

## Dans la même collection

- N°01 Les Bruyères Saint-Julien
- N°02 Décors et Urbanisme à travers la rive sud
- N°03 De Malaunay à l'Île Lacroix par les lignes de la TCAR
- N°04 Saint Romain / De la légende... à la foire
- N°05 Le Parlement de Normandie 1499-1790
- N°06 Et la Seine devint maritime
- N°07 Le port de Rouen / De l'Île Lacroix à La Bouille
- N°08 Rouen, lieu d'histoire maritime
- N°09 Mémoires de Guerres I / La Rive gauche de 1870 à 1914
- N°10 Mémoires de Guerres II / La Rive gauche de 1914 à 1940
- N°11 Les hommes de presse de l'agglomération rouennaise
- N°12 Jean-Jacques Rousseau et l'Académie des sciences et belles lettres de Rouen
- N°13 Quelques grandes figures médicales rouennaises
- N°14 Sources & fontaines
- N°15 Le patrimoine architectural du plateau est
- N°16 En suivant TEOR...
- N°17 Le chemin de fer dans l'agglomération rouennaise de 1843 à aujourd'hui
- N°18 Un sportif normand exceptionnel, Jacques Anquetil (1934-1987)
- N°19 L'aviation dans l'agglomération rouennaise
- N°20 Les Juifs à Rouen du Moyen Âge à nos jours
- N°21 Un siècle d'Armada
- N°22 Les mairies de l'agglomération / Un patrimoine républicain
- N°23 Les heures sombres de l'agglomération de septembre 1939 à août 1944
- N°24 Résistance et Libération de juin 1940 à septembre 1944
- N°25 Histoire de la télévision dans l'agglomération rouennaise



# TRANSPORTS EN COMMUN DANS L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE

N°26



 Agglo. de Rouen  
HAUTE NORMANDIE

Collection histoire(s) d'agflo

GRATUIT, ne peut être vendu  
Imprimé sur papier recyclé

**Composition du groupe Histoire-:**

- Alain Alexandre - Jérôme Chaïb - Chantal Cormont - Michel Croguennec
  - Frédéric David - Jérôme Decoux - Alain Gerbi - Claude Lainé
  - Serge Martin-Desgranges - Jean-Yves Merle - Pierre Nouaud
  - Jean-Robert Ragache - Jacques Tanguy - Cécile-Anne Sibout
- Coordonnateur-: Loïc Vadelorge

**Conception, réalisation et suivi-:**

Direction Culture - Patrimoine - Jeunesse  
 Agglomération de Rouen  
**Serge Martin-Desgranges**

**Réalisation-:**

**Nicolas Carbonnier**

**Contact-:**

Direction Culture - Patrimoine - Jeunesse  
 Agglomération de Rouen  
 Immeuble "Norwich House"  
 14 bis, avenue Pasteur - BP 589  
 76006 Rouen Cedex 1  
 Tél-: 02 32 76 44 95 - Fax : 02 32 08 48 65  
 e-mail : culture@agglo-rouennaise.fr

**Conception graphique :**

Stéphanie Lejeune - Nicolas Carbonnier

Chère Madame, Cher Monsieur,

Déjà au XVIII<sup>e</sup> siècle, les habitants de notre agglomération ont pu bénéficier des services des transports en commun. Ces derniers n'avaient rien à voir avec ceux que nous empruntons aujourd'hui, mais ils répondaient au même besoin de mobilité qu'exigent, entre autre, l'essor économique et l'accroissement des zones urbaines.

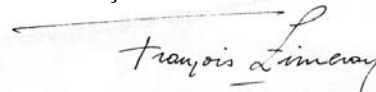
Il a fallu de tout temps savoir s'adapter aux nouveaux besoins des usagers, aux avancées techniques des modes de transports, à une maîtrise rigoureuse de la politique tarifaire.

Le métro puis TEOR et LISOR ont, au-delà du service qu'ils offrent quotidiennement aux habitants, participé à la lutte contre la pollution mais aussi permis une requalification de l'espace urbain améliorant la qualité de vie de chacun.

L'Agglomération de Rouen s'est engagée depuis de nombreuses années dans le développement de ses transports en commun et ses efforts lui permettent maintenant d'être à la pointe dans ce secteur.

Bien chaleureusement,

François ZIMERAY



Président de l'Agglomération de Rouen

Jean-Yves MERLE



Vice-Président délégué  
 Culture - Patrimoine - Jeunesse

## INTRODUCTION

“Mieux vivre la ville” : l'idée germe dans les années 1980. La société de plus en plus citadine aspire au bien-être et revendique une libre mobilité dans un cadre de vie rénové. Les transports en

commun semblent apporter une réponse à ce défi. Trop longtemps délaissés, ils recouvrent soudain une fiabilité sans doute un peu vite oubliée au profit de la voiture. Une rapide rétrospective tente

de cerner mutations, expériences et anticipations, grandeurs et décadences de ces transports qui accompagnent le quotidien de beaucoup d'entre-nous. Qui ne garde pas au tréfonds de sa mémoire le souvenir d'un trolleybus

jaune et vert, d'un nom d'arrêt, d'un wattman, d'un jour de grève... C'est au travers de l'amour de sa ville qu'un ancien Rouennais essaie non sans émotion, de retracer ce pan de l'histoire de l'agglomération.



PALAIS DE JUSTICE (03 SEPTEMBRE 1966)  
TROLLEYBUS DE BIHOREL ET DE MONT-SAINT-AIGNAN

## NAISSANCE DU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

Cinquième ville de France à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, Rouen débordait de ses remparts, développe ses activités maritimes et implante sur la rive gauche des industries nouvelles. Au rythme de la cité les déplacements se font de plus en plus fréquents jusqu'au jour où naît le transport en commun. Un premier service public est mis en place en 1782 : l'intendant général Thiroux de Crosne en confère l'exploitation, par lettre patente et appui du Mont de Piété, à un certain Jacques Chateigner. Des véhicules à un cheval, pompeusement dénommés carrosses circulent à heure fixe suivant toujours le même dédale de petites rues. Au terme de la tourmente révolutionnaire ne subsistent plus

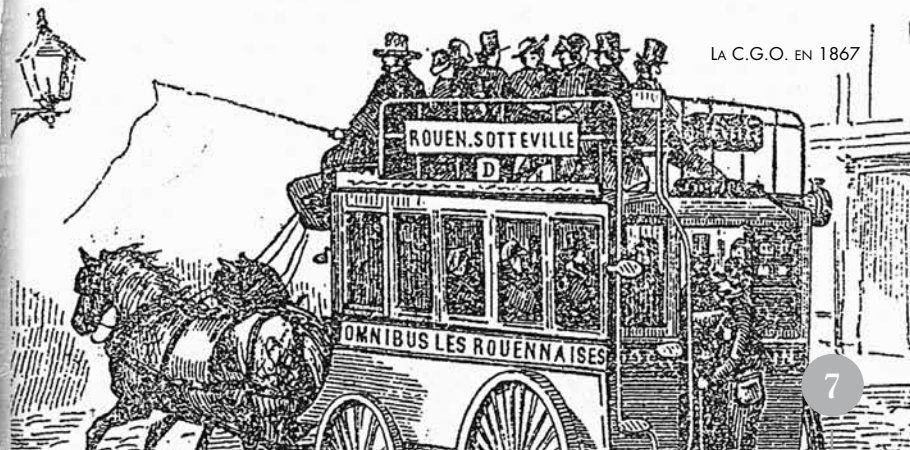
CARROSSE DANS LE VIEUX  
ROUEN AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE



que les services de diligences et de malles-poste aboutissant dans les relais-auberges du cœur de la ville.

Des liaisons limitées à la banlieue renaissent sous Louis Philippe : “Gondoles” de Maromme et “Favorites” de Darnétal n’acheminent qu’une douzaine de voyageurs à la fois. Le 27 novembre 1855, le gérant des “Rouennaises”, Levoiturier, associé au maître de poste Faucher,

obtient la concession d’un service d’omnibus. La Compagnie Générale des Omnibus (C.G.O.) dessert Darnétal, Maromme et le Jardin des Plantes au départ du Théâtre des Arts à Rouen. D’autres points de la banlieue proche ne reçoivent qu’une desserte moins étoffée. En dépit d’une hausse des tarifs et d’une baisse des coûts de stationnement, la C.G.O. survit mal à la guerre de 1870.



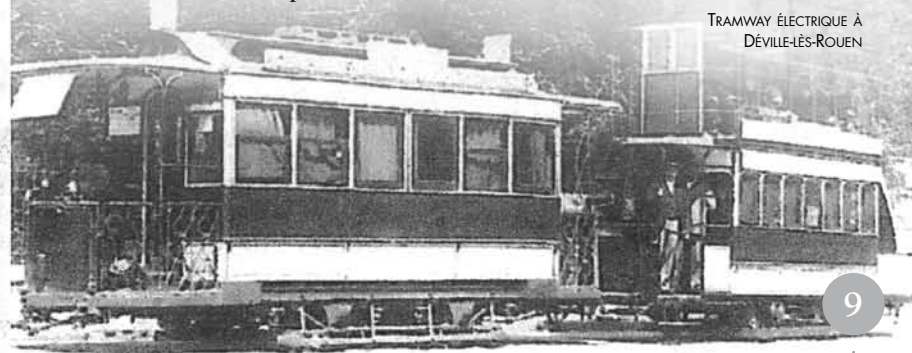
## LES PREMIÈRES EXPÉRIENCES DE RAIL URBAIN

La relance des transports en commun va venir avec l'innovante technique du "railway". L'idée consiste à utiliser le rail en milieu urbain pour la circulation de voitures. Dès 1874, un projet de "chemin de fer américain" bien vite appelé "tramway" est soumis à la ville de Rouen par Gustav Palmer Harding. Ce sujet britannique propose de transporter voyageurs et marchandises à l'aide de grosses voitures à impériales tirées par de minuscules locomotives à vapeur Merryweather dites "remorqueurs". En un temps record, plus de vingt six kilomètres de voies ferrées jalonnent Rouen et sa proche banlieue. Le 29 décembre 1877, les premières rames fumantes et grondantes s'élancent du magasin de tram-

ways installé au Mont-Riboudet pour transporter leurs premiers voyageurs. Afin d'exploiter ce premier réseau, la C.T.R. (Compagnie des Tramways de Rouen) est créée le 11 septembre 1878. Mais l'expérience s'avère peu performante et la traction à vapeur en ville coûte cher. D'abord supprimé dans le centre ville de Rouen, ce mode de transport est définitivement abandonné en août 1884. Le matériel n'ayant pas fait ses preuves regagne Londres, remplacé par le transport hippomobile qui retrouve tout son intérêt. Toutefois, l'infrastructure au sol est conservée et c'est sur des rails et tirées par des chevaux, que les voitures de la C.T.R. vont dorénavant parcourir les rues de l'agglomération.

Pour la municipalité rouennaise, cette solution n'est pourtant pas des plus satisfaisantes à l'heure où les grandes villes s'équipent de moyens de transports modernes. Dès 1894, le milieu commercial et maritime rouennais se met en quête d'observer le développement des premiers tramways électriques à travers le monde. L'alimentation par ligne aérienne jugée inesthétique n'est acceptée qu'à titre provisoire mais l'impossibilité technique de renoncer aux fils fera perdurer ce lacis

de câbles jusqu'en 1953 pour les derniers tramways et 1970 pour les derniers trolley-bus. Le choix de l'installation et de l'exploitation du réseau se porte en février 1895 sur le système jugé le plus fiable et présenté par la C.T.R. associée techniquement et financièrement à la Compagnie Française Thomson-Houston. Le délai fixé au plus tard pour la livraison du réseau est le 1<sup>er</sup> avril 1896 date de l'exposition coloniale nationale organisée à Rouen.



TRAMWAY ÉLECTRIQUE À  
DÉVILLE-LÈS-ROUEN

## LE TRAMWAY ÉLECTRIQUE

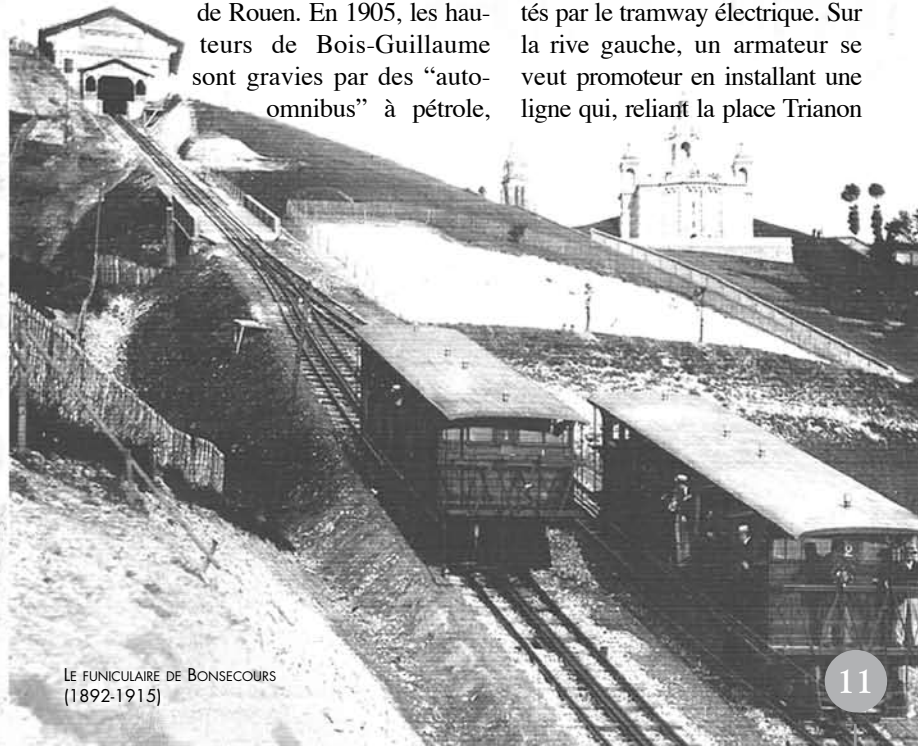
Le 22 mars 1896 le réseau concédé à la C.T.R. est officiellement inauguré. Le succès pour ce mode de transport rapide et bon marché est immédiat auprès de la population. Un mois après son ouverture, plus d'un million de voyageurs ont déjà utilisé le tramway électrique. En un an, le trafic a quadruplé faisant s'envoler les bénéfices de la C.T.R. et constitue pour la Thomson une magnifique preuve de son savoir-faire. Dorénavant chaque commune veut son tram symbole de progrès et de liaisons facilitées avec le centre ville de Rouen. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le tramway électrique s'étend sur près de 38 km de lignes.

Concessionnaire de la plus grosse partie du réseau de transport de l'agglomération rouennaise, la

C.T.R. n'est pourtant pas la seule entreprise à offrir ses services à la population. En 1895, les autorités municipales ont donné leur autorisation au développement d'un second réseau de tramways électriques qui étend, au nom de la C.G.T. (Compagnie Générale de Traction), ses lignes vers Bapeaume, Amfreville-la-Mivoie ou Bihorel. À l'ombre de ces deux grandes compagnies, d'autres entreprises de transport tentent de développer et d'exploiter avec des fortunes diverses leurs propres réseaux dans l'agglomération. Le 19 juin 1892, un funiculaire de conception suisse escalade sur quelques centaines de mètres la "montagne" de Bonsecours. Sept ans plus tard, la Compagnie du Tramway de Bonsecours permet

aux Bonauxiliens de se rendre en quelques minutes dans le centre de Rouen. En 1905, les hauts de Bois-Guillaume sont gravies par des "auto-omnibus" à pétrole,

transports qui vont circuler pendant six ans avant d'être supplantés par le tramway électrique. Sur la rive gauche, un armateur se veut promoteur en installant une ligne qui, reliant la place Trianon



LE FUNICULAIRE DE BONSECOURS  
(1892-1915)

à Rouen à la forêt du Rouvray doit faciliter l'urbanisation de la lande des Bruyères. Le 1<sup>er</sup> avril 1906, le premier train parvient jusqu'au Champ de Courses et l'année suivante, dans l'espoir de combler un déficit alarmant, est prolongé jusqu'à l'orée de la forêt. Peine perdue, l'expérience s'achève le 1<sup>er</sup> novembre 1908.

L'existence de trois compagnies de tramways électriques dans l'agglomération prend fin en 1910 avec l'absorption par la C.T.R. de la C.G.T. et de la Compagnie du Tramway de Bonsecours. L'unification des réseaux s'accompagne du remaniement des tracés et permet l'extension des lignes toujours plus loin en banlieue. Dès lors, 155 motrices et une cinquantaine de remorques

sillonnent l'agglomération pour le transport des voyageurs mais également du courrier. Il est, même un temps, envisagé que le tramway serve à l'évacuation des scories de l'usine d'incinération d'Eauplet ou des déblais provenant du chantier de la gare de chemin de fer rue Verte à Rouen. Au printemps 1914 plusieurs extensions sont budgétisées mais le déclenchement de la première guerre mondiale en août remet en cause leur exécution.

Devenue tête de pont des armées britanniques dès août 1914, Rouen et son tramway sont mis à contribution. Une voie de plus de trois kilomètres est posée jusqu'aux camps anglais du Madrillet. Le 1<sup>er</sup> août 1915, est ouverte la dernière ligne du réseau avec Grand Quevilly comme tête de pont en hommes et

matériels. Dans le même temps, des tramways sont équipés de civières pour acheminer vers les hôpitaux de l'agglomération les milliers de soldats blessés en provenance du front. Si le matériel de la C.T.R. est mobilisé, son personnel l'est également. Par vagues successives, nombre des 750 employés répondent aux ordres de mobilisation sous les drapeaux. Pour palier les départs, des jeunes de dix-sept ans sont parfois promus wattmen pour conduire les tramways. De même, voit-on des femmes recrutées comme receveuses ou wattwomen. À la sortie de la guerre, le matériel très utilisé mais mal entretenu faute de personnel, est dans un piteux état. En outre, la hausse des combustibles pousse la C.T.R. à supprimer des lignes et à augmenter ses tarifs. Entre la ville de Rouen garante du service

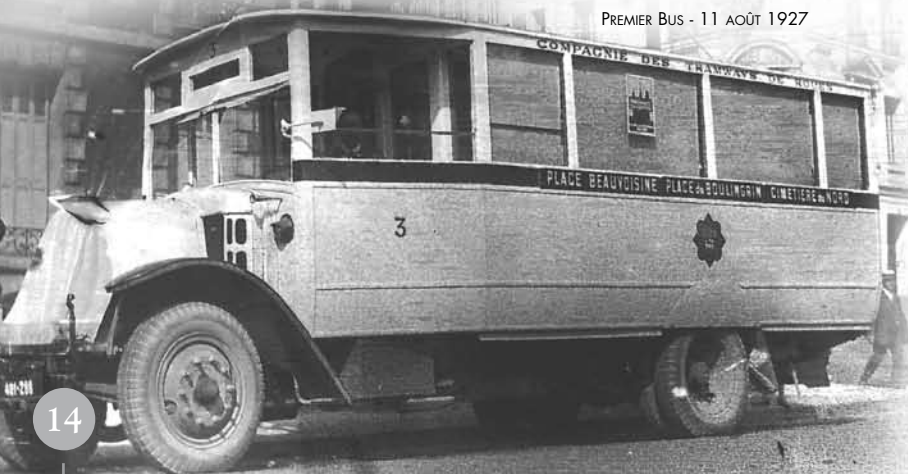


L'UNE DES RECEVEUSES APPELÉE AUSSI  
"WATTWOMEN" EN 1916

public et la compagnie de transport soucieuse de ses dividendes, le climat se tend. Dans ce contexte, l'incendie du dépôt des tramways de Trianon le 30 novembre 1921 et la destruction de 70 motrices est une véritable catastrophe. Une campagne de restauration du matériel s'impose. Cet élan de renouveau

est terni, le 5 novembre 1925 par un accident qui voit une motrice dévaler l'avenue des Cimetières et se démantibuler sur le boulevard de l'Yser à Rouen. Si les premières conclusions ne remettent pas en cause le tram, le conseil municipal autorise la réouverture de cette ligne le 11 août 1927 mais avec un bus.

PREMIER BUS - 11 AOÛT 1927



## LA FIN DU TRAMWAY

Moyen de transport idéal pendant près de cinquante ans, le tramway a beaucoup perdu de son attrait à la fin des années 1920. Fini les projets d'extension de lignes avec ce mode de transport prisonnier de ses rails et d'un coût d'exploitation élevé. Dès lors, le tramway condamné sur les lignes déficitaires est remplacé par l'autobus jugé plus souple d'utilisation. La première mutation s'opère sur Notre-Dame-de-Bondeville le 1<sup>er</sup> décembre 1930 et marque le début du repli du tram. Mais le recours de plus en plus fréquent au bus à moteur thermique se heurte rapidement à un problème de coût d'exploitation et de manque de performance

sur certaines lignes. En janvier 1933, un trolley-bus est expérimenté sur la ligne du cimetière de l'ouest. L'utilisation de l'électricité pour l'alimentation de ces véhicules offrant un grand intérêt d'un point de vue économique, la compagnie décide de reconvertir en trolleybus, dans ses propres ateliers de réparation, une partie de ses trop nombreux bus. À cette occasion, calquant les desiderata des usagers sur ceux des Parisiens, les véhicules reçoivent une plate-forme arrière ouverte, conviviale pour les fumeurs. Le trolleybus, particulièrement performant dans les fortes rampes, permet ainsi de desservir la cité des Sapins



dès le 31 août 1936. Mont-Saint-Aignan est doté du même type de véhicule le 18 juillet 1937. La ligne de Saint-Étienne-du-Rouvray, dont le renouvellement de la voie se confirme trop onéreux, est convertie, elle aussi, au trolleybus en novembre 1939. En revanche, les grosses lignes de tramways, comme celle reliant la gare de Sotteville font l'objet d'une modernisation de leur matériel.

Avec le déclenchement de la guerre en septembre 1939, la plupart des bus de la C.T.R. partent pour le front dont ils ne reviendront pas. Cette privation de matériel entraîne une grande perturbation dans le fonctionnement du réseau. Situation qui empire avec l'interdiction faite aux tramways de franchir les ponts minés par l'armée le 20 mai 1940. Leur destruction

à l'arrivée des Allemands à Rouen le 9 juin 1940 coupe dès lors toute communication entre les deux rives. Stoppée avec l'arrivée de l'ennemi, c'est sous son impulsion que la circulation des tramways et trolleybus reprend progressivement sur une partie des lignes à partir du 14 juillet. Coupures de courant, restrictions, réparations de fortune... le tram fonctionne au mieux et soulage une population toujours en quête de ravitaillement. Dès 1941, des remorques de fruits et légumes alimentent le Vieux Marché à Rouen. Aux réquisitions allemandes qui voient disparaître vers l'Allemagne une partie de son matériel s'ajoutent pour la C.T.R., à partir de 1942, les bombardements alliés qui interrompent l'exploitation de certaines lignes à l'exemple de celles de Grand Quevilly et de Sotteville

définitivement condamnées au mois de mai 1944. Infrastructures et matériels sortent de la guerre en ruine. Si le tramway franchit de nouveau le fleuve le 20 avril 1946, son avenir semble fortement compromis. Bien qu'une voie royale lui soit tracée à travers les ruines, les divers plans de reconstruction de Rouen

ne font aucune allusion aux transports en commun, la priorité étant de mettre un terme à la circulation des trains sur les quais en surélevant les chaussées. Alors que les ruines se relèvent, les autobus prennent définitivement le relais du tramway : Amfreville en 1948, Petit-Quevilly en 1951, Bois-Guillaume et Darnétal en 1952, Bonsecours en 1953. Derniers en circulation, les tramways de la ligne 12 sont remisés le 28 février 1953 au dépôt de Trianon avant d'être ferrailés et brûlés.



LE KIOSQUE DE  
L'HÔTEL DE VILLE  
DERNIER JOUR D'EXPLOITATION  
28 FÉVRIER 1953

## LA VILLE AU FIL DE L'AUTOBUS

AUTOBUS SC 10 - 29 JUIN 1976

CE TYPE DE VÉHICULE ET SES VARIANTES CONSTITUENT DURANT PLUS DE TRENTE ANS L'ESSENTIEL DU PARC DU RÉSEAU



En 1950, la C.T.R. met en place un plan de réorganisation des transports dans une agglomération en pleine reconstruction. Outre le fait que les tramways soient condamnés à disparaître, il est décidé que les trolleybus seront dorénavant limités aux seules lignes à fortes pentes, le reste du réseau étant accaparé par les bus diesel d'un coût de fonctionnement moindre que les véhicules électriques. Plus performants que leurs prédécesseurs d'avant guerre, les bus sont dorénavant capables de se frotter à n'importe quelle pente ce qui condamne à brève échéance les trolleybus assujettis à leurs câbles d'alimentation aériens et au coût d'entretien de ceux-ci. Mais à l'aube des années 1960, Rouen doit supporter un trafic routier local, interurbain et international chaque année un peu plus important. Le franchissement de la Seine s'effectue par trois ponts

dont les accès butent sur une voirie insuffisante. Face à ces contraintes, un plan de circulation est mis en place en janvier 1966. Pourtant, alors qu'un nouveau type d'autobus - le Saviem SC 10 - équipe le réseau et remplace les derniers trolleybus en fonction, rien n'est fait pour en faciliter la circulation au milieu des flots de voitures et camions. Si le nouveau plan de déplacement du 18 avril 1967 prévoit enfin un couloir pour les autobus rue Thiers et un tracé acrobatique par les rues de l'Écureuil, Saint-Lo et Grand-Pont l'autobus a du mal à se frayer un chemin au milieu de la ville. Paradoxalement, la timide campagne "plus de problème de stationnement avec le bus" tente de rallier de nouveaux usagers aux transports en commun. Mais il est vrai qu'avec 65 voyages par an par habitant, la moyenne rouennaise demeure l'une des plus basses de France.

## LA RENAISSANCE DU TRANSPORT PUBLIC

Le début des années 1970 est marqué par un constat : l'auto-bus dont on a sans doute trop longtemps négligé le potentiel au profit du développement de la voiture, ne suffit pas tel qu'il est pour absorber les besoins de déplacement de la population dans une agglomération à l'urbanisation galopante. La création du SIVOM (Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples) regroupant depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1974 trente trois communes de l'agglomération rouennaise va alors donner une formidable impulsion dans le domaine des transports en commun. Volonté politique et moyens financiers substantiels permettent de renforcer

et d'améliorer les lignes de bus proposées aux usagers. De 139 km en 1974, le réseau passe ainsi à 186 km en 1977. Le matériel roulant est modernisé, les tarifs unifiés et le nombre de dessertes augmentées. Si la volonté de développement des transports en commun est forte celle-ci se heurte bien vite aux limites de capacité du système. L'idée d'un retour au rail en ville, évoquée dès le début des années 1970 pour Rouen, fait alors l'objet d'études poussées qui débouchent en 1987 sur un plan de mise en place d'un réseau de tramways inspiré de Bruxelles pour sa galerie en souterrain et de Grenoble pour son matériel. Celui-ci pré-



ARTICULÉ HEULIEZ (1981)  
30 AOÛT 1997

voit d'enterrer la ligne dans son passage du centre-ville de Rouen puis une division en deux branches, l'une en direction de Sotteville-lès-Rouen, l'autre vers Grand Quevilly.

Les premiers coups de pelleuses sont donnés le 2 novembre 1991 transformant une partie de l'agglomération en un vaste chantier. La déviation des réseaux souterrains terminée, le premier rail peut être posé le 26 février 1993 et le réseau inauguré en grandes pompes le 17 décembre 1994. Votée en octobre 1993, l'extension de la ligne vers Saint-Etienne-du-Rouvray permet au Metrobus de s'enfoncer toujours plus loin sur la rive gauche et de rallier le pôle universitaire du Madrillet en septembre

1997.

Dans le même temps, on procède à un certain nombre d'améliorations sur le reste du réseau de la TCAR (Transports en Commun de l'Agglomération Rouennaise) : minibus et bus à plancher bas pour handicapés, taxis collectifs pour les quartiers éloignés, autobus sur autoroute, autobus fonctionnant au colza, lignes scolaires ouvertes à tous et vélo-bus vers Mont-Saint-Aignan.

Faute d'être desservie par le tramway, la desserte Est-Ouest trouve fin 1997 une solution originale : le télébus, aux prouesses inédites, qui doit relier Mont-Saint-Aignan au Châtelet, via les bords de Seine. Mais cette idée de téléphérique urbain est vite



LE MÉTRO AU BOULEVARD DE L'EUROPE

abandonnée par le District au profit de l'option TCSP (Transport en Commun en Site Propre).

Le réseau TEOR (Transport Est Ouest Rouennais) doit développer 46 km de lignes en site propre avec un pôle d'échanges établi au

Mont-Riboudet et la mise en place d'infrastructures au Fond du Val permettant un lien intermodal ultérieur avec la SNCF. Les nouveaux parcours inaugurés entre février 2001 et avril 2002 sont exploités à l'aide de l'autobus Agora équipé

d'un moteur thermique et d'un système de guidage et d'accostage lu par caméra. Sur la rive sud de l'agglomération, l'amorce d'une ligne d'autobus en site propre prend corps avec la mise en circulation

de LISOR (Liaison Sud-Ouest Rapide) dont le premier tronçon entre Grand Quevilly et Grand-Couronne est inauguré le 7 avril 2002.



**L'implantation du tramway entraîne une restructuration hautement positive du tissu urbain. Par l'originalité architecturale des stations et le respect inédit du cadre écologique, la ville rajeunit. Le transporteur a multiplié l'offre par une tarification adaptée à chaque catégorie sociale et mis à disposition un matériel correspondant aux besoins locaux. La couverture géographique associe maintenant 37 communes de l'agglomération. Le réseau métrobus a su se faire connaître et surtout reconnaître. Ce bilan, satisfaisant, reste en proie aux critiques de Monsieur tout le monde, utilisateur inconditionnel de la voiture particulière et contribuable grognon. De part sa nature prospective et évolutive, le chantier des transports en commun demeure et demeurera toujours inachevé.**

**Jean-Luc Bayeux**

Ce fascicule a été tiré à 30 000 exemplaires  
sur les presses de l'imprimerie E.T.C à Yvetot  
Dépôt légal: septembre 2005. N°ISBN 2 - 913914-66-7  
© Agglomération de Rouen  
Collection histoire(s) d'aggl - N°ISSN 1291-8296

Les textes sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs.

### **Pour en savoir plus :**

---

CHAPUIS (J.) : *Les transports urbains dans l'agglomération rouennaise*, FACS, 1966  
GODON (P.) et CRESPOLINI (C.) : *Métrobus*, La Vie du rail, 1995  
MARQUIS (J.-C.) : *Petite histoire illustrée des transports en Seine-Inférieure au XIX<sup>e</sup> siècle*, CRDP, 1983  
VASON (T.) : *La compagnie des tramways de Rouen 1871-1953*, Université de Rouen, 1990  
ARCHIVES DÉPARTEMENTALES - Seine Maritime  
ARCHIVES DU MONDE DU TRAVAIL - Roubaix  
ARCHIVES MUNICIPALES - Rouen  
DISTRICT 2000 (1990-1996)  
SIVOM 2000 (1991-1995)  
*Courrier sympabus* (1990)  
*Mieux vivre à Rouen* (1990-1993)  
*Au rythme de la ville* (1994-1997)  
*Rouen pour tous* (1994-1995)  
*Oxygène* Lettre d'information TCAR  
Plaquette TCAR 1999-2004

### **Remerciements :**

---

MM Thierry JOUVIN, Philippe LEMASSON (TCAR), Michel CROGUENNEC, Frédéric DAVID, Mme et M. LABERGERE, Philippe RUC, François BONNIN (†), Charles-Henri BRIZARD, Hervé L'HOST (Musée des Transports Colombes).

### **Photographies:-**

---

© Collection de l'auteur.