence : un moteur plus fortement sollicité qu'un diesel, et ce en permanence et des casses de turbo plus fréquentes.

Ce problème n'est pas spécifique au seul Heuliez GX417 GNV mais au type de propulsion. Ainsi, les nouveaux Mercedes Citaro G CNG sont moins coupleux que leurs homologues diesel (même remarque pour les MAN Lion's City) et surtout moins à l'aise dans l'Avenue de Boufflers que leurs prédécesseurs Renault PR118.

La rupture

La nouvelle ligne de TCSP T1 relie Essey Mouzimpré à Vandoeuvre CHU Brabois.

Elle emprunte l'itinéraire de la ligne 3 de Mouzimpré à Nancy Gare, puis celui de la ligne 7 jusqu'au Vélodrome, puis enfin celui de la ligne 4 jusqu'à Brabois.

Comme aucune ligne de bus ne doit circuler le long de la ligne T1, le réseau de bus doit être restructuré de façon à mettre les lignes de bus en correspondance avec la ligne T1.

Ainsi disparaît la numérotation « fantaisiste » des lignes décrite dans ce document ; numérotation qui pouvait paraître déroutante pour un non-initié mais si unique, si typique et si caractéristique du réseau nancéen. Cette numérotation « fantaisiste » faisait partie de l'identité même du réseau nancéen.

Autre élément d'identité qui disparaît : la couleur rouge et or des véhicules et infrastructures (poteaux d'arrêts) laisse la place au blanc et gris comportant des inscriptions vertes et oranges.

Dernier élément de l'identité du réseau nancéen : les poteaux d'arrêts, introduits lors de la mise en place de l'Opération Trolleybus, à la forme si unique et si caractéristiques, sont remplacés par de banals octogones, plus sobres mais aussi plus solides.

La nouvelle numérotation des lignes de bus

Pour remplacer la numérotation « fantaisiste », on a réfléchi à une nouvelle numérotation non moins originale que la précédente, peut-être un peu exagérée pour une agglomération de taille moyenne mais très efficace.

Le projet initial comprend trois lignes de TCSP : T1, T2 et T3.

Toutes les lignes de bus faisant correspondance avec la ligne T1 sont numérotées 100, les lignes de bus faisant correspondance avec la ligne T2 sont numérotées 200 et les lignes de bus faisant correspondance avec la ligne T3 sont numérotées 300. Comme il n'y a que la ligne T1 actuellement, il n'y a que les lignes de bus 100.

Sur la ligne T1, il y a sept stations prévues pour que les bus y fassent correspondance :

- 1 – Vandoeuvre Vélodrome
- 2 – Nancy Gare
- 3 – Point Central
- 4 – Division de Fer
- 5 – Saint-Georges
- 6 – Gérard Barrois
- 7 – Essey Mouzimpré

Les lignes de bus faisant correspondance avec la ligne T1 à la station 1 (Vandoeuvre Vélodrome) sont numérotées dans la série 110. Les lignes de bus faisant correspondance à la station 2 (Nancy Gare) sont numérotées dans la série 120. Celles qui croisent la ligne T1 à la station 3 (Point Central) sont numérotées dans la série 130 et ainsi de suite...

La Dame aux Pièces Jaunes

Les bus de la série 120 faisant correspondance avec la T1 à Nancy Gare y font également terminus. Pour cela, une nouvelle place, inaugurée par Madame Bernadette Chirac le 8 décembre 2000, a été aménagée pour y accueillir le pôle multimodal (train, car et bus). Cette place a été baptisée « Place de la République ».

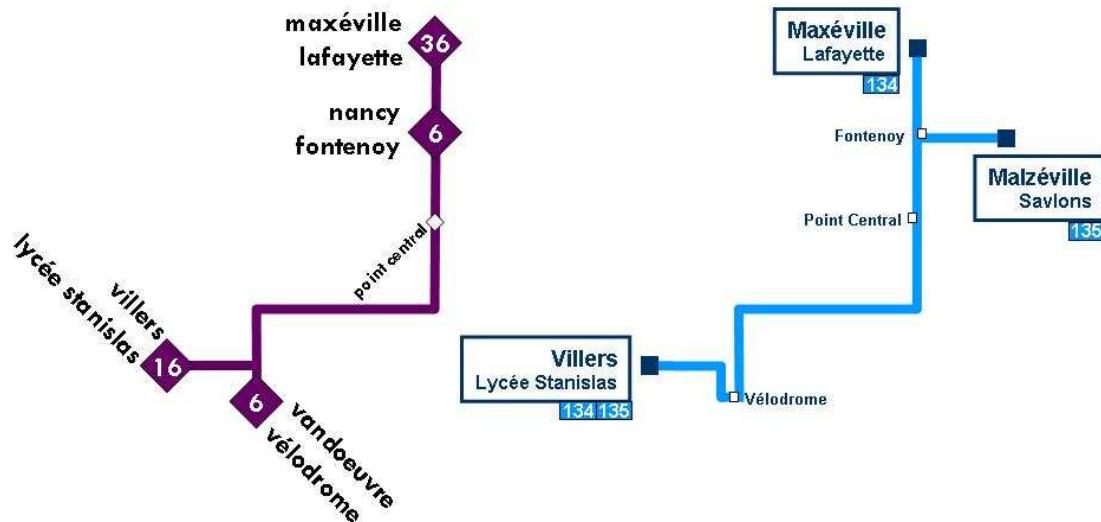
Ainsi, les bus de la série 120 font terminus à Nancy République.

La restructuration du réseau de bus

Ligne 1-21-31-41 : inchangée mais renumérotée selon la nouvelle règle. Cette ligne faisant correspondance avec la ligne T1 à la station 3, elle sera numérotée dans la série 130. Comme cette ligne comporte trois terminus différents (« Jarville Sion », « Heillecourt » et « Fléville Fleurychamp »), elle est détriplée en trois lignes : 131, 132 et 133. Le terminus « Fléville Fleurychamp », qui avait l'indice 41, c'est-à-dire l'indice le plus élevé des trois terminus, reçoit cette fois-ci l'indice le plus bas, à

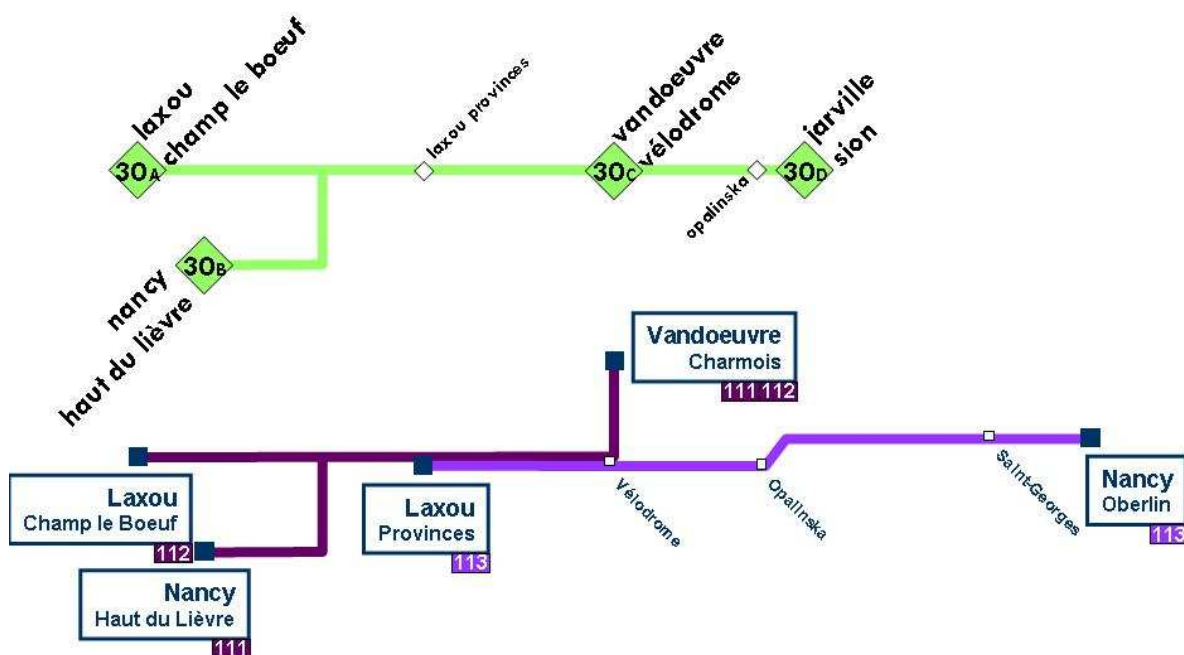
savoir l'indice 131. En toute logique, le terminus « Heillecourt » reçoit l'indice 132 et le terminus « Jarville Sion » l'indice 133.

Ligne 6-16-36 : le 16 passe désormais par le Vélodrome, supprimant ainsi l'ancien terminus « Vandoeuve Vélodrome ». Le 6 est prolongé de Nancy Fontenoy à Malzéville Savlons. La ligne croisant la ligne T1 à la station 3 et possédant deux terminus différents est ainsi dédoublée en 134 et 135. Le terminus « Maxéville Lafayette » qui portait l'indice 36, soit l'indice le plus élevé, reçoit maintenant l'indice le plus bas, à savoir le 134. Le terminus « Malzéville Savlons » porte l'indice 135.



Les nouvelles lignes 136 et 137 reprennent une partie de la ligne suburbaine 12.

Ligne 30 : elle a été prolongée de Jarville Sion à Nancy Oberlin via Nancy Saint-Georges et scindée en deux : une ligne reliant Laxou Champ-le-Boeuf / Nancy Haut-du-Lièvre à Vandoeuve Vélodrome, prolongée jusqu'au Charmois, et une ligne reliant Laxou Provinces à Nancy Oberlin. Ces trois lignes croisant la ligne T1 à la station 1, elles sont numérotées 111, 112 et 113.



Lignes 32 et 42 : inchangées et prennent respectivement les numéros 116 et 115.

Lignes 3-33-43 et 46 : la ligne 3-33-43 est troncquée par la ligne T1 entre Essey Mouzimpré et Nancy Gare ; la ligne 46 l'est entre Place Barrois et Nancy Centre. Côté Est, la branche 33 fait terminus à Essey Mouzimpré (station 7) et prend l'indice 172. La branche 43 y fait également terminus et prend donc l'indice 171. Le 46, au départ d'Essey la Fallée fait terminus Place Barrois (Station 6) et prend l'indice 162. Côté Ouest, la ligne 3 est prolongée de Laxou Provinces à Villers Clairlieu par l'itinéraire de l'ex-46. Cette nouvelle ligne fait terminus à Nancy République (station 2) et prend l'indice 125.

Lignes 7-17-27-37-47 et 8-18 : la ligne 7-17-27-37-47 est coupée entre Vélodrome (station 1) et Division de Fer (station 4), la ligne 8-18 l'est à partir de Division de Fer (station 4). Côté Ouest, le terminus « Vandoeuvre Clairmatin » est déclassé en simple arrêt et le reste de l'ex-7-17 est prolongé du Vélodrome au Charmois à l'instar des lignes 111 et 112. On obtient la nouvelle ligne 114. Côté Est, le terminus « Tomblaine Sainte-Marguerite » est lui aussi supprimé et le reste de l'ex-27-37-47 fusionne avec la ligne 8 pour donner les lignes 141 et 142.

La desserte de Pixérécourt se fait via la nouvelle ligne 161 reliant Pixérécourt à Tomblaine Sainte-Marguerite via Place Barrois (station 6).

Lignes 4-19 et 40 : la ligne 4-19 est coupée à partir de Nancy République. La branche 4 vers Nancy Beauregard prend l'indice 121 ; l'ex-19 vers Laxou Champ-le-Boeuf devient la ligne 124. La ligne 40 est coupée entre Nancy Gare et Place Barrois. Côté Est, la ligne fait terminus Place Barrois (station 6) et devient la ligne 164. Un prolongement de Saulxures à Porte Verte est également créé. Côté Ouest, l'ex-40 relie Laxou Champ-le-Boeuf à Nancy Gare, puis contourne le quartier Poirel, passe par Nancy Point Central (station 3), emprunte l'itinéraire des ex-4-19 et 8-18 jusqu'au Cimetière du Sud, puis continue sur Vandoeuvre Cheminots. Cette nouvelle ligne reçoit l'indice 138.

Ligne 5-15-25 : la branche 5 vers Vandoeuvre Cheminots est supprimée, le 25 est prolongé de Vandoeuvre Est à Vandoeuvre Cheminots. Cette nouvelle ligne fait terminus à Nancy République (station 2) et prend l'indice 123.

Ligne 26 : cette ligne est purement et simplement coupée entre Nancy Gare (station 2) et Place Barrois (station 6) en deux lignes qui y font respectivement terminus : 122 et 163.

Bien évidemment, des modifications ont été apportées depuis la mise en place de ce nouveau réseau, modifications qui ne seront pas détaillées ici.