



Le second Van-Hool A500 près de la gare de Provins
© Bruno DUBOIS, juillet 1998

Procars



L'Urbanway-12 n°260 à la gare de Provins
© Damien LABOURIER, 13 juillet 2015

Célèbre pour son centre historique classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, entouré de fortifications médiévales, la ville de Provins, sous-préfecture du département de Seine-et-Marne forte de 12.000 habitants et située à 77 kilomètres au sud-est de Paris, est aussi le siège de la société Procars, qui exploite le réseau urbain dénommé Probus. Celle-ci est issue de la fusion, également opérée en 1990, de deux transporteurs locaux : les Cars Bleus, dont les origines remontent à 1923, et les Cars du Montois, créés en 1950 par Jean-Pierre Jouy.

NB : la première partie de ce dossier s'appuie sur un article publié dans le numéro 96 du magazine Charge-Utilite, en décembre 2000, avec l'aimable autorisation de son auteur, M. Nicolas Tellier.

→ Historique

La genèse des Cars Martin

Les origines des Cars Bleus remontent à un certain M. Huet, exploitant avec sa voiture à chevaux une ligne entre Chenoise, petite localité située au nord-ouest de Provins, et la gare de Nangis, permettant à la population de gagner la capitale. En 1923, M. Huet s'adapte à l'ère automobile et décide d'acheter une camionnette Unic L2D à partir de laquelle il est aisé de carrosser un véhicule pour le transport de personnes. M. Huet s'associe alors avec Émile Ladous, qui devient le chauffeur attitré de l'entreprise. M. Ladous prendra la direction de l'entreprise après le décès de M. Huet, mais il ne survivra cependant pas longtemps à ce dernier. Gazé pendant la Grande Guerre, il disparaîtra peu après. Le 7 mai 1927, l'affaire familiale prend la raison sociale « Cars Martin », peu après que sa veuve Simone ait épousé Paul Martin, mécanicien dans l'entreprise. Un Unic M3A2 de 14 places est simultanément mis en service ; il sera suivi d'un autre type M90 de 25 places en février 1929 ; deux autres autobus Unic rejoindront ensuite les effectifs en février 1932 puis mars 1933.



Paul Martin devant son premier autobus Unic
© Archives Famille DAMANDE

Le couple Martin aura un fils, Jean, né en 1931 et une fille Claude, née en 1939. À la ligne Chenoise / Nangis s'ajoutent rapidement des services de marché sur Coulommiers, Provins et la Ferté-Gaucher. En 1935, deux nouveaux véhicules viennent compléter le parc, à savoir un De Dion Bouton habillé par Paquette & Breteau, réputé carrossier parisien dont les origines remontent à l'ère hippomobile, et un Renault ZYAC plus classique.



Cars Martin : le De Dion-Bouton carrossé par Paquette & Breteau en 1935
© Archives Famille DAMANDE

Des excursions sont organisées ainsi que les déplacements de nombreuses fanfares de pompiers et d'harmonies municipales ; les véhicules sont aussi loués pour des mariages, comme c'est fréquemment le cas à cette époque où le taux de motorisation individuel est très faible.



Un Renault ZYAC de 1935 des Cars Martin
© Archives Famille DAMANDE

La déclaration du second conflit mondial met un terme brutal à l'expansion des Cars Martin, dont les deux véhicules sont réquisitionnés. Paul Martin, mobilisé avec le De Dion Bouton, se retrouve dans l'est du pays et ne revient que dix mois plus tard, après la signature de l'armistice. Privée de tout matériel, l'entreprise a cessé son activité ; Simone et Paul Martin passeront la période de l'Occupation à « faire du bois » extrait des forêts locales.



Un Isobloc W843M de fin 1945 des Cars Martin, ici avec Jean Martin
© Archives Famille DAMANDE

La période d'après-guerre sera en revanche florissante. Dans toute la France, l'autocar est souvent le seul moyen

de transport possible offert aux usagers pour relier les campagnes à la ville. Les Cars Martin reprennent leurs services interrompus par les hostilités et répondent à de nouveaux besoins : une ligne régulière reliant Nangis à Paris-Bastille est créée en 1949 avec un aller / retour par jour, des sorties sont organisées pour les spectacles parisiens, mais c'est surtout l'avènement des transports scolaires, au milieu des années cinquante, qui accélère le développement de la société. Ses autocars desservent les collèges de nombreuses localités du secteur. Dès 1946, Paul Martin investit régulièrement dans des matériels Isobloc. Presque toute la gamme que le constructeur d'Annonay développe au fil des ans défilera à Chenoise : W843M, W947DP, W648DP et 149DP3.



Acquis en mars 1954, un Isobloc 149DP3 des Cars Martin lors d'un voyage
© Archives Famille DAMANDE

Les débuts des Cars du Montois

Non loin de là, Jean-Pierre Jouy, fils d'un régisseur d'une importante exploitation agricole locale, va aussi se lancer dans l'aventure des transports collectifs routiers.



Le deuxième autocar de Jean-Pierre Jouy : ce PLB6 carrossé par Amiot
© Archives Famille JOUY

À son retour du service militaire, tout juste âgé de 22 ans, il a l'opportunité de reprendre en gérance libre l'exploitation

de la ligne reliant Donnemarie-en-Montois à Nangis, soustraite à partir du 1^{er} juillet 1950 par Fernand Roussel, transporteur à Provins. Ce dernier avait racheté cette desserte aux Frères Blache, qui avaient créé les Cars du Montois en 1930 à Donnemarie-en-Montois à l'aide de deux autocars (un Renault SX et un De Dion Bouton type KB). Leur activité avait atteint 5 véhicules en 1934 (de marques Chevrolet, Bernard, Renault et Unic), avant que celle-ci ne soit cédée à M. Roussel en 1935.

Mais revenons en 1950... Aidé par sa mère Simone qui lui procure une aide sur le plan administratif, et son père Fernand qui prendra régulièrement le volant, Jean-Pierre Jouy acquiert, pour sa nouvelle activité, un car Berliet PCK 7 D de 1947, et va être amené à tisser des liens avec Jean Martin. Issus de la même génération, les deux hommes se retrouvent en effet régulièrement à la gare de Nangis en attendant leurs clients respectifs descendant du train. Le deuxième véhicule de Jean-Pierre Jouy sera un Berliet PLB 6a carrossé par Amiot. Suivront ensuite deux Renault de plus petit gabarit : un 1000 kg type R 2060 et un rarissime R 2162, également habillé à Dinan.



Un autocar Berliet PLB6b de 1955 acquis par Jean-Pierre Jouy
© Archives Famille JOUY

À cette ligne principale, exploitée tous les jours de la semaine, s'ajoute un service de marché Donnemarie / Provins le jeudi ainsi que le samedi par un itinéraire différent. Le contrat de gérance libre mentionne aussi les communes et hameaux à partir desquels Jean-Pierre Jouy « est autorisé à faire des services occasionnels ou exceptionnels de transports-voyageurs », étant entendu que M. Roussel s'interdit expressément de faire le même type de services sur ces localités sous peine de dommages-intérêts. De son côté, « M. Jouy s'interdit également d'étendre ces services à des communes de l'arrondissement de Provins autres que celles mentionnées sur la liste sous peine de semblables dommages-intérêts envers M. Roussel ».

Jean-Pierre Jouy rachètera en propre ces activités à Fernand Roussel en 1955 lorsqu'il obtiendra du Comité technique départemental des transports de Seine-et-Marne son agrément comme entrepreneur de transport public de

voyageurs. Ainsi renaissent les Cars du Montois, qui s'installent à Mons-en-Montois, entre Donnemarie et Provins. L'implantation depuis 1941 dans une localité voisine, Gurcy-le-Châtel, d'une école des métiers de la production électrique (reprise par EDF à sa création en 1946) qui comptera jusqu'à 300 élèves constituera un catalyseur pour le développement de l'entreprise, qui se charge des déplacements sportifs, des voyages organisés et des visites techniques dans les centrales électriques de tout le pays.

En juillet 1957, la ligne Mons / Donnemarie / Nangis est autorisée à rejoindre Montereau en lieu et place de Nangis ; ce nouvel itinéraire permet de desservir une gare et un lycée d'importance. Le service vers Nangis sera toutefois conservé les jours de marchés.



Un Berliet PLH8i et un Berliet PLB6M de 1958 et 1959 au dépôt

© Archives Famille JOUY

L'essor sera amplifié avec la création des premiers services scolaires. Pendant les vacances d'été, Jean-Pierre Jouy complète aussi son activité en sillonnant l'Europe de la Côte-d'Azur à l'Autriche et de la Norvège à la Yougoslavie pour le compte d'agences parisiennes comme le Tourisme Français. Il se forge ainsi une solide expérience, tant sur le plan touristique... que mécanique, afin que ses clients arrivent toujours à bon port ! Il poursuit le développement de sa flotte avec la marque Berliet et acquiert un PLB 6 b à carrosserie de série en 1955 auquel viendront s'ajouter un PLH 8 i et un PLB 6 M, respectivement en 1958 et 1959. Dans le domaine des véhicules de plus petit gabarit, la flotte des Cars du Montois s'enrichit fin 1956 d'un Renault 2,5 tonnes type R 2168 carrossé par Amiot.

Un développement en parallèle

Du côté de la famille Martin, un drame va hélas se produire en janvier 1957 ; Jean, alors âgé de 25 ans, est tué à Nangis au volant d'un autocar ramenant un groupe d'une représentation théâtrale à Paris. De nuit et par temps de brouillard, il percute un camion roulant en sens inverse en tentant d'éviter un chauffard. Simone et Paul Martin font alors appel à leur fille Claude, qui s'engageait dans des études d'infirmière, pour les seconder à la tête de l'affaire familiale. Celle-ci épousera en 1959 Roger Damande, chauffeur-mécanicien dans l'entreprise. Les Cars Martin rachèteront en 1962 les activités restantes du transporteur provinois Roussel (dont la ligne de remplacement des trains entre Provins et Villiers-Saint-Georges), celui-là même qui avait déjà cédé une partie de son fonds de commerce à Jean-Pierre Jouy.

Outre l'apport de deux véhicules supplémentaires (un Floirat B8R et un Isobloc 648DP102), cette acquisition permet surtout de récupérer un bureau de tourisme à Provins, grâce auquel des voyages sont organisés dans toute l'Europe, voire même jusqu'en Tunisie et en Turquie. La marque Chausson fait une timide apparition dans le parc avec deux AP, dont un « nez de cochon », mais aussi Saviem avec un SC1 et des SC5, tandis qu'un Mercedes O321HL est acquis en 1964, sans oublier deux Citroën type H et 350. Puis en 1966, Van Hool, nouveau venu sur le marché français, effectuera une entrée en force chez les Cars Martin qui comptent 11 véhicules. Les Cars du Montois, avec 9 véhicules, figurent déjà quant à eux parmi les premiers clients français du constructeur belge dès 1964, et vont acquérir successivement les modèles 314, 320, 308 et 300 (sur châssis Fiat), complétés par un OM Tigrotto et des minibus Peugeot J7 et Citroën C35.



Un Van Hool 320 restylé des Cars Bleus, en 1976

© Archives Famille DAMANDE

1968 : le service urbain de Provins

Construit à partir de 1964 au sud de la ville de Provins, le quartier d'habitations collectives de Champbenoist, excentré, va rapidement faire émerger la nécessité d'une desserte vers le centre-ville. C'est ainsi que le 19 avril 1968, un premier service urbain est mis à l'essai par le biais d'un contrat avec les Cars du Montois et les Cars Martin, qui ont remis une offre commune. Le service, comportant deux allers / retours (un le matin, un autre l'après-midi) du lundi au samedi, par réutilisation d'un autocar assurant des services scolaires, sera étendu à l'automne suivant au quartier nord des Coudoux. Les horaires seront densifiés en 1969, une fois une convention plus durable signée le 27 mai, puis l'itinéraire prolongé à la clinique Saint-Brice.

Après un bilan effectué en fin d'année 1969, la municipalité va chercher à réduire le coût financier jugé trop élevé en sollicitant plus largement les transporteurs desservant le secteur : CEA-Uniroute, Cars Moreau, Cars Lepape, Cars Verts, Transports Citroën ainsi que la société Harlé & Chollet, sans oublier les Cars du Montois et les Cars Bleus (nouvelle dénomination des Cars Martin depuis le 1^{er} juillet, qui utilisaient déjà cette appellation commerciale depuis quelques années). Seules ces deux dernières entreprises, toujours solidaires, répondront avec les Cars Verts qui remettront une offre plus élevée. La poursuite du contrat sera donc votée, avec de nouveaux renforts ponctuels. En 1970, Simone et Paul Martin laisseront définitivement à leur fille et à leur gendre les rênes des Cars Bleus.

L'ouverture du nouvel hôpital et les attentes croissantes de la population pour des dessertes mieux adaptées (notamment pour les trajets domicile / travail) vont conduire la municipalité à établir plusieurs scénarii d'évolution au second semestre 1973, avec l'objectif de renforcer les services et d'y dédier un ou plusieurs véhicules. Plusieurs propositions de transporteurs seront analysées, pour 1 et 2 véhicules engagés : le pool Cars du Montois / Cars Bleus (avec des midibus Van-Hool / Fiat 314L), CEA-Uniroute (autobus S105M) et Transports Citroën (midibus Berliet). Mais face à des offres jugées trop onéreuses, c'est finalement la solution d'une régie municipale qui sera retenue, avec accès gratuit. Celle-ci sera opérationnelle le 31 mai 1974 et adoptera la dénomination commerciale Probus. Dans un premier temps 2 autocars SC1 seront prêtés par Saviem, dans l'attente de la livraison de deux midibus de type Saviem SM6 carrossés par Amiot, en livrée à deux tons de bleu sur fond blanc. Initialement prévue mi-juillet, celle-ci n'interviendra que courant novembre. Grâce aux pénalités de retard, un midibus Saviem SC50 d'occasion (mis en circulation en décembre 1970) pourra être acquis début février 1975, à des fins de réserve (128 SM 77).



Un midibus Amiot SM6 près de la gare de Provins
© Archives municipales de Provins

L'itinéraire (Hôpital / Champbenoist / Gare / Centre-ville / Coudoux) n'est pas modifié, mais les rotations doublées avec un passage toutes les demi-heures. Ceci, conjugué avec la gratuité, va contribuer à une explosion de la fréquentation, qui va passer de 100 à presque 2.200 voyageurs par jour en une seule année. De fait, des doublages devront être mis en place sur les courses les plus fréquentées ; un troisième SM6 (4090 SJ 77) sera donc acquis début 1976, d'occasion cette fois-ci (mise en service le 30 décembre 1974).

1984 : l'interurbain se développe

Jean-Pierre Jouy s'engage en 1984 dans le processus lancé par le schéma départemental des transports, qui favorise la création et l'extension de lignes régulières destinées à mieux desservir les zones rurales. L'année 1985 verra en particulier la création de liaisons entre Montereau et Provins, ainsi qu'entre Nogent-sur-Seine et Provins. La relation entre Donnemarie et la gare de Nangis sera également réactivée en 1989. Ce qui contribuera à accélérer la croissance du parc, passant d'une douzaine de cars en 1970 à 29 unités en 1989, soit 18 Van Hool (dont de nombreux T815), 7 Gruau-Daf « Chantilly », 3 Renault PR14 SR et un Volvo B10M Jonckheere.



Cars du Montois : un des 7 autocars sur châssis DAF livrés en 1987 et 1988
© Archives Famille JOUY

Du côté des Cars Bleus, deux Saviem E7-L, un minicar Peugeot J9, des Setra S215H et, surtout, des Mercedes O303 seront venus grossir la flotte, qui atteint 24 unités toujours en 1989.



La livraison du premier T815 Alizée des Cars Bleus en 1981
© Archives Famille DAMANDE

Concernant le service urbain Probus, quelques mesures d'économie conduiront en 1985 tout d'abord à l'acquisition d'un minibus Peugeot J9 (6344 XL 77, mis en circulation en septembre 1984) afin d'assurer les services d'heures creuses avec un véhicule moins gourmand, ainsi qu'un service de navettes vers l'hôpital.



Le midibus Renault PJN95 carrossé par Carrier près de la gare de Provins
© Archives municipales de Provins, 1989

Puis, le 18 novembre, les horaires seront légèrement allégés. Les 2 premiers SM6 seront également renouvelés par des Renault PJN95, le premier carrossé par Gruau en 1985 (7704 XE 77) et le second par Carrier en 1987 (5211 XX 77). Un midibus Carrier sur châssis Renault PS150, commandé fin 1988 et compatible avec un carburant à l'éthanol, devait être livré à l'été 1989 mais un important retard de fabrication conduira la municipalité à annuler sa commande. En effet, la fin de la Régie Communale a été entre-temps actée au profit du recours à un transporteur.



Le midibus Carrier dont la livraison fut refusée, ici en sortie d'usine
© Archives municipales de Provins, 1989

1990 : reprise du Probus et création de Procars

Cette même année 1989, les Cars du Montois répondent donc en pool avec les Cars Bleus à l'appel d'offres lancé par la ville de Provins pour la reprise de son service urbain gratuit. Cet engagement commun débouchera sur l'obtention du marché le 1^{er} janvier 1990, en utilisant les midibus existants. Le service s'enrichira d'un Van-Hool A500 ex-démonstration de 1989 (2709 ZW 77) courant 1990, puis d'un second exemplaire début 1992 (915 AFK 77).



Le midibus Renault carrossé par Gruau, vu dans Provins
© Bruno DUBOIS, mai 1990

Habitué à travailler ensemble depuis plusieurs années, ne serait-ce que par la mise à disposition réciproque de véhicules visant à répondre aux pics d'activité ponctuels de chacune d'elles, les deux entreprises vont rapidement décider d'aller plus loin en se regroupant afin de former un véritable ensemble de poids au niveau régional. L'opération de fusion-absorption des Cars Bleus par les Cars du

Montois, décidée au printemps 1990, sera conclue en décembre. Réunis, les deux parcs totalisent 55 véhicules à la constitution de la nouvelle société, qui prend le 28 février 1991 le nom de Procars et établit son siège à Donnemarie-Dontilly (nouveau nom de Donnemarie-en-Montois au début des années soixante-dix). Sa politique d'achat va s'orienter quasi-exclusivement sur la marque Renault.



Un des Renault PR14SR des Cars du Montois
© Archives Famille JOUY

L'entreprise accompagne alors l'extension concomitante de la tarification régionale « Carte Orange » (qui n'atteignait pas jusqu'alors les zones les plus éloignées de Paris) par la mise en place d'un réseau de lignes régulières au nord de Nangis et autour de Provins ayant pour vocation le rabattement sur les gares SNCF et vers les établissements scolaires, sans oublier une liaison entre Nangis et Montereau. En pool avec les Courriers de l'Aube, une relation est créée entre Nogent-sur-Seine et Longueville. L'ensemble des dessertes reçoit l'indice-transporteur n°228. C'est aussi la création de la première ligne permettant de relier Provins au RER de Torcy, près de Marne-la-Vallée, à laquelle se substituera en 1992 une liaison (indicée 50) avec le RER de Chessy (Disneyland) dans le cadre du réseau départemental « Seine-et-Marne Express ». Une relation Provins / Nangis / Melun, par fusion des lignes Procars n°04 (Provins / Nangis) et Darche-Gros n°25 (Nangis / Melun), voit simultanément le jour sous l'indice 47.



Le premier Van-Hool A500 dans Provins
© Archives municipales de Provins, 1990

Pour faire face à cette importante croissance, de nouveaux remisages vont voir le jour à Provins en 1994 (dans la zone du Parc des Deux-Rivières près de la gare, au 10 avenue André Malraux), Nangis en 1997 et Donnemarie-Dontilly en

1998. L'atelier spécialisé dans les opérations d'entretien lourd reste installé dans les anciens locaux des Cars Bleus à Chenoise, tandis qu'un garage sur le dépôt de Provins effectue les petites révisions et les réparations d'urgence. Du côté du service urbain Probus, un Renault R312 d'occasion de 1988 (ex-Athis-Cars pour les services de pistes d'Orly) sera acquis en 1995 (311 BAB 77) à des fins de réserve, avant un PR112 neuf début 1996 (564 BCY 77) qui entrainera la vente du premier A500.



Brochette de 3 Renault Tracer au dépôt de Provins
© Claude DRUON, avril 1996

Le 1^{er} décembre 1998, un nouveau concept voit le jour : BALADE (pour Bus A LA DEMANDE), qui réunit douze communes du Pays provinois soucieuses d'apporter une réponse au transport des personnes handicapées. « BALADE en Montois » suivra un an plus tard. Les utilisateurs du service sont invités à réserver téléphoniquement la veille avant 17 heures en indiquant leur domicile, l'horaire souhaité pour être pris en charge et le lieu d'arrivée et de retour à Provins, le prix du transport étant fixe quel que soit le trajet. Toutes les communes ne bénéficient pas d'un service le même jour de la semaine. Néanmoins, les courses du matin et de l'après-midi sont réalisées dans la même journée, permettant ainsi aux utilisateurs de rejoindre Provins pour une demi-journée ou une journée entière.



Un minibus LT46 au dépôt de Provins
© Claude DRUON, novembre 1999

Enfin, 1999 est marqué par la mise en service de la ligne 12 entre Provins et Sourdun.

Les années 2000

Après la création d'une nouvelle liaison Nangis / Provins (ligne 46) début 2000 en pool entre Procars et Darche-

Gros, le réseau Probus est l'un des premiers de la région Île-de-France à être doté en septembre d'un système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs, avec géolocalisation des véhicules par satellite. Fourni par la société Transmedia, cet équipement inclura la pose de journaux lumineux à bord des véhicules, puis de bornes d'information aux 23 principaux arrêts à partir de décembre 2002.



Le R312 n°61 ex-Orly vu dans Provins
© Archives municipales de Provins, mars 2000

En fin d'année 2000, après avoir repris le fonds de commerce des Cars Gradassi d'Arcis-sur-Aube (qui deviendra Procars Champagne en 2001), Procars exploite 75 véhicules et emploie 97 personnes. Son activité se répartit entre les lignes régulières (68 %) y compris le service urbain de Provins, les transports scolaires (20,5 %), les services occasionnels (9 %) et les transports de personnels d'entreprises (2,5 %). Des activités annexes viennent compléter l'ensemble, telles que l'agence Alba Voyages et, depuis 1993, deux petits trains touristiques affectés à la visite de la Ville Haute à Provins. Alors que la marque Irisbus prend peu à peu le relais de Renault, la flotte se compose d'autocars FR1, Iliade, PR14SR et Tracer, de minicars sur base Master, de 3 autobus (un R312, un PR112 et un Van-Hool A500) et de deux minibus Volkswagen LT. On relève aussi l'arrivée de 2 autocars Setra.



L'Iliade n°045 en livrée départementale à la gare de Melun
© Malcolm CHASE, octobre 2000

Début 2001, la gratuité du réseau Probus est supprimée au profit de la tarification francilienne classique. De ce fait, un équipement billettique de marque ERG sera déployé à bord des véhicules, avant de gagner les liaisons interurbaines qui s'enrichissent des lignes 228-013 (Bray sur Seine /

Chessy-RER) et 228-014 (Montceaux-les-Provins / Rozay-en-Brie). Les effectifs du réseau Probus seront également rajeunis avec l'arrivée de 2 Agora-S neufs (futurs n°051 et 052, une numérotation du parc de type croissante étant mise en œuvre peu après en incluant les véhicules légers d'exploitation et d'atelier), le PR112 passant en réserve. On relèvera enfin la mise en œuvre d'une nouvelle découpe pour l'ensemble du parc, urbain comme interurbain, avec une frise rouge sur fond blanc ou gris métallisé.



Le PR112 n°014 au dépôt de Provins
© Stéphane MARC, 2005

Le 1^{er} juillet 2002, la ligne 228-771-010 dite « extension Probus » créée en 1995 (desserte de Sainte-Colombe, Chalautre-la-Petite, Sourdon et Saint-Brice), qui connaissait une très faible fréquentation, est remplacée par un service de transport à la demande de type « BALADE » (ligne 228-228-010). Côté interurbain, une desserte est ouverte entre Salins et Montereau-Fault-Yonne (228-015).

Puis, pour la rentrée 2003 et à la suite d'une étude réalisée en 2002 auprès de la clientèle, le circuit unique Probus subit une refonte intégrale. Trois lignes permettant une desserte plus rapide des principaux pôles d'intérêt sont instaurées, et un troisième véhicule est injecté. En complément, certains secteurs (Ville Haute, Fontaine riante, Paraclet) sont désormais desservis par un transport à la demande. Par ailleurs, lors du rachat de Darche-Gros par le groupe Espaces, Procars va acquérir la totalité des droits d'exploitation de la ligne 47 (Provins / Melun).



Le minibuss OB616DK n°134 à la gare de Provins
© J. OLIVIER, septembre 2008

Puis, le 1^{er} août 2005, le réseau Probus connaît une nouvelle étape de développement avec le prolongement de la ligne C et la création des lignes D et E, nécessitant

l'arrivée de 2 minibuss Mercedes OB616DK. La ligne D assure, en direction de la gare SNCF, la desserte de la ville haute, de la maison de retraite La Table Ronde et de l'institution Sainte-Croix. La ligne E relie la commune de Saint-Brice à la gare SNCF de Provins.



L'Agora-S n°052 à la gare de Provins
© J. OLIVIER, septembre 2008

Relevons également que le parc des autocars commence à se diversifier avec l'arrivée de modèles de marques Temsa (Safari HD, IC et RD, Box,...) puis Fast (Scoler-3).

En 2006, les lignes Seine-et-Marne Express 47 et 50 reçoivent le label Mobilien (qui identifie les liaisons structurantes de la région Île-de-France), ce qui se traduit par un net renfort de leur offre.

En avril 2008, le siège social de Procars est transféré de Donnemarie-Dontilly à Provins, ainsi que l'ensemble de la maintenance du parc de véhicules, le tout dans des locaux rachetés (et réaménagés) au 2 rue Georges Dromigny, à quelques mètres du dépôt ouvert en 1994, dont le bail sera résilié.



Le Cytios 4/34 n°189 du Nangibus au dépôt de Nangis
© Damien LABOURIER, 22 novembre 2014

En septembre 2009, un service urbain est mis en place à Nangis, le Nangibus, composé de 3 circuits repérés par une couleur : vert, qui dessert l'ouest de la ville, rouge, qui irrigue l'est, et bleu, qui va jusqu'à la zone industrielle (ce dernier sera assez vite supprimé). Chacun réalise une boucle en passant notamment par la gare, la ZAC des Roches, le lycée et le collège, la mairie, la piscine, la cimetièrre, la maison de retraite... L'amplitude horaire s'étend de 5h00 à 20h30, avec un passage chaque demi-heure en pointes et toutes les heures le reste de la journée. Deux minibuss Cytios 4/34 sur base Iveco y sont engagés.

Le 9 juin 2010, un minibus électrique de type Oréos 2X est mis en circulation sur le réseau Probus.



Le Récréo n°79 au dépôt de Nangis, en livrée Probus
© Damien LABOURIER, 2014

Procars adopte en parallèle une nouvelle découpe, toujours à base de gris métallisé mais avec un logo revu et une déclinaison spécifique à base de jaune et bleu pour les lignes Probus, dont le périmètre est étendu aux liaisons interurbaines autour de Provins.



Le Crossway-Pro n°279 à la gare de Chessy-RER
© Damien LABOURIER, mai 2015

En 2011, un nouveau remisage est ouvert à Villiers-Saint-Georges.



Un Crossway en livrée Probus à la gare de Provins
© Damien LABOURIER, février 2015

À la suite du changement de marque opéré en 2013, Irisbus devenant Iveco Bus, et à l'avènement de la norme

Euro-6, deux Urbanway-12 à moteur Cursor sont acquis en 2014 pour relever les Agora des lignes urbaines Probus.



L'Iveco Evadys n°339 à la gare de Chessy-RER
© Damien LABOURIER, avril 2019

En 2018, deux minibus Indcar Mobi-LE sur base Iveco suivront, tandis que pour l'interurbain, les modèles Crossway et Evadys s'imposeront. Dans l'intervalle, Procars aura investi en 2015 un nouveau marché dans l'Yonne, réalisé par la société ProCars Icaunais à Sens (89) avec comme activité principale le ramassage scolaire. Puis, 2016 aura vu l'acquisition des Cars Mathieu à Auxerre et d'Ackermann-Voyages à Charny-Orée-de-Puisaye ; les véhicules de chaque entité sont numérotés dans des tranches spécifiques (1000 par exemple pour Procars Champagne).



Le minibus Indcar Mobi-LE n°341 dans Provins
© PROCARS, 2018

→ Situation en 2019

ProCars constitue début 2019 le 2^{ème} transporteur indépendant en Ile de France. Autour de la Société Anonyme ProCars basée à Provins (240 salariés), 6 filiales cumulent 83 personnes : ProCars Champagne, Alba Voyages (agence de voyages à Provins), Les Petits Trains de Provins (offre de trains touristiques routiers), ProCars Icaunais, Les Cars Mathieu et Ackermann Voyages.

L'ensemble du spectre des transports routiers de voyageurs est ainsi couvert : lignes régulières détaillées dans le tableau suivant pour l'Île-de-France (dont deux réseaux urbains), services scolaires, ramassages de personnels,

transferts vers les gares et aéroports, transport à la demande,... sans oublier les déplacements de l'équipe de football de l'A.J. Auxerre.

Procars – Seine-et-Marne	
Lignes au 1 ^{er} janvier 2019	
Lignes	Destinations
1	Montceaux-les-P. / Villiers-St-Georges / Provins
2	Mons-en-Montois / Montereau-Fault-Yonne
3	La-Ferté-Gaucher / Coulommiers / Provins
5	Jouy-le-Châtel / Nangis
6	Montereau-Fault-Yonne / Nangis
7	Montereau-Fault-Yonne / Donnemarie-D. / Provins
8	Donnemarie-Dontilly / Nangis
9	Provins : service urbain Probus
10	Provins / Châtenay-sur-Seine / Montereau-Fault-Y.
11	Provins / Nogent-sur-Seine
12	Provins / Sourduin
13	Bray-sur-Seine / Nangis / Chessy
14	Villiers-Saint-Georges / Tournan-en-Brie
15	Salins / Montereau-Fault-Yonne
16	Desserte du Collège du Montois
17	Provins / Mons-en-Montois
18	Luisetaines / Vimpelles
46	Dessertes scolaires vers Provins et Nangis
47	Express : Provins / Melun
50	Express : Provins / Chessy
51	Nangis : service urbain Nangibus

En 2018, toutes activités confondues, 7 millions de kilomètres ont été parcourus et 6 millions de voyageurs transportés. L'activité seine-et-marnaise se répartit entre 4 dépôts ou remisages :

- Provins, pour les lignes 3, Express-7, 9 (Probus), 11, 12, 17, Express-47 et Express-50, ainsi que pour les autocars de tourisme ;
- Nangis pour les lignes 5, 6, 46 et 51 (Nangibus) ;
- Donnemarie-Dontilly pour les lignes 2, Express-7, 8, 10, 13, 15, 16, 17, 18, 46 ;
- Villiers-Saint-Georges pour la ligne 1 qui comporte plusieurs variantes.

Le réseau urbain Probus est constitué de cinq lignes régulières (A à E), en service du lundi au samedi et desservant 40 arrêts. Toutes les lignes convergent vers la gare SNCF de Provins. Les lignes principales, A et B, assurent un passage une à trois fois par heure, suivies par la ligne C (intervalles de 30 à 60 minutes, tombant à 20 minutes en période touristique), et enfin les lignes D et E (fréquence à l'heure voire inférieure).

Concernant les lignes interurbaines, leurs services se concentrent aux heures de pointe du matin et du soir (notamment pour les établissements scolaires) du lundi au vendredi ; les lignes 12, 14, 47, 50 et Nangibus assurent néanmoins un service continu toute la journée.

Seules les lignes 47 et 50 circulent le samedi, cette dernière fonctionnant aussi le dimanche.

L'effectif global de 240 salariés se répartit en 160 conducteurs, 2 contrôleurs, 4 médiateurs, 13 agents d'exploitation ou d'encadrement, 27 personnes pour la maintenance et 34 administratifs.

Le dépôt de Provins, qui accueille entre autres les autobus et autocars en découpe Probus, est dimensionné pour le remisage de 45 unités ; l'atelier compte 5 travées non-

traversantes de 2 équivalents standards, dotées de fosses ou de colonnes élévatrices.



Le dépôt de Provins sous la neige

© PROCARS, février 2018

Un nouveau Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) de marque Navocap doit être déployé en 2020, aussi bien sur l'urbain que sur les relations interurbaines.

Procars – Seine-et-Marne		
Parc au 1 ^{er} avril 2019		
Matériels	Nb	Numéros
33 minibus et minicars		
Trafic	4	128 à 130, 182
Master	8	175, 178, 282, 283, 312, 313, 316, 342
Jumpy	6	176, 177, 215, 233, 258, 259
Jumper	5	193, 234, 288, 330, 331
Cytios 4/34	2	188, 189
Oreos-2X	2	194, 318
Daily	4	285, 289, 290, 302
Mobi-LE	2	340, 341
6 standards		
Agora-S-E2	3	1 (Centrale EDF Nogent), 051, 052
Citelis-12	1	253 (EDF Nogent)
Urbanway-12	2	260, 261
133 autocars		
Iliade	2	083, 092
Récréo-12.8	10	095, 101, 102, 119 à 122, 124, 125, 127
Récréo-2	2	277, 278
Temsa Box	4	113, 115, 116, 117
Scoler-3	15	147, 148, 153 à 157, 160 à 165, 171, 173
Safari-RD	1	158
Evadys-H	17	183, 184, 210, 224 à 232, 247, 248, 250 à 252
Evadys-HD	4	187, 209, 213, 214
Evadys	8	332 à 339
Magelys	5	275, 307 à 309, 317
Crossway	21	195 à 205, 220, 238 à 246
Crossway-10.6	1	315
Crossway-Line	19	254 à 257, 268 à 273, 325 à 329, 343 à 346
Crossway-Pop	13	266, 267, 286, 287, 291 à 294, 305, 306, 320 à 322
Crossway-Pro	9	279 à 281, 297 à 301, 303
TX16 Astronef	2	274, 314
Total	172	véhicules

Pour la rentrée 2019, les deux circuits du Nangibus (rouge et vert) seront fusionnés, et un nouveau Transport à la Demande créé sous l'indice 52 pour les communes limitrophes de Nangis à destination de la gare.