

Musée International des **TRAN**sports **Métropolitains**

MATÉRIEL..... : Autobus urbain n° 264.

DATE DE CONSTRUCTION..... : 1967 (réceptionné le 4.01.1968 et mis en service le 12.01.1968).

COMPAGNIES..... : Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing (E.L.R.T.) (1908 - 1968),
Société Nouvelle de l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing (S.N.E.L.R.T.) (1968 - 1981),
Compagnie des Transports en Commun de la C.U.D.L. (T.C.C. CO.TRA.LI.) (1982 - 1988).

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

En 1958, un groupe de travail RATP / UTPUR (Union des Transports Publics Urbains et Régionaux) est constitué afin de définir un cahier des charges très complet pour la construction de « l'Autobus Standard de 11m » adaptable à toutes les configurations d'exploitation.

Courant 1959, il est adressé aux constructeurs français de l'époque : BERLIET ; CHAUSSON ; CITROEN ; UNIC - SAURER ; SAVIEM et VERNEY.

S.A.V.I.E.M. (qui a repris le 1 mai 1959, la division autobus-autocars de la Société des Usines CHAUSSON, et surtout son bureau d'études), BERLIET (associé au carrossier Million-Guiet-Tubauto) et VERNEY, acceptant les conditions de l'appel d'offre, reçoivent commande d'un prototype spécifique à chacun en juillet 1960. Les trois prototypes sont remis en mars 1962 à la RATP qui se charge de la mise au point et des essais. Le prototype de S.A.V.I.E.M. est le modèle SC 10 U (caisse-poutre autoportante), celui de BERLIET le modèle PCM (châssis / caisse en alliage d'aluminium). VERNEY en reste au stade de la réalisation d'un prototype dénommé A.U.S. (Autobus Urbain Surbaissé), jugeant sa capacité de production insuffisante et les investissements requis trop importants.

*En juin 1963, une première présentation internationale du **SAVIEM SC 10 U** est faite à Vienne (Autriche) et le premier véhicule de série (châssis n° 610.001) est homologué par le Service des Mines le 19 mai 1965 (A noter que le moteur FULGUR de 136 ch, de fabrication française et équipant les prototypes, laisse place au moteur MAN de 150 ch).*

La première série de 40 exemplaires est livrée au réseau de Nancy, à partir de octobre 1965 ; puis les premiers exemplaires RATP mis en service sur le réseau de banlieue.

Au total 11.004 exemplaires du SC 10, sous différents versions, sont produits de 1965 à mars 1989.

Autobus de type SC 10 U (044). Série n° 201 à 275 (14 exemplaires) (*parc 1975* 101 - 175 ; 1966 à 1973*).

Longueur : 11,015 m - Largeur : 2,500 m - Empattement : 5,580 m - Hauteur : 2,948 m.

Hauteur du plancher : 0,620 m - Hauteur intérieure : 2,100 m.

Poids à Vide : 8,10 t - Poids Total en Charge : 15 t - Capacité : 92 places (24 assises, 68 debouts).

Moteur diesel MAN type D 0836 HM 8 V (6 cyl.), horizontal et placé latéralement à l'avant.

Puissance fiscale : 19 CV - Puissance réelle : 150 ch limitée à 135 ch (99 kW) à 2.500 T/Mn.

Boite de vitesse automatique SAVIEM type R 107.7 - Direction assistée à servocommande hydraulique.

Suspension semi-pneumatique à l'avant et pneumatique à l'arrière, avec correction d'assiette automatique suivant la charge.

Chauffage par un échangeur, sur l'échappement, raccordé à des diffuseurs dans le véhicule (commande électro-pneumatique).

Musée International des **TR**ansports **M**étropolitains

Constructeur : SOCIÉTÉ ANONYME DE VÉHICULES INDUSTRIELS ET D'ÉQUIPEMENTS MÉCANIQUES (S.A.V.I.E.M.) (1955 - 1980).

A partir de novembre 1970, une girouette latérale et arrière sont installées par les ateliers du dépôt de l'Union.
(l'option de la girouette latérale, d'origine sur les séries suivantes, ne sera utilisée que par la SNELRT et la CTS de Strasbourg).

En juillet 1975*, suite à l'arrivée de BERLIET PR100B (n° 201 à 215), la série n° 201 à 275 est renumérotée 111 à 124 (le 264 devient 114).

En 1982, les 114 et 130 (ex n° 276) sont transformés en *BUS-INFO* avec l'installation d'un comptoir à l'avant et la suppression de 13 places assises.

Livrée d'origine : Jaune de Bologne.

Livrée 1970 : haut Blanc, bas Rouge "Coque de Roche". Sigle : Rouge sur Blanc.

LIEU DE CIRCULATION..... : Réseau de ROUBAIX-TOURCOING jusque 1982, puis réseau de la C.U.D.L. comme BUS INFO.

Il est récupéré par l'AMITRAM en mai 1985.

Début 2020, les peintures sont remise en état 1970 en collaboration avec l'Institut Nicolas BARRÉ à Armentières et Renault Truck DUBREU à Houplines.