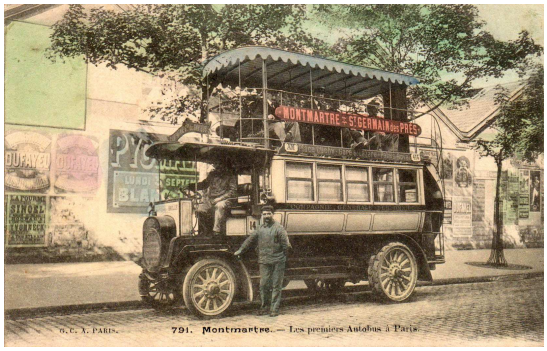
# LE TRANSPORT EN COMMUN *par Jean-Claude Debergue*

Définition : Le transport en commun c'est un « Moyen Collectif » qui consiste à transporter plusieurs personnes ensemble sur un même trajet. Etant donné ce vaste thème dont de nombreuses variantes sont offertes pour se déplacer, nous nous limiterons aux transports routiers dont les abréviations résonnent à nos oreilles :

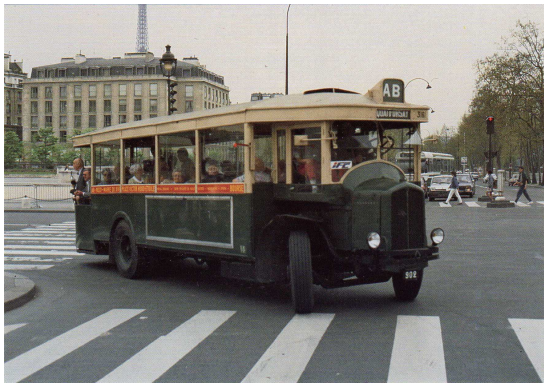


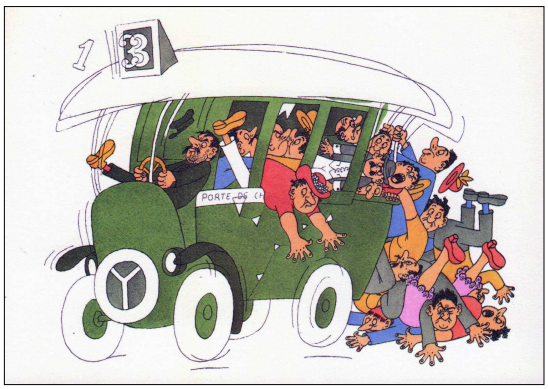

## BUS - CARS - TRAM - TROLLEY

### 1 - L'AUTOBUS dit « LE BUS »

L'ancêtre de l'autobus c'est l' OMNIBUS qui vit le jour vers 1825 à NANTES. C'était un char à bancs dont les roues recevaient des bandages et la traction se faisait par deux chevaux. Ce type véhicule dans de nombreuses villes françaises fera l'objet de modifications dans le but d'accroître le confort des passagers .

A Paris en 1905 les premiers autobus à essence ont été mis en circulation lors du Salon de l'Automobile, ils étaient de marque BRILLIE-SCHNEIDER avec impériale (*carte 1*). La traction animale sera définitivement abandonnée au profit du véhicule mécanique avec son moteur à explosion . La carrosserie avec impériale sera elle aussi supprimée du fait de la perte de temps à chaque arrêt. Un nouvel autobus plus moderne voit le jour et sera affecté exclusivement au transport urbain et parfois au périurbain ; il aura des pneumatiques ce qui est une révolution pour le confort des usagers. Une modification du code de la route accordera le transport des voyageurs « DEBOUT » (*cartes 2 – 3*). Mais la vitesse sera limitée à 50 km/heure. Le conducteur est situé dans une étroite cabine à l'avant et souvent au-dessus du moteur (*cartes 4 - 5*) ; un receveur se trouve dans l'habitacle pour composter les tickets. La capacité est seulement de 33 places assises plus 8 places debout sur la plate-forme arrière. Les trajets entre deux arrêts sont courts (250 à 400 m) .



*6*

Les années 1960/ 1970 seront la période essentielle dans le concept de

*1*

*2*

*3*

*4*

*5*

*7*

*8*

*9*

*10*

*11*

transporter les personnes. Les constructeurs BERLIET et SAVIEM (*cartes 6 – 7*) ainsi que d'autres dont M.A.N. modernisent l'esthétique des véhicules ; ils abandonnent le châssis à longerons (hauteur au sol 1 m.) au profit du châssis-poutre (hauteur au sol 0,30 m) qui offre la possibilité d'un plancher plat et surbaissé ; ils multiplient le nombre de portes latérales à 4 vantaux pour faciliter la circulation intérieure (*carte 8*). Le conducteur intègre l'habitacle « PASSAGER » avec protection ; entre-temps toutes les manœuvres de conduite sont devenues assistées pour diminuer la pénibilité du travail (boîte automatique intégrale).

Le nombre de voyageurs augmentant chaque année, les constructeurs et les exploitants doivent trouver de nouvelles solutions. A Paris en 1968 la RATP pense à relancer l'autobus à impériale avec 25 autobus BERLIET type PCMR (*carte 9*), mais l'essai sera abandonné. Le transport URBAIN va subir à nouveau une révolution dans la manière de transporter les voyageurs. Cette technique est connue depuis longtemps mais très délicate à mettre au point : il s'agit simplement d'adjoindre une remorque au véhicule principal, facile à dire mais difficile à réaliser pour le transport de personnes avec les toutes les normes de sécurité. Une fois les problèmes techniques résolus, nous avons vu apparaître l'« Autobus Articulé » de 17 à 20 m et sa capacité de 160 à 180 places répond à la demande de l'époque *(cartes 10 et 11)*.

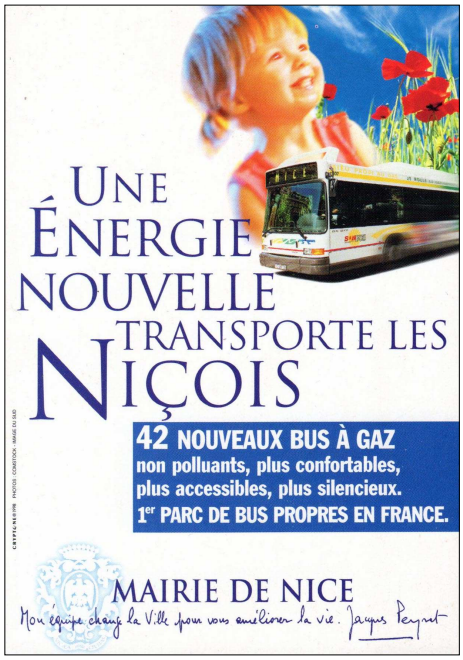
La Municipalité de BORDEAUX exploitera en 1990 une trentaine de MEGABUS RENAULT V.I. d'une capacité de 215 places et d'une longueur de 24,5 m *(carte 12)* en attendant le futur TRAM ou un METRO.

*12*

Dans les années 1980 beaucoup de Villes développent à la demande des Associations de Parents d'élèves un « Bus Scolaire » spécifique pour le transport des enfants « SCHOOL BUS » *(carte 13)*.

*13*

Les années suivantes verront apparaître des autobus dont les moteurs adoptent de nouvelles sources d'énergie : au GAZ NATUREL à Nice *(carte 14)* , avec un système HYBRIDE (un moteur diesel accompagné d' un moteur électrique) le tout ELECTRIQUE avec ses batteries autonomes . Enfin dans les années futures « le BUS à Hydrogène ».




*14*

Les Normes Européennes obligent les Constructeurs à développer et à appliquer les dernières techniques en matière d'antipollution.

Rappel : 10/2006 EURO 4 -- 10/2009 EURO 5 --

31/12/2012 EURO 6 c'est moins d'oxyde d'azote, moins d'hydrocarbures et de particules.

La conduite d'un autobus nécessite la possession d'un permis D pour conduire tous véhicules de plus de 9 places conducteur compris et d'un permis D1 pour les véhicules de plus de 16 places+ conducteur ; mais surtout d'être âgé de 24 ans.

Il y a un accessoire obligatoire qui sera mécanique ou électronique il s'agit du chronotachygraphe enregistrant en continu la vitesse du véhicule, les temps d'arrêt l'ensemble d'une journée, d'une semaine de travail.

*15*

L'Autobus vu AILLEURS : en COLOMBIE *(carte 15)* à LONDRES *(carte 16)*, à BAGDAD (IRAK) *(carte 17)*

(A SUIVRE ……..)

*16*

*17*