



## L'autobus FLOIRAT-MULHOUSE

*Réception du premier autobus Floirat-Mulhouse par la Direction des Tramways de Mulhouse (T.M.)*

de g. à d. : Émile STUTZMANN (ingénieur TM),  
Georges Bielmann (Chef d'atelier TM),  
Da Rosa (ingénieur Floirat),  
Frédéric BENTZ (Directeur Général TM)

En 1950, le parc du réseau de transports en commun de Mulhouse est vieillissant et la grande majorité des véhicules datent d'avant-guerre.

Ils offrent peu d'ergonomie et de confort pour le transport moderne de voyageurs.

Un appel d'offres est lancé en 1950 par les services techniques du réseau de Mulhouse, pour faire produire des autobus dotés d'une grande attractivité et de nouvelles fonctionnalités pour les voyageurs.

Un cahier des charges est rédigé, exigeant des industriels souhaitant répondre à l'appel d'offres, de créer un véhicule proposant de nombreuses innovations techniques et fonctionnelles, qui sont toujours des éléments caractéristiques des autobus actuels.

Jusqu'au Floirat, les autobus étaient principalement dérivés d'autocars, eux-mêmes construits sur des châssis de camion, ce qui limitait la capacité d'innovation dans l'ergonomie d'accueil des voyageurs.

Le Floirat offre quant à lui ce qu'un voyageur est en droit d'attendre d'un service de transports publics urbain.

**Le Floirat est l'expression concrète des objectifs fonctionnels suivants :**

- ✳ Un confort de voyage accru
- ✳ De grandes baies vitrées apportant plus de luminosité et positionnées dans l'axe du regard des voyageurs pour avoir une bonne vision sur la position du véhicule dans la ville
- ✳ Une meilleure accessibilité aussi bien pour monter que pour descendre
- ✳ Un véhicule adapté pour accueillir plus de voyageurs, avec des espaces « debout » plus vastes et mieux sécurisés, dotés de nombreuses poignées et de barres de maintien, bien positionnées. Le Floirat dispose d'une porte centrale permettant l'accueil des poussettes
- ✳ Le Floirat est également le premier véhicule à disposer de boutons de demande d'arrêt par les voyageurs. Les interrupteurs ainsi que les écrans lumineux d'affichage inexistant sur le marché des accessoires ont d'ailleurs été fabriqués dans les ateliers du réseau de Mulhouse puis ont été expédiés à l'usine d'Annonay pour être montés sur les véhicules.

**Long de 10,97 m et large de 2,50 m, le Floirat dispose de 27 places assises et 70 places debout, un record pour l'époque !**

L'entreprise lauréate de cet appel d'offres est la **Société Floirat**, basée à Annonay en Ardèche, dans la même usine qui produit par ailleurs le « trambus » pour Mulhouse. C'est pourquoi ce véhicule aura pour nom « Floirat-Mulhouse ».

La société Floirat recevra des commandes successives livrées entre 1954 et 1959, pour un total de 31 véhicules.

## **Développement du Floirat**

Les 13 premiers exemplaires seront livrés à Mulhouse au printemps 1954. Ce modèle donnant pleinement satisfaction, d'autres commandes suivront :

- ✳ 10 véhicules livrés en 1955
- ✳ 8 véhicules livrés entre 1956 et 1959
- ✳ achat de 6 véhicules d'occasion à la ville de Neuenkirchen en Allemagne en 1966, la production de ces véhicules ayant été arrêtée

Le Floirat pouvait également être muni d'une remorque étudiée à partir d'un brevet de la société suisse Moser. Trois remorques ont été commandées en 1954. Chacune d'elles avait une capacité de 23 voyageurs assis et 48 debout. Il s'agit d'une autre innovation du réseau Mulhousien. Le succès de cette version rallongée et l'augmentation importante du nombre de voyageurs aux heures de pointe et les jours de marché à Mulhouse, conduisent l'entreprise à équiper les 13 premiers véhicules de remorques.

**Cet autobus est le premier en France à avoir été conçu tout spécialement pour circuler en ville. Ses nombreuses innovations techniques, étudiées et réalisées par les ingénieurs et les techniciens des tramways de Mulhouse, ont pour la plupart été reprises par les fabricants pour fabriquer en série des bus urbains.**

C'est pour ces raisons que la Section Histoire de Soléa s'est battue durant des années pour conserver cet autobus avant-gardiste. Actuellement, il ne reste plus que deux véhicules Floirat-Mulhouse en état de marche en France : le nôtre, qui porte le N° de parc 209, fait partie de la première série acquise par les TCM en 1954 ; le second qui porte le N° de parc 252 qui fait partie de la série des véhicules achetés d'occasion en Allemagne en 1966, a été offert au musée des transports urbains à Paris par le réseau mulhousien. Ce véhicule a une valeur affective moindre pour les anciens traminots.

Notre Floirat de 1954 a été déclaré « ferrailé » en 1974 par la bureaucratie pour une raison inconnue. Fort heureusement, il avait été mis à l'abri dans les garages poids-lourds de l'entreprise en vue d'une sauvegarde ultérieure. Il y sera « oublié » pendant une trentaine d'années, mais veillé jalousement par la Section Histoire.

En 2003, les ennuis ont commencé avec la démolition des garages poids-lourds pour les remplacer par le nouvel atelier du tramway. Le Floirat stationnait une première fois à la belle étoile. Après l'intervention de la Section Histoire auprès de la Direction, on lui a trouvé une place à l'abri dans le dépôt des bus. Il y est resté jusqu'en juillet 2010, date à laquelle le dépôt couvert des bus a été démolи pour des raisons de non-conformité.

Le Floirat, remisé à nouveau à l'extérieur, a commencé à se dégrader. C'est à ce moment qu'a débuté la course contre la montre pour le protéger. Durant quatre longues années, la Section Histoire s'est évertuée à trouver un partenaire, ou un organisme qui aurait proposé une solution acceptable pour assurer la protection du véhicule.

Au terme de nombreuses réunions avec la Direction, avec quatre dirigeants des musées de l'automobile et du chemin de fer, avec la Ville de Mulhouse, la réponse était toujours la même : « Pour le moment, nous n'avons aucune solution... ».

Un cri d'alarme a même été lancé auprès de notre Présidente, qui a constaté sur place l'état de l'autobus. Au bout du compte, début 2014, toutes ces démarches ont permis à la Direction de SOLEA - toujours restée attentive à nos sollicitations - de décider avec une forte conviction, d'utiliser le Floirat comme mascotte des transports mulhousiens, pour la célébration des 130 ans de l'entreprise.

La rénovation de ce véhicule a été confiée aux équipes des services techniques. Le bus a été présenté aux Mulhousiens à l'occasion des Journées du Patrimoine, Place de la Réunion. Cette journée a été festive pour le public.

Le 20 septembre 2014, le Floirat restauré a été conduit place de la Réunion par ses propres moyens ; après dix années d'immobilité, le moteur s'est remis à tourner au troisième coup de démarreur... C'était quasiment inespéré !

La qualité du travail réalisé par les services techniques SOLEA dépassait toutes nos espérances : le véhicule semblait comme sorti d'usine ! Il ne fait aucun doute que les dirigeants de SOLEA ont pris conscience que la conservation et la remise en valeur de ce véhicule, qui a arpентé les rues de Mulhouse 60 ans auparavant, était resté dans le cœur des Mulhousiens. Cette initiative ne pouvait qu'être bénéfique pour l'image de marque de la société. La fête Place de la Réunion a été une réussite, le Floirat a eu un succès retentissant auprès des Mulhousiens et le public a été enchanté par la manifestation.

Une revue spécialisée nationale parlait carrément d'un acte visionnaire de la part de l'entreprise, de quoi attiser la fierté des décideurs de l'opération : « Sauvons le Floirat ! »

**Conçu à Mulhouse par les ingénieurs et techniciens de l'entreprise des Transports Mulhousiens de l'époque, l'autobus « Floirat Mulhouse » témoigne du savoir-faire industriel et de l'ingéniosité locale. Unique en France, ce véhicule aujourd'hui restauré constitue un témoin exceptionnel de l'histoire des transports urbains de la ville.**

**À ce titre, il est un témoin vibrant du patrimoine historique et technique de la Ville de Mulhouse.**

\*\*\*

