



Associations membres du collectif :



Photos couverture : TN4H ex STCRP n°3272 sauvegardé par l'AMTUIR, à Neuilly Plaisance - © M. Dietrich, le 3 octobre 2010

Fonds documentaire : Autocars Infos, Bus & Cars Infos, Fondation M. Berliet, Nicolas Tellier, associations amies,

« Cent ans de transport en commun mulhousien », de Henri Olivier dans le Bulletin du musée historique de 1982, Archives de Soléa, Société d'histoire de Soléa, Journal L'Alsace du 4 avril 1954.

« Autocars, Autobus, Trolleybus de France » (JH Manara / N Tellier)
Crédit photos : © Automobile Club Dauphinois, J.H. Manara, Iveco, Heuliez Bus, Fondation Berliet, A. Mimard, associations adhérentes

Sommaire

Page 2 – Actualité Interassociative : l'AG CAPTC 2019 et les Journées Nationales des Véhicules d'Epoque (JNVE)
 Page 3 – Vie des Associations
 Page 6 – Découverte Patrimoine : la Fondation Berliet
 Page 8 – Bus & Cars : le Floirat Mulhouse et le Saviem E7
 Page 9 – Réglementation et Actualités

Chers adhérents, chères adhérentes, chers amis,
 J'ai le plaisir de signer ce troisième numéro du cap>TC, le dernier de mon mandat. J'espère que ce support, destiné à donner plus de lisibilité au collectif, à nous rassembler et à valoriser notre image dans notre milieu, survivra à mon départ et trouvera une évolution prodigieuse !

Dans ce cap>TC#3, je vous invite à la découverte de la fondation Berliet, du Floirat Mulhouse et du Saviem E7 qui fête ses 50 ans de vie. J'y ai inclus les textes de réglementation qui nous concernent, sujet du moment qui a occupé une partie de mes travaux de synthèse. Martial Leroux et son association Car-Histo-Bus nous font le plaisir de nous accueillir en terres normandes pour notre AG2019, en pleins préparatifs depuis Caen comme Toulouse : j'aurai plaisir à vous y retrouver ! A bientôt

Michaël DIETRICH, Président du CAPTC

ACTUALITE INTERASSOCIATIVE

ASSEMBLEE GENERALE DU CAPTC A CAEN



▲ - Notre taxi pour cette AG 2019, à la traversée de Paris du 29 septembre 2013, sur les Champs Elysées ! - © Michaël Dietrich

Les 6 et 7 juillet prochains, le CAPTC tiendra son Assemblée Générale annuelle à Caen, reçu par son futur président, pressenti, Martial Leroux...

Car-Histo-Bus prend en charge et offre au collectif les déplacements avec son autobus R312 ou avec l'autocar S53R de

Daniel-Martial-Nicolas entre hôtel/restaurants/lieux de visite/réunion AG, etc.

LES VISITES TOURISTIQUES

- samedi vers 10h15 : musée du Débarquement à Arromanches - visite guidée sur place - durée : 1h15 - 6€70 par personne
- samedi vers 15h00 : visite de Pegasus Bridge, le premier point libéré de France en 1944
- samedi vers 16h00 : visite du dépôt de la Sphère (autobus Twisto)
- samedi vers 18h00 : rassemblement à la mairie de Caen
- dimanche vers 11h00 : Centre d'Exploitation et de Maintenance du Tramway (CEMT) de Fleury-sur-Orne (tramways Twisto)
- dimanche après-midi : visite de Caen en autobus Car-Histo-Bus

L'Assemblée statutaire se déroulera dimanche de 9h à 11h : Twisto et la communauté urbaine de Caen-la-Mer mettront à disposition du CAPTC une salle de réunion sur le site de Fleury-sur-Orne, avant une visite du tout nouveau CEMT.

3^{ème} JOURNEE NATIONALE DES VEHICULES D'EPOQUE

Evénement devenu incontournable, la Journée Nationale des Véhicules d'Epoque lancée en 2017 par la FFVE, (Fédération Française des Véhicules d'Epoque) a pour but de faire connaître notre passion au plus grand nombre et à nous faire connaître comme défenseur du Patrimoine Roulant en France.

La troisième édition a eu lieu le dimanche 28 Avril 2019. Ce jour-là des milliers de manifestations à travers la France, présentent à tous, la richesse de notre Patrimoine roulant et feront partager la joie que nous avons à faire rouler ces véhicules d'un autre temps.

Autos, motos, camions, camionnettes, véhicules militaires, tracteurs agricoles, circuleront pour le plaisir de tous et grâce à ceux qui les entretiennent et les restaurent, qu'ils soient professionnels ou amateurs. club, professionnel, musée ou particulier, la Journée Nationale des Véhicules d'Epoque a lieu chaque année le dernier Dimanche d'Avril. En 2020, ce sera le Dimanche 26 Avril.

> <http://www.jnve-ffve.org/>

Cet événement est un rendez-vous incontournable pour plusieurs de nos adhérents :

- Car-Histo-Bus a organisé une sortie en car ancien (mais aussi à bord d'autres véhicules) dans la région d'Artenay (Loiret), le dimanche 28 avril 2019, dont la teneur du programme était :
 - 8 h 15 - 9 h 00 : rassemblement place de la mairie à Artenay
 - 9 h - 10 h : visite du Maire et petit déjeuner
 - 10 h : départ vers Loigny-la-Bataille et le musée de la Guerre de 1870
 - déjeuner : retour à Artenay
 - 14 h 30 : départ pour Aschères-le-Marché. Sous la halle, exposé de l'histoire de l'aérotrain par un passionné.
 - 17 h : retour à Artenay et fin de la journée.

- Autocars Anciens de France organise une rencontre européenne d'autocars de collection, pour la seconde fois en France, du 26 au 28 avril, à Haguenau

- Standard 216 met en ligne sur l'agglomération grenobloise son Chausson APH2/50 VFD n°52, son SC10U-PF n°286, le S80 et le FR1.



VIE DES ASSOCIATIONS

AMTUIR – MUSEE DES TRANSPORTS URBAINS DE FRANCE



L'AMTUIR participe régulièrement aux « Traversée de Paris »

« hivernales » et « estivales » organisées par Vincennes en anciennes.



Pour l'édition de l'hiver 2019, le 13 janvier, l'AMTUIR a sorti trois autobus retenus et financés par l'organisateur pour sa clientèle, ainsi qu'un autobus supplémentaire pour les adhérents AMTUIR..

▼ - Le SC10 R-PF de 1988 suit une Matra 530 de 196.
L'OP5 suit le TN6 Avenue de Suffren - Photos © AMTUIR



APATBM (Bordeaux)

Les vignobles de Saint Emilion

Pour la deuxième année, l'APATBM organisait une sortie avec leur PR100.2 n°9121 ex Montauban et leur PR112 n°9524 ex Aurillac, à destination de Petit-Palais, au cœur des vignobles du St Emilion. Après une halte-dégustation dans une cave, les adhérents et leurs invités purent se sustenter d'un généreux déjeuner au cœur du village. Le retour vers Bordeaux avait lieu en fin de journée, toujours en convoi.

SC10U-PF n°7926

Nos amis bordelais ont enrichi leur collection d'un SC10U à plate-forme: Mis en service le 16 mars 1979 sur le réseau d'Angers, il porte le n°175 aux côtés de plusieurs autres exemplaires.



▲ - Sur le parc angevin, le 175 (à droite) stationne près du n°172 - © Michaël Dietrich, le 19 avril 2005
▼ - Dans sa livrée parisienne, lors de son rapatriement vers Bordeaux, dans les rues de la capitale - © APATBM



A peine un mois après son rapatriement, l'équipe bordelaise avait déjà maquillé le SC10 aux couleurs bordelaises : un pelliculage recouvre habilement le vert RATP pour mieux l'intégrer à la collection APATBM



PR112 ex-Castres

La régie de l'agglomération Castres-Mazamet (Tarn) met fin à la carrière de ses 2 PR112. Par relations, l'APATBM va pouvoir épargner la destruction à ses autobus, qui aurait été dommageable quand on connaît la qualité de l'entretien et l'état général de ces 2 véhicules. Ils seront rapatriés sur Bordeaux, les formalités administratives achevés, l'un pour remplacer l'ex Aurillac, l'autre sous la bienveillance d'un membre de l'association.

Pédigrées :

184 RH 81	PX10 4583	02/12/1994
7639 RN 81	PX10 5023	01/12/1996



ASPTUIT (Toulouse)

Nettoyage de printemps

Le 7 avril, comme chaque année au printemps, l'association toulousaine concentre ses énergies pour le nettoyage de sa flotte musée.

Sortie Filibus 68

Deux fois par an, l'association assure des sorties à caractère historique en remontant le cours d'anciennes lignes d'autobus, restructurées ou disparues. Dénommées « Filibus », la ligne 68 était à l'honneur ce 10 avril : Le GX107 n°9314 quittait son dépôt d'attache pour rejoindre l'emplacement de l'ancien terminus Lespinet Struxiano et rejoindre Port-Sud, au bord du canal du Midi.



▲ - Itinéraire de la ligne 68 et le 9314 à l'arrêt Pampidou - © M.D.
▼ - A l'arrêt CNES FIAS des lignes 37 et 78 - © M. DIETRICH





Mission Prévention aux Arènes



▲ - Le PR100 expo de l'ASPTUIT attend les visiteurs - © MD, 20/03/2019

L'ASPTUIT est occasionnellement sollicitée pour participer à des opérations socio-éducatives auprès des jeunes et des habitants de quartiers sensibles, en collaboration avec les services sûreté-prévention de Tisséo. Le 20 mars et le 2 avril 2019, notre PR100MI aménagé en espace exposition itinérant accueillait les habitants du quartier des Arènes à la gare d'échanges. Comme pour la semaine de la Mobilité ou les 150 ans du réseau, les voyageurs observèrent une pause sur leur trajet pour en savoir davantage à propos de l'évolution du réseau des transports toulousains.

Prochains rendez-vous

- Le 5 mai 2019, le « pique-nique de Printemps » sur la ligne 52
- Le 22 septembre 2019, le festival Groland pour une ligne d'autobus éphémère

AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Nouveaux véhicules sauvés par l'association

1) NEOPLAN - type N 814 - année de construction 1977 - particularité : plancher entièrement bas, sans aucune marche, le précurseur des bus à planchers plat



2) NEOPLAN - type Metroliner MIC N8008E - année de construction 1994 - moteur électrique

3) Mercedes O 303 - type 9 R - année de construction 1979 - moteur Mercedes V 6, type OM 401



4) Citroën, type 350 PHLZ, carrosserie Heuliez, année de construction 1968, moteur Perkins type 236 D, 4 cylindres, 80 CH SAE

5) Un « char à bancs », offert par la famille Ginz de Kienheim (Kochersberg), trouvera une place de choix dans le futur musée.



▲ - Aux commandes aux fourches, en blouse bleue, Charles Eschenlauer, 90 ans, le père du Président Jean Louis Eschenlauer, va se charger de redonner une fraîcheur à l'engin.

6) Un midibus hybride, le Neoplan STS N6108DE, a rejoint la collection AAF. Seulement 10 exemplaires ont circulé à Avignon. Il s'agit du prototype, aux couleurs d'Avignon, présenté au salon IAA à Francfort en septembre 2000, qui était conservé par Neoplan, seul survivant de la série.



Expositions

- Le S53 R de Mr Lenne, les Mercedes O 3500 et O 321 H de Mr Rose ont participé à une découverte de Paris, agrémentée d'un jeu.
- Le S 53 M de Mr Bonnaud, transporteur à Cavaillon sous l'enseigne Transalex, représentait AAF au salon du Tourisme FESTIVITAS au Parc Expo de Mulhouse
- le S 215 HR et le S 212 H ont assuré le transport d'environ 90 membres et sympathisants à destination du salon RETRO CLASSICS de Stuttgart (3500 véhicules en tout genre, 87000 visiteurs).
- Au Salon TOURISSIMO Strasbourg 2019, le Citroën 350 PHLZ - Heuliez, a assuré l'animation !

Prochaines sorties

- Le 5 mai, AAF propose de découvrir le village de Seebach avec une visite commentée à bord de leur TN4H

ASTRD (Dijon)

Notre dynamique association bourguignonne s'apprête à accueillir le 5^{ème} véhicule de sa collection : Un GX107 de Décembre 1996 qui a circulé sur le réseau de Soissons dans l'Aisne. C'est un des derniers GX107 produits par Heuliez ; il a terminé sa carrière chez un transporteur de Noyon.





▲ - Le GX107 avant sa destination finale - © Alexandre MIMARD

LES AMIS DU RAIL & DES TRANSPORTS DE MARSEILLE

▼ - PR100MIPS n°386 au Port Autonome - © ARTM, le 9 mars 2019



Cette saison, nos amis marseillais ne ménagent pas leurs efforts pour le maintien en état de leur collection et notamment sur leur :
- 0405N n°747 : Changement en cours d'un joint au niveau de la pompe à gasoil car une fuite avait été constatée.



▲ - ▼ - La guerre contre la rouille est déclarée à Marseille ! - © ARTM



- PR100 MIPS n°386 : le bus ne tenait pas la charge de la batterie. Après examen, il s'agit d'un problème électrique au niveau du faisceau.

Mais c'est le PR100MI n°831 qui sollicitait une grande majorité des énergies, comme l'illustrent les images de ce chapitre.

CAR-HISTO-BUS

Assemblée générale 2019

Cette année, Car-Histo-Bus prend la destination de Grenoble pour son Assemblée Générale, douze ans après, du 11 au 13 mai 2019. Au programme, grâce à la complicité de Standard 216, la visite du dépôt de Sassenage, celle de l'Espace Histo-Bus Dauphinois, et des autocaristes Grindler et Perraud..

Le S105 en (vin)scène...

Le S105M était présenté sur l'esplanade du château de Vincennes le 3 mars de 9h à 12h : une présentation unique de ce mythique autobus ex-Bordeaux de 1969 ! De très gros travaux ont été entrepris sur cette esplanade, à partir de mars 2019, et c'est donc la dernière manifestation de "Vincennes en anciennes" en ce lieu.

HistoTUB (Saint Briec) Restauration du PR100.2 n°235

■ Origine du projet :

L'association HistoTUB est créée en décembre 2015 par 3 passionnés de transport en commun. Le projet initial était de préserver l'histoire du réseau de transport et plus particulièrement un ancien bus de l'agglomération de Saint-Briec : Le Renault PR 100.2 n°235, véhicule emblématique du réseau urbain. Depuis l'acquisition de ce véhicule, nous avons pour projet de le remettre aux anciennes couleurs d'origine pour faire valoir son intérêt historique.

Le choix s'est porté sur ce véhicule pour plusieurs raisons :

- il représente le renouveau du transport urbain en France induit par la LOTI de 1982 et plus particulièrement à Saint-Briec. En effet, en 1985, 12 véhicules de ce type sont arrivés dans les rues briochines avec la nouvelle découpe extérieure mythique de Saint-Briec, à base de rouge et d'orange ;
- c'est un véhicule emblématique du réseau avec environ 30 exemplaires y ayant circulé ;
- il évoque beaucoup de souvenirs pour les utilisateurs de l'époque ;
- l'association HistoTUB dispose d'un moteur neuf et de nombreuses pièces mécaniques lui assurant une certaine pérennité.

■ Restauration du véhicule :

Pour diminuer les coûts de la restauration, un partenariat a été conclu avec les TUB Saint-Briec pour réaliser la restauration mécanique et une partie de la rénovation du châssis. Les bénévoles de l'association se sont occupés de réaliser le reste de la rénovation.

La rénovation du châssis et de la carrosserie a consisté à traiter les points de rouille, changer les treillis dégradés par la corrosion, remplacer le capot moteur, poncer et peindre le châssis.

La préparation de la carrosserie a nécessité la dépose des baguettes, tôles, charnières, bas de caisse, optiques, vitres, pare-chocs avant et arrière et dépose des anciens adhésifs TUB. Réalisée par les bénévoles, cette préparation a permis d'économiser plus de 100 heures de travail.



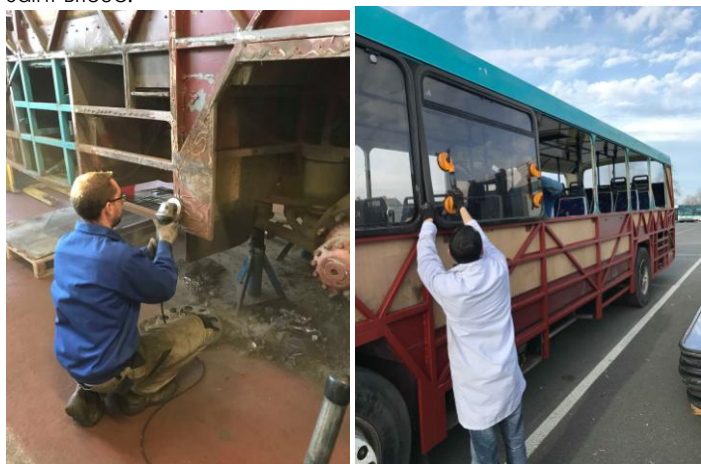
Le coût total des restaurations extérieure et mécanique est estimé à 17.000 € :

- carrosserie : 9.000 € ;
- mécanique : 7.000 € ;
- adhésifs extérieurs : 1.000 €.



Les personnes souhaitant apporter leur soutien à l'association et à la restauration peuvent lui apporter une contribution financière. Une cagnotte en ligne est disponible sur la plateforme HelloAsso : <https://www.helloasso.com/associations/histotub/collectes/restauration-d-un-tub>

Le véhicule restauré sera présenté officiellement le vendredi 28 & samedi 29 juin 2019 lors du 70ème anniversaire du réseau TUB à Saint-Brieuc.



Acquisition d'un Setra S 315 NF n°502

Le Setra S 315 NF n°502 est le quatrième véhicule cédé à l'association. Acheté neuf par les Cars Lacroix en Juin 2000, il circulera jusqu'au début de l'année 2006 dans le Val d'Oise (95), puis sera acquis par les Cars Rouillard.

Initialement prévu d'être ferrailé en même temps que le Setra S 315 NF n°500 (réformé 1 an plus tôt), le 502 représentait parfaitement l'entreprise Cars Rouillard. En effet, l'association à travers ses objectifs et ses actions avait pour projet de représenter également les sous-traitants en préservant l'un de leur véhicule. Les Cars Rouillard ayant possédé 8 Setra de type urbain (5 S 215 SL et 3 S 315 NF), il nous semblait plus pertinent de les représenter avec un véhicule de marque "Setra". C'est donc vers le tout dernier S 315 NF en circulation que notre choix s'est porté.



L'entreprise a décidé de nous céder gratuitement le Setra S 315 NF n°502 avec les 6 pneumatiques et d'utiliser le Setra S 315 NF n°500 en banque de pièces jusqu'à sa mise en ferraille en fin d'année 2018.

Après un passage très largement réussi aux mines le 02 Octobre 2018, le véhicule est cédé à l'association le 09 Octobre 2018 avec une satisfaction immense pour les membres.

L'ensemble de l'équipe associative remercie les dirigeants des Cars Rouillard pour cette cession.



OMNIBUS NANTES

L'Etrange bus de Nuit



Sous la forme d'une mise à disposition, Omnibus Nantes était sollicitée par le collectif nantais Etrange Miroir dans le cadre d'un projet novateur : l'Etrange Bus de Nuit.

Soutenu par la ville de Nantes et la région des Pays de la Loire, l'Etrange Bus de Nuit propose, le temps d'un voyage, une expérience insolite à bord d'un autobus équipé de vidéoprojecteurs transformant murs et façades rencontrés en véritables écrans. L'intérieur du bus s'illumine également au fil du trajet.

Pendant trois soirs, du 13 au 15 décembre, le Setra S215 SL n°5180 s'est mué en cinéma ambulant. Les voyageurs disposent de casques audios pour une immersion sonore totale, et rivent leurs yeux sur les maisons et autres bâtisses nantaises. Au fil du circuit, partant de Commerce vers Chantenay par les quais de la Fosse, les Salorges et la Roche Maurice, l'histoire de l'industrie nantaise depuis 1800 est évoquée. Quatre départs par soir, soit 12 rotations couronnées de succès pour ce projet mené à bien par des guides, artistes, animateurs et musiciens engagés et sympathiques !

Parcours d'Histoire

Le 14 avril, un voyage d'environ 4 heures était proposé par Omnibus Nantes sur les lignes 12 et 70 du réseau TAN au départ de la station Beaujoire (tram ligne 1) à bord du O305HLZ n°652



LA VANAUDE (Vanosc)

LA FETE DE LA SCIENCE

Comme chaque année, le musée du car accueille la fête de la science. Le thème de cette année: la vision, le mélange des couleurs et les illusions d'optique. La conférence d'une ophtalmologue s'est poursuivie par l'ouverture d'ateliers, dont 250 élèves de primaire du bassin annonéen ont pu profiter. Ensuite un weekend chargé au château de la Lombardière dans le cadre du Hameau des sciences à Davézieux : Expo sur la vision animale, projection de petits documents dans l'isobloc et atelier.



BOUTIQUE

L'association a édité :

- un nouveau livre des cahiers de la Vanaude : Vanosc la grande guerre, le glas a sonné plus de 90 fois... A la mémoire des soldats de Vanosc mort au combat lors de la première guerre mondiale et de tous les autres
- Un plateau de jeu au sein du musée du car, pour laisser un peu tomber les tablettes et autres écrans, et renouer avec les jeux de société tellement plus conviviaux

RETRO BUS LYONNAIS

35ème Assemblée Générale



Nos amis Lyonnais clôturaient par l'AG statutaire, une année 2018 difficile : absence de local, entretien des véhicules compliqué, réglementation évoluant défavorablement...

Souhaitons à RBL une année 2019 plus radieuse, riche en projets !

Un Tracer intègre la collection



Rétro Bus Lyonnais vient d'intégrer un nouvel autocar dans sa collection. Il s'agit d'un autocar Renault TRACER Liberto (ex RDTL), de juillet 2001, qui nous a été offert par la Régie des Transports Landais. Cet autocar a l'avantage de disposer de ceintures de sécurité et d'un éthylotest anti démarrage.

Excepté quelques petites zones touchées par la corrosion, cet autocar est en très bon état pour son âge (que ce soit mécanique, sellerie, intérieur et carrosserie)

Le rapatriement a été effectué les 18 et 19 avril 2019 par Jonathan et Yves, le voyage aller s'étant fait dans un Mercedes Turismo de OUIBUS jusqu'à Bordeaux suivi d'un trajet en TER jusqu'à Dax. Le Tracer a effectué ses premiers tours de roue le lendemain à 9h15 et le retour s'est effectué par Toulouse et la RN88 jusqu'à Lyon (Francheville), vers 23h15.

Tous nos remerciements aux équipes de la Régie Régionale des transports des Landes qui en plus du don du véhicule nous l'ont préparé (contrôle technique, gazole, pièces ...) afin que le transfert s'effectue dans les meilleures conditions.

Le véhicule est maintenant stationné chez CarPostal Interurbain (que nous remercions également), dans un dépôt de l'Isère. Dans l'immédiat, nous devrions le faire circuler en l'état, après un bon nettoyage ...

Pas de changement à ce jour concernant la situation du reste de la collection

STANDARD 216 (Grenoble)

STANDARD 216 – HISTO BUS GRENOBLOIS a fêté ses 30 ans !

■ La création de l'association :

Le 10 mars 1989, une petite poignée de bénévoles passionnés de transports en commun dans l'agglomération Grenobloise fondait l'association « STANDARD 216 ».

Ce nom avait été choisi en souvenir d'un autobus Saviem SC 10-U de la Régie Départementale des Voies Ferrées du Dauphiné, que le Président-fondateur de l'association empruntait autrefois presque tous les jours pour se rendre à son lycée.

Dès l'origine, nos statuts précisaient notre but « favoriser la création d'un musée du transport à Grenoble ».

Ce but n'a pas changé : sauvegarder, remettre en état pour ensuite présenter au public d'anciens véhicules de transports en commun ayant circulé dans l'Agglomération Grenobloise et le Département de l'Isère. En nous limitant au patrimoine régional, nous pensons qu'il est plus intéressant pour la population que nous lui présentions d'anciens véhicules dans lesquels ils furent transportés, ou ils les avaient conduits ou encore ils les avaient entretenus.

De 1989 à fin 1994, nous nous étions attachés à retrouver des véhicules avant qu'ils ne disparaissent à tout jamais, revendus ou ferrailés. Parfois, il nous a fallu aller en chercher bien loin de l'Isère, jusque dans le Sud de la France, en Alsace ou la région parisienne. Pour ces bus et cars lointains, nous les avons par la suite repeints aux couleurs de sociétés grenobloises ou iséroises.

Durant cette période 1989 – début 1994, nous ne disposions pas d'un local pour stocker nos véhicules. Ils furent donc tout d'abord entreposés dans les deux dépôts de la SÉMITAG (à Eybens puis à Sassenage). Ensuite, notre collection s'étoffant, en 1994 la Régie des VFD accepta de garer une quinzaine de nos engins sur un parking de son dépôt de Saint-Martin d'Hères.

Le 29 juillet 1998, nous rajoutions à notre nom « STANDARD 216 » trois mots « HISTO BUS GRENOBLOIS », afin de préciser à la fois notre activité et notre situation géographique.

Enfin, le 30 juin 2009 nous changions le nom de notre bâtiment qui, il faut le reconnaître, représentait un acronyme difficile à mémoriser : « EHTCGI » pour « Espace Historique des Transports en Commun de Grenoble et de l'Isère » en « HBD » pour espace «Histo Bus Dauphinois».

Au fil des années, les restaurations de nos autobus et autocars :

C'est pour nous permettre d'acquérir des véhicules encore existants, et aussi par manque d'atelier, que nous avons commencé 6 ans après la création de notre association, en décembre 1996, la restauration d'un premier véhicule, en l'occurrence le Berliet PCM-U. Les travaux de préparation de la carrosserie furent effectués dans le dépôt SÉMITAG d'Eybens. Les peintures extérieure et intérieure et la rénovation totale des sièges et banquettes furent offertes par la SÉMITAG. Tous ces travaux furent terminés en 1997, après 790 h. de labeur pour ceux qui nous concernaient.

Puis au fil des années la liste des véhicules rénovés s'est allongée (avec le nombre d'heures de travail) :

- Chausson APH-2/522 SGTE (de 1998 à 2000 = 1450 h. de travail) ;
- Véra VBF SGTE n° 662 (de 2000 à 2002 = 1050 h.) ;
- Chausson APH-1 SGTE n° 184 (de 2005 à 2007 = 1000 h.) (il reste encore le tapis de sol à poser et la sellerie à restaurer) ;
- Chausson APH-2/50 VFD n° 52 (de 2007 à 2008 = 2600 h.) ;
- Saviem SC 10-U de 1977 « Ville de Villard-Bonnot », devenu un autocar (958 h 30) ;
- Saviem SC 10-U de 1976 SÉMITAG n° 272 (1618 h 30).

Trois autres véhicules sont actuellement en chantier de restauration :

- autocar Saurer 3CT 3D de 1952 (presque terminé, depuis 2008, nous avons dépassé les 4700 h) ;
- autocar Chausson ANG de 1957 (depuis 1135 h 15 ont été réalisées) ;
- autobus articulé RVI PR 180-R (presque terminé, depuis 432 h 30 ont été travaillées sur ce véhicule).

Depuis le début de la restauration de notre premier véhicule, en décembre 1996, nous totalisons le nombre d'heures nécessaires à tous ces chantiers. Pour les 10 véhicules, au 1er janvier 2019 nous avions atteint 17.235 heures de travail de restauration !



Bien entendu, chacune d'entre elles est menée dans le plus strict respect de l'état d'origine. Grâce à nos archives historiques et iconographiques, il nous est possible de reconstituer à l'originale les couleurs des livrées et celles des éléments décoratifs de nos véhicules : inscriptions diverses, logos des transporteurs, etc.

■ L'ouverture de notre espace Histo Bus Dauphinois :

Grâce à la Communauté d'agglomération La Métro, au Syndicat Mixte des Transports en Commun et au Conseil Général/Départemental de l'Isère, nous avons inauguré, le 2 octobre 2006, l'espace Histo Bus Dauphinois (HBD) à Pont de Claix, dans la banlieue sud de l'agglomération grenobloise : 2, avenue du Général de Gaulle. Cet ensemble représente une surface de plus de 3000 m², pourvu d'un vaste hall de présentation des véhicules, avec des zones spécifiques d'exposition de moteurs et accessoires électriques (perches, ligne aérienne, aiguillages, système complet de résistances etc), de moteurs thermiques (à essence et au Diesel), de sièges et banquettes (retracant 106 ans de l'évolution du confort, de 1897 à 2003), de girouettes de destinations, d'oblitérateurs et valideurs, le tout complété par un atelier de restauration qui nous permet de traiter 3 véhicules simultanément. Quatre salles d'exposition d'accessoires et de maquettes de tramways et chemin de fer de montagne sont intégrées dans le circuit des visites.

■ Des dizaines de posters et des centaines de photos agrandies :

L'ouverture de notre espace Histo Bus Dauphinois nous a permis de réunir, de stocker et d'extraire de notre fonds de documents d'archives et de photographies de nombreux éléments nous permettant de proposer au public, à travers des expositions de textes originaux, de photos agrandies et de posters, l'Histoire des transports dans notre agglomération et de notre département.

■ Visites intra-muros, expositions extra-muros de véhicules et autres manifestations historiques (toujours gratuites) :

De l'ouverture de notre espace Histo Bus Dauphinois en 2006 jusqu'en 2018, nous avons organisé une vingtaine d'opérations « Portes Ouvertes ».

Par ailleurs, tout au long de l'année, les très nombreuses visites guidées de groupes ont totalisé plus de 8000 personnes :

en 2013 = 2058,
en 2014 = 3174,
en 2015 = 3083,
en 2016 = 2643,
en 2017 = 2087,
en 2018 = 2030.

Depuis 2017, nous avons grandement augmenté le nombre de nos prestations extérieures, qui nous ont permis d'atteindre des nombres de visiteurs conséquents : + 4375 en 2017 et + 5062 en 2018.

Depuis l'origine de notre association en 1989, nous avons assuré, en dehors de l'Histo Bus Dauphinois, une trentaine de contributions historiques, dans le cadre de grandes manifestations culturelles et d'expositions, organisées à notre initiative ou en collaboration avec les autorités municipales, de la Métropole, du Service de la Culture et du Patrimoine du Conseil Départemental de l'Isère, ou encore avec les exploitants des réseaux de transports que sont la SÉMITAG, les VFD ou encore le constructeur Renault Véhicules Industriels (devenu Irisbus / IvecoBus).

■ Des reconnaissances officielles du travail réalisé par Standard 216 – Histo Bus Grenoblois :

- le 24 décembre 2009, l'Administration Fiscale nous a reconnu « association d'intérêt général », ce qui ouvre droit à des crédits d'impôts sur les cotisations, les dons et les achats abandonnés à Standard 216 – HBG ;

- le 26 août 2014, la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE) nous a admis dans son Collège des Musées, sous le n° MU 1121.

- le 2 juillet 2016, avec 20 autres associations françaises, nous avons créé le Collectif d'Associations Patrimoine des Transports en Commun (CAP³ TC France).

■ Au 1er mars 2019, 39 véhicules sont préservés dans l'Espace Histo Bus Dauphinois :

19 véhicules urbains (soit 3 trolleybus, 11 autobus, 2 autobus articulés, 3 minibus dont un pour les usagers en fauteuils roulants) et 19 véhicules interurbains (autocars) plus un camion technique.

■ L'avenir de Standard 216 – Histo Bus Grenoblois sous les meilleurs auspices

Afin de présenter à l'Histo Bus Dauphinois tous les modes de propulsion, le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) de l'agglomération Grenobloise et l'exploitant du réseau SÉMITAG vont prochainement offrir un autobus standard RVI Agora-S au GNV (gaz naturel pour véhicules), complétant ainsi les motorisations à essence, Diesel, électrique, Diesel-électrique.

Constamment, en vue d'améliorer l'accueil de nos visiteurs, nous accordons un budget et un quota non négligeable d'heures à l'aménagement et l'embellissement de notre vaste bâtiment, tant dans le grand hall d'exposition des autobus, trolleybus et autocars, que dans les salles de nos collections d'accessoires et de maquettes de tramways à vapeur, de tramways électriques et de dioramas.



5ème traversée de Grenoble en véhicules anciens

Standard 216 a participé à la 5ème traversée de Grenoble en véhicules anciens, le 7 avril 2019 : l'association avait mis pour cet événement en ligne le Chausson APH-2/50 VFD n° 52, le SC10U-PF n° 286, le Setra S-80 de Lionel Oliuves (président) et le FR1 Malaganne-Morel.



RETRO BUS NAZAIRIENS

Assemblée Générale 2019

Le 27 janvier 2019, RBN tenait son assemblée générale, rappelant ses appels à bénévolat pour l'entretien de leur collection, ainsi que pour l'hébergement de ses 4 autobus (local, hangar, terrain,...) : Un Renault PR 112 n°358, un Tybus Renault Master n°850, un SC10R n°304 et un Renault Agora S n°406.



TRAM & BUS DE LA COTE D'AZUR

L'aubaine : Un SC10 futur bus-expo

Le stationnement du SC10U-PF ex Limoges n°342 (1979) dans le secteur de Cannes en 2018 n'a pas échappé à l'œil de nos amis azuréens : Son propriétaire qui, embarqué avec le bus dans un projet d'exposition, l'avait acquis pour ce fait au réseau d'Aix en Provence fin



2017, avait pu être contacté. Et voilà qu'en ce début d'année, il revient vers les TCA pour faire savoir qu'il souhaite se défaire du bus, son projet n'étant plus d'actualité...

Transformé en bus info, il bénéficiera encore de modifications (d'un coût de 100.000 €) pour le réseau d'Aix en Provence en 2012 par la carrosserie Besset Ile-de-France.

Après quelques négociations, cet autobus a rejoint la collection ce 16 février, assorti d'un lot de pièces détachées correspondantes ! Son premier contrôle technique a confirmé l'excellent état mécanique

Cet autobus, déclassé en poids-lourds, va permettre à l'association de s'équiper d'un véritable bus d'exposition, sorte de musée roulant vintage qui ira au devant du public pour présenter l'association mais également l'histoire des transports de notre région...



Un sauvetage périlleux extraordinaire

C'est l'histoire d'un PH10L de 1965 qui composait la parc de la T.A.N.P. caché depuis 30 ans, dans les broussailles d'un bois, dans les Gorges du Loup. Après débroussaillage de ses abords, une bonne vidange et une remise en état méticuleuse, l'autocar put reprendre la route sur 20kms, jusqu'à son nouveau lieu de stockage, le 2 mars dernier... Félicitations à Tram&bus pour cette opération délicate !



DECOUVERTE PATRIMOINE

LA FONDATION AUTOMOBILE MARIUS BERLIET

La Fondation de l'Automobile Marius Berliet a été créée en janvier 1982 par les descendants du constructeur lyonnais Marius Berliet et Renault Véhicules Industriels. Au départ, deux objectifs :

- La sauvegarde et la valorisation du passé de l'automobile de la grande région lyonnaise.
- La sauvegarde et la valorisation de l'histoire du camion, car et bus de l'ensemble des marques françaises.



La région Rhône-Alpes a vu naître sur son sol quelque 150 marques de camions et de voitures et, au même titre que la région

parisienne, a été à l'origine de l'industrie automobile française et mondiale.

Dès avant 1914, on parlait de l'Ecole Lyonnaise Automobile et les constructeurs de cette région étaient réputés dans le monde entier pour leur matériel puissant et robuste conçu pour les routes de montagne du Dauphiné et des Alpes. La Fondation a pris en charge l'histoire de toutes ces marques et de tous ces constructeurs.

"Une civilisation ne peut se définir sans un minimum d'approche de ses technologies, sans un minimum d'approche de ce que le génie humain a su donner aux hommes pour jouer leur rôle".

La Fondation Marius Berliet, par l'originalité d'une démarche qui prend en compte ce patrimoine dans sa totalité, matériels (outils-produits) et documents de toutes sortes, joue un rôle essentiel dans la sauvegarde de cette culture technique et industrielle qui nous permet de mieux maîtriser le présent et mieux imaginer l'avenir...

Patiemment constitué depuis 1982, ce patrimoine comprend d'abord des produits (voitures particulières, camions, cars et bus), des moteurs et composants divers, des documents de toute nature concernant la fabrication, l'utilisation et l'environnement professionnel et économique de chaque époque. 210 véhicules restaurés et environ cent pièces à restaurer, représentent 30 marques, toutes françaises, couvrant une époque allant de 1886 jusqu'à nos jours. C'est aussi un centre d'archives et de documentation informatisé riche de plus de 300 000 références sur quelque 200 marques. Replacer le produit dans l'histoire technique, économique, humaine à laquelle il a participé est la démarche caractéristique de la Fondation Berliet.

Cette mémoire métallique et ce fonds archivistique constituent un champ d'investigation précieux pour les étudiants, chercheurs et historiens. Ils servent de base en particulier à de nombreux travaux universitaires dans des disciplines variées : Histoire Industrielle, Economie d'Entreprise, Ethnologie, Histoire de l'Art, entre autres...

En outre, ce gisement de ressources répond à la demande de concepteurs d'expositions historiques. Les interventions de la Fondation à des colloques nationaux et internationaux contribuent à une réflexion d'ensemble sur la place de la culture industrielle dans notre civilisation. Les études, en liaison étroite avec la Direction Générale des Archives de France, sur la mise en place des archives du monde du travail, préparent la "Mémoire du Futur".



▲ - Le châssis du PR100 au conservatoire - © inconnu

L'essentiel des collections de véhicules industriels, voitures, moteurs et organes qui composent la « mémoire métallique » de la Fondation Berliet est réuni dans un conservatoire, à 30 km au nord de Lyon. La vocation de ce bâtiment de 7200 m² est de conserver les matériels restaurés. Pour le visiter à titre individuel, il faut devenir membre de l'Association des Amis de la Fondation Berliet, ce qui permettra d'être invité à la Fête des Amis. Cet événement annuel a lieu traditionnellement un samedi après-midi au printemps :

- La visite est libre et les bénévoles de la Fondation se tiennent à disposition des visiteurs pour les informer.
- Chaque adhérent reçoit une invitation valable pour lui-même et trois personnes l'accompagnant.



BUS & CARS

LE SAVIEM E7



▲ - Saviem E7N de mars 1973 ex Autocars Abello (Alpes Maritimes), sauvegardé par Tram&bus de la Côte d'Azur depuis 2000
- © Frédéric Giana, le 19 mars 2009

La tentative de Saviem pour reconquérir le marché des cars de tourisme face au Cruisair et à la concurrence étrangère s'appelle E7. Dévoilé à la 19^{ème} semaine internationale du car à Nice en mai 1969, le E7 permet à son constructeur de proposer à nouveau un véhicule à moteur arrière, 10 ans après avoir abandonné le concept (en mettant fin à la carrière de son ZI 20 d'origine Isobloc), une erreur stratégique que ne manqueront pas d'exploiter Mercedes et Setra.

Saviem décline son E7 en 4 longueurs : E7L de 12 m, 53 places, E7M de 11,43 m - 49 places, E7N de 10,50m - 45 places, E7C de 9m - 37 places.

C'est la version 12m qui sera de loin la plus vendue au grand dam de Berliet qui ne dispose pas d'un modèle équivalent dans sa gamme, le Cruisair 4 de 12 mètres n'ayant pas dépassé le stade du prototype (il faudra attendre le PR14 en 1975).

▼-Depuis les Invalides, les cars Air France desservent les aéroports d'Orly et du Bourget (Roissy n'existe pas encore à l'époque). Cet E7L a été livré en 1971 - © Jean-Henri Manara, en 1973



La gamme E7 reçoit en 1975 de nouveaux pare-chocs et de nouvelles poignées de soute à bagages, puis en 1978, un marquage Saviem de plus grande dimension (commun à toute la gamme) ainsi que des enjoliveurs de roues, restylés. Équipé à l'origine du 6 cylindres MAN D 1156 HM de 210 chevaux, les E7 N, M et L terminent leur carrière avec le D2566 MSH de 240 chevaux. Ces autocars sont réputés pour leur excellente tenue de route et le confort de la suspension à roues avant indépendantes mais leurs débuts de carrière, entachés par de nombreux problèmes de qualité, ne leur permettront jamais de s'imposer sur le marché...



▲ - Le E7L de 198, ex Régie des Transports de Haute Garonne (RDT31) n°3206, acquis par les autocars Teste - © ASPTUIT / J. Bonato

LE FLOIRAT MULHOUSE



▲ - Le Floirat n°219 - © Jean-Henri Manara, 1966

Pendant les cinq premières années d'après-guerre, il faudra assurer le transport des Mulhousiens avec du matériel hétéroclite, entre des vieux tramways obsolètes, des trolley-bus et des bus.

Frédéric Bentz, arrivé à la tête de TM en 1951, doit tenir compte de la restructuration du centre-ville, qui nécessite le déplacement ateliers et dépôts de TM situés à la Porte Jeune, vers la Mertzau. Cette obligation sonnera le glas des tramways au centre-ville et favorisera l'émergence d'un concept révolutionnaire de transport: le bus Floirat. Sièges moelleux et sol antidérapant, un cahier des charges très strict pour un autobus spécialement réalisé pour Mulhouse est rédigé. C'est le constructeur Floirat qui y répond avec un concept si bien adapté que le véhicule imaginé s'appellera "Floirat Mulhouse". Il débute son service en 1954.

▼ - Le Floirat n°206 - © Jean-Henri Manara, 1971



Les atouts de ce nouveau concept semblent aujourd'hui bien dépassés : portières plus larges et aménagées de telle sorte que les blessures aux mains régulières sont désormais écartées ; plancher recouvert d'un revêtement antidérapant en plastique ; sièges plus moelleux que les banquettes ; baies vitrées mobiles ; vision debout pour les usagers circulant debout, vers l'extérieur (ce qui était impossible sur les modèles de bus de l'époque, conçus pour des transports assis).

Le bouton "arrêt demandé" est une révolution dans le monde du transport. Le chauffeur, mieux installé, dispose d'une plus grande visibilité. Les 25 passagers assis et 80 debout peuvent désormais apprécier le moteur de 150 CV Hispano-Suiza et les freins à air comprimé qui permettent un démarrage et un arrêt rapide sans être brutal.

Autre invention très simple : en période de forte affluence, le Floirat peut tracter une remorque pour former un ensemble de 20 m de long, invention qui préfigure la construction des bus articulés.

23 places assises et 48 places debout sont ainsi proposées en plus. La fin des années 60 sonne le début de la retraite pour le Floirat Mulhouse.



REGLEMENTATION

Les Véhicules Historiques et de Collection exemptés de la TSVR, la Taxe Spéciale sur les Véhicules Routiers

Après plus de deux ans et demi (1er juillet 2016), la FFVE et ses partenaires ont obtenu gain de cause : les véhicules historiques et de collection mentionnés à l'article R 311-1 du code de la route sont exemptés de la TSVR, la Taxe Spéciale Sur les Véhicules Routiers. Aux termes de la loi de finances pour 2019 qui vient tout juste d'être publiée au Journal officiel, l'article 284 bis B est complété par des 6° à 8° ainsi rédigés concernant les exemptions : « 6° Véhicules historiques et de collection mentionnés à l'article R. 311-1 du code de la route ».

L'application de cette taxe aux véhicules de collection apparaissait comme une anomalie au regard de l'interdiction qui leur est faite de transporter des marchandises, puisque la TSVR a pour finalité de réparer les conséquences qui résultent du poids des marchandises et des dommages occasionnés à la voirie. Leur utilisation très épisodique est principalement liée à des manifestations culturelles de valorisation du patrimoine roulant (commémorations militaires, défilés, parades...). Il s'agit même régulièrement de véhicules acheminés par camions porteurs qui acquittent bien sûr la taxe.

L'exemption ne soulève aucune difficulté d'ordre budgétaire ni d'ordre communautaire. L'Allemagne et la Belgique avaient déjà exclus de toute taxation les véhicules industriels de collection, avec l'accord de Bruxelles.

LEGISLATION / Règles générales

Dispositifs équipant les véhicules sauvegardés

1/ pour les véhicules en carte grise normale, utilisés dans le cadre de l'objet social des associations adhérentes au CAPTC, les véhicules ne bénéficient d'aucune exemption à l'appareil de contrôle. L'article 3 du règlement UE n°165/2014 du parlement Européen relatif aux tachygraphes reprend : Les tachygraphes sont installés et utilisés sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un état membre, auxquels s'applique le règlement CE n°561/2006.

La seule dérogation qui pourrait trouver à s'appliquer relève du décret 2008-418 du 30/04/2008 modifié et reprise dans l'article R3313-2 du code des transports : "véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport de voyageurs à des fins non commerciales, à l'exclusion des transports d'enfant". Mais pour les bus standards disposant d'une capacité assise supérieure à cette limite, la notion de "fins non commerciales" nous posera une difficulté dès l'instant où la prestation est rétribuée. Difficulté reprise aussi pour l'inscription au registre des transporteurs.

2/ pour les cartes grise collection :

Les véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'Etat membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales (manifestations

historiques, défilés historiques et usage privé) ne sont pas soumis au chronotachygraphe pour la France et les Etats membres, mais ils doivent être équipés de compteur de vitesse.

3/ pour les bus expo ou véhicules déséquipés de toutes ses assises et bénéficie d'une nouvelle réception et qui sert de lieu de manifestations, d'exposition...etc. Ce véhicule n'est pas soumis à l'installation et le contrôle périodique de l'appareil de contrôle. Il n'est pas destiné au transport routier de marchandise ou de personnes de façon permanente (article 2 du règlement CE n°561/2006 du 15/03/2006) .

4/ Spécifications autocars en Carte Grise Normale

Depuis le 1er Septembre 2015, tout autocar doit être équipé d'un éthylotest d'anti-démarrage et de ceintures de sécurité sur tous les sièges. La FFVE avait fait une proposition de dérogation auprès du ministère des transports pour que les véhicules concernés puissent demander une dérogation valable jusqu'à la fin de l'année où la demande est faite et qui permettra aux véhicules d'être utilisés comme en ce moment, dans la limite de 2000 km couverts par an, et au nombre maximum de personnes concernées par le certificat d'immatriculation. En vain...

Champ d'action des véhicules de nos associations

L'article R3131-2 du code des transports précise également la nature des transports privés comme nous devons les entendre :

"sont également considérés comme des services privés lorsqu'ils répondent à leurs besoins habituels de fonctionnement : Les transports organisés par des associations pour leurs membres, sous réserve que ces déplacements soient en relation directe avec l'objet statutaire de l'association et qu'il ne s'agisse pas d'une association dont l'objet principal est le transport de ses membres ou l'organisation de voyages touristiques".

Ainsi, lorsque l'association transporte ses membres adhérents, elle bénéficie de la qualification juridique suivante, transport pour compte propre, service privé = pas d'inscription au registre des transporteurs.

Mais lorsque nous mettons à disposition, le véhicule et le conducteur à des particuliers (mariage), collectivités... etc, les passagers ne sont pas membres de l'association. Ce point est renforcé par l'article R3131-1 :

"toutefois, la mise à disposition de l'organisateur, à titre onéreux, de véhicules avec conducteur ne relève pas des services privés ; elle ne peut être exécutée que dans les conditions prévues par les titres Ier et II du livre Ier de la présente partie". La dérogation ne trouve plus à s'appliquer, nos associations assurent une prestation de transport pour compte d'autrui et doivent être inscrites au registre des transporteurs publics routiers de personnes.

Au sens de cet article du code des transports, pour être considéré comme un service privé, un transport organisé par une association :

- doit répondre aux besoins habituels de fonctionnement de l'association,
 - doit être organisé par les membres de l'association,
 - doit être en rapport direct avec l'objet statutaire de l'association,
 - doit être effectué à titre gratuit pour les membres de l'association, excepté bien évidemment la cotisation versée par chaque membre,
- D'autre part, l'association ne doit pas avoir pour objet principal le transport de ses membres ou l'organisation de voyages touristiques.

Une location ne répond pas aux besoins HABITUELS de FONCTIONNEMENT de nos associations. D'autant quand ils sont proposés à tout public (non membres de l'association) contre rémunération. Ces transports se caractérisent comme des services occasionnels de transport routier de personnes : « transporter des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même. Un groupe au sens du présent article est composé d'au moins deux personnes ».

Ils ne peuvent être exécutés que par des entreprises inscrites au registre mentionné dans l'article R.3113-4 du code des transports, tenu par le préfet de région (article L.1421-1 du Code des Transports). Cette inscription est subordonnée à des conditions d'établissement, d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle (article L.1421-2 et L.3113-1 du code des transports).

L'exercice de l'activité de transporteur public routier de personnes sans inscription au registre des transporteurs constitue un délit passible d'une peine d'amende de 15.000€ et d'un an d'emprisonnement.

L'article 3 du règlement CE n°561/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports pas



route précise qu'il ne s'applique pas aux transports routiers effectués par des véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'Etat membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.

Sur ce dernier point, l'article R311-1 alinéa 6.3 du code de la route définit un véhicule présentant un intérêt historique (véhicule dit de collection) comme un véhicule qui remplit l'ensemble des conditions suivantes :

- il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins 30 ans ;
- son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union européenne ou nationale, n'est plus produit ;
- il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux ;

Contrôles techniques et Carte Grise de Collection

Depuis février 2017, les Véhicules Lourds de Collection n'ont plus obligation de passer un contrôle technique périodique ce qui ne les empêche pas de passer un Contrôle Technique Volontaire pour s'assurer que les organes de sécurité sont en bon état.

Lors d'un achat d'un véhicule lourd en vue de passer collection, il est néanmoins recommandé de demander d'abord au vendeur de passer en collection si la carte grise est présente et s'il est titulaire de la carte grise, avant de procéder à la vente. En effet, dans le cas du passage de carte grise normale à carte grise collection simultanément avec un changement de titulaire, le contrôle doit être en cours de validité, c'est à dire favorable ou en sursis, mais dont la date limite n'est pas atteinte.

Pas de contrôle technique pour les véhicules lourds :

- si le même titulaire passe son véhicule lourd de la carte grise normale à la carte grise collection
- pour un changement de titulaire d'un véhicule lourd déjà en carte grise collection.



ACTUALITES

RATP / APPEL D'OFFRE BUS ELECTRIQUES

HeuliezBus, Bluebus et Alstom sortent vainqueurs de la première commande de près de 800 bus électriques standard effectuée par la RATP, dans le cadre de son programme « Bus 202 », qui prévoit la conversion de l'ensemble de la flotte de 4700 bus à l'électrique et au GNV. Le marché porte sur 3 lots donnant lieu chacun à un accord cadre d'une durée de deux ans et d'un montant maximum de 133 millions d'euros. Cet achat représente un potentiel de commande de 400 M€ maximum, financé à 100% par Ile-de-France Mobilités.

La première commande d'environ 150 véhicules, répartie sur ces trois lots, sera passée dans les meilleurs délais, de façon à ce que les livraisons interviennent à partir de la fin 2020, et jusqu'à la fin 2022. La flotte de la RATP comprend déjà 950 bus hybrides, 140 GNV et 83 bus électriques. 77 bus électriques et 50 bioGNV sont attendus courant 2019. La RATP et IdFM vont lancer une nouvelle consultation afin de compléter le programme de conversion de la flotte.



▲ - Le GX Linium - © Heuliez Bus

IVECO BUS & CARS

Présentation du nouveau minibus Daily

Le nouveau Daily a été lancé à Turin en présence de Gerrit Marx, nouveau patron du secteur Véhicules commerciaux et spéciaux au sein du groupe CNH Industrial, comprenant les cars, bus et minis d'Iveco. Trois types de motorisations ont été présentées pour ce 22 places maxi : diesel 3 l de 210 ch pour le Tourys, gaz de 136 ch et électrique pour les versions Line (ligne et interurbain). Totalement redessiné, notamment au niveau de sa face avant, le nouveau Daily bénéficie de nouvelles lignes épurées et au niveau de l'éclairage avant, des led formant le contour des feux ceux-ci étant intégrés à la carrosserie. Parmi les équipements de sécurité proposés, l'avertisseur de dépassement de ligne ou encore le dispositif « Hill descent » (contrôle de freinage en descente). Il pourra être équipé du Telma également. Le modèle tourisme (Tourys) dispose d'un volume de coffre arrière de 2,5 m³, tandis que le Line avec rampe UFR, peut accueillir 2 personnes en fauteuil roulant. A noter des sièges plus larges et confortables à bord, des prises USB et des porte-bagages ouverts, ainsi que des revêtements clairs rendant l'habitacle plus lumineux.



▲ - Le Daily Tourys - © Autocar-infos-et-bus.com

Rappel de la Gamme Car & Bus d'Iveco

URBANWAY

Conçu pour le transport de personnes dans les zones urbaines, l'Urbanway un autobus à plancher plat sorti en 2013 pour succéder au Citelis. Cet autobus possède la technologie HI-eSCR, développée exclusivement pour Euro VI et les moteurs Tector 7 et Cursor 9, sur une structure entièrement modifiée, alliant une meilleure résistance et un poids réduit. L'Urbanway est disponible en trois longueurs : 10,5m, 12m et 18m.

CROSSWAY

Conçu pour le transport interurbain et scolaire, le Crossway est un travailleur acharné polyvalent et fiable dont les qualités captivantes en ont fait le véhicule interurbain le plus vendu en Europe. Trois longueurs disponibles (10,8m, 12m et 13m) et un vaste choix de dispositions de sièges font de la gamme Crossway le meilleur et le plus flexible des moyens de transport existant sur le marché. Ce véhicule satisfait pleinement tous les besoins des clients, il se décline en plusieurs versions :

- Pop: dédiée à une exploitation essentiellement scolaire. En 13 m de longueur, et grâce à un concept innovant de sièges, Crossway offre une capacité de 63 places
- Line: choix idéal pour le transport sur de petites et moyennes distances
- Pro: réponse parfaite pour une exploitation qui requiert une mixité autocar interurbain/autocar d'excursion, associant grande accessibilité et équipements de grand confort
- LE: (Low Entry), homologuée comme autobus et autocar.

MAGELYS

Conçu pour les trajets nationaux et internationaux, le transport de tourisme, le Magelys est, depuis 2007, l'autocar caractérisé par une envie de voyager avec un maximum de confort et de sécurité. Il est disponible en deux longueurs : 12,2m et 12,8m (ce dernier est également disponible avec rampe et espace interne dédié aux personnes à mobilité réduite)

