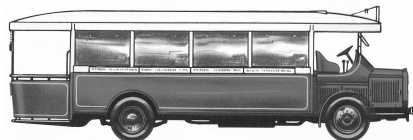


Autobus Renault TN6a de 1933 N° 2458

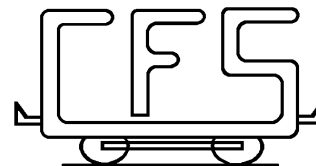
Marque :	Renault
Type	TN6a
Moteur :	6 cylindres essence à culbuteurs 110 x 140
Puissance :	67 chevaux
Vitesse :	40 Km/h
Carburant :	mélange ternaire : essence - benzol - alcool
Capacité :	50 places dont 33 assises 17 en 1ère classe 16 en 2ème classe
Longueur :	9.50 m
Largeur :	2.41 m
Hauteur :	2.97 m
Empattement :	5.05 m
Poids à vide :	7 100 Kg
Poids en charge :	10 500 Kg
Numéro :	2458
Année :	1933
mise en service	03/07/1933
Dernier voyage	15/02/1969
Kilométrage :	± 2 006 000 Km
Nombre voyageurs :	± 11.058.000 voyageurs
Nombre chauffeurs :	± 500 chauffeurs
Pneus :	32 trains + 7 trains de pneus métalliques
Révision :	122 révisions des 100 000 Km chez Renault 75 révisions - réparations RATP

Sources :

- 75 ans d'autobus en France - Daniel Tilliet - Christian Coullaud (Ed. EPA)
- Autobus de chez nous - Jean-Claude Demory (Ed. MDM)
- Les Autobus Parisiens - René Bellu (Ed. Jean-Pierre Delville)
- L'Autobus Parisien 1905-1991 - Dimitri Van Boque (Ed. Alcine)
- Site internet : Amtuir - Musée des Transports de Paris - www.amtuir.org
- Brochure TVAO - Transport des Val d'Aisne et Ourthe - Jean-Pierre Steyaert



Merci de votre visite
et de l'intérêt que vous portez à notre association.



CHEMIN DE FER DE SPRIMONT
MUSÉE VIVANT D'ARCHÉOLOGIE INDUSTRIELLE
MINIER ET CARRIER
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF



Exposition « Les Bus Parisiens à plate-forme »

75 ans du Renault TN6a n° 2458
et
21 ans de présence à Sprimont



Journées du Patrimoine - 13 & 14 septembre 2008



Avec le soutien de Qualité-Village-Wallonie asbl

C'est sous Louis XIV, à l'initiative de Blaise Pascal, que furent créés les transports publics. « Les Carrosses à cinq sols » (cinq sols = prix du Trajet).

Cela évolua avec le développement de la population, mais le moyen de traction était toujours le cheval. Les voitures tirées par ceux-ci furent appelées Omnibus.

Le mot omnibus vient du fait qu'à Nantes, un service public de transport s'arrêtait devant la boutique du Chapelier OMNES, qui avait affiché sur son magasin « Omnes Omnibus » (tout pour tous).

En 1828, le Colonel Stanislas Baudry suggère aux autorités parisiennes la création d'une Entreprise de Transport Public basée sur son expérience à Nantes.

En 1855, les transports publics à Paris seront exclusivement exploités par la CGO (Compagnie générale des Omnibus).

En 1898, la CGO exploitait 48 lignes avec 700 voitures et 14000 chevaux.

A la fin du XIX^{ème} siècle, différentes découvertes scientifiques (moteur à vapeur et électrique) furent mises à profit afin de remplacer le cheval qui imposait de fortes contraintes d'exploitation. (hébergement, entretien, écuries, pâturages ...)

Ainsi était né l'omnibus automobile. Deux mots qui sont à l'origine du nom « autobus ».

Grâce à ces avancées techniques, les premières lignes de tramways sont apparues, ainsi que les électrobus (ancêtres de nos trolleybus).

En 1897, des essais ont également été effectués en vue d'utiliser la traction vapeur et un omnibus à vapeur circula à l'extérieur de Paris (caisse d'omnibus à cheval placée sur un châssis mu par un moteur à vapeur). Devant la rentabilité médiocre de ces engins, l'automobile eut tôt fait de les détrôner et c'est ainsi que des grandes marques (Serpolet, Peugeot, Aries, Clement, Mors, Delahaye, Lorraine-Dietrich, Turgan, de Dion Bouton, Nag, Latil, Brillé Schneider ...) entamèrent une course effrénée ; à savoir, qui présenterait le véhicule le plus intéressant avec motorisation thermique ou pétro-électrique.

C'est ainsi qu'en 1906, le changement était bien présent et que les odeurs de gaz brûlés et de pétrole accompagnaient le doux bruit des moteurs à explosion dans la vie parisienne.

La CGO commandait 90 autobus Schneider, puis 60 en 1907 en tenant

compte d'améliorations pour le confort des usagers. La technologie s'améliorant, c'est 627 modèles Schneider qui sont mis en service (suppression des impériales). Des véhicules de Dion-Bouton et Schneider-Brillé vinrent compléter le parc. En 1913, 990 autobus étaient en circulation sur 45 lignes.

Après la guerre de 1914, les différents exploitants de compagnies de transport, éprouvent des difficultés de tout ordre. Le département de la Seine et la Ville de Paris décident de créer une nouvelle société en regroupant ces différents exploitants. Ainsi est née la STCRP (Société de transports en Commun de la Région Parisienne).

En 1916, apparurent des véhicules plus modernes de type H aux caisses vertes et ivoire (comme aujourd'hui).

En 1921, la fin des lignes de tramways est décidée au profit des exploitations autobus. De nouveaux modèles apparaissent (Renault Kx1, Somua mat-2, Renault PN – PY – TN4 et TN6, Panhard.

En 1929, les véhicules sont équipés de pneumatiques en remplacement des roues pleines. 1269 exemplaires sont mis en service.

Avec la guerre de 40, apparaissent des lignes de trolleybus car les autobus étaient réquisitionnés par l'armée et le carburant était rare. Durant cette période difficile, des énergies de remplacement sont exploitées (gazogène, ballon à gaz ...).

Durant le conflit armé et tout particulièrement en 1942, les services autobus sont gérés par la CMP (Compagnie Métropolitain de Paris).

Le parc autobus fut reconstitué après le conflit. Certains furent reconstruits et c'est 1900 véhicules qui sont remis en état. De nouvelles marques apparaissent : Chausson, Berliet, Vetra, Verney ...

En 1948, la RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) prend le relais et est ainsi créée une société de transport regroupant les véhicules de surface et le métro (STCRP et CMP).

L'évolution du parc suit son cours et nos bons vieux autobus à plate-forme, typiques à Paris vont disparaître progressivement au profit des bus modernes.

L'histoire est un éternel recommencement, Paris se modernise et le retour des tramways s'annonce...

Pierre Dykmans