

Cap' TC





« La Lumière
viendra-t-elle de la Ville ? »

Associations membres du collectif :



Photo couverture : Faudra-t-il emprunter la ligne 341 de la Ville « Lumière », dont on sait qu'elle fut la première à Paris à s'équiper en bus 100 % électrique, pour accéder à la fin du tunnel sanitaire et assister au Triomphe de l'homme sur les forces du mal ?

© Pierre Kerrand, le 6 décembre 2016

Crédit photos :

© Pierre Kerrand, Internet, Iveco Bus, associations adhérentes.

Sommaire :

- Page 2 : Actualité inter-associative
- Page 4 : Vie des associations
- Page 21 : Membres particuliers
- Page 23 : Actualités
- Page 24 : Ouvrages en tête de gondole
- Page 24 : Dans le rétroviseur
- Page 38 : Bobines de bus
- Page 39 : Comment nous contacter ?

Chers adhérents, chers amis,

il est toujours instructif de relire les propos gravés dans le marbre. En préparant ce bulletin n° 5, je n'ai pu m'empêcher de jeter un œil sur le contenu du n° 4 et particulièrement sur l'édito que j'écrivais au début de l'année dernière.

Mon optimisme se mesurait à l'aune des projets qui fourmillaient dans nos associations respectives et du bonheur de se retrouver tous au moment de notre Assemblée Générale annuelle.

Hélas, un inconnu étranger est venu saboter nos plans et les dégâts qu'il a commis ces derniers mois ont fait frémir les plus entreprenants d'entre nous. Vivre avec le virus est, un an après, devenu d'une abjecte routine, chacun s'en remettant à la fatalité du quotidien et misant sur un avenir plus radieux.

Si les projets du collectif ont été mis en berne depuis mars 2020, c'est parce que chacun d'entre nous a dû privilégier les activités en son pré carré, faute de possibilité de déplacements lointains, d'obtention de dérogations spécifiques en périodes de couvre-feu, et d'autorisations d'organiser des rencontres collectives. Comme précédemment dit, il en aurait fallu pourtant plus pour accepter de se résigner, chacun sur son propre territoire ! Dès que le feu vert nous en a été donné, dès qu'une éclaircie a été annoncée, ont jailli de leurs stalles nos intrépides bolides de transport collectif, afin de les aider à dérouiller leurs essieux encalminés.

Certes, personne n'est habité du don de lire en l'avenir. Voilà pourquoi plus personne aujourd'hui ne prête crédit aux prédictions des Cassandre qui hantent notre société, mais, si un jour nous entrevoyons la « lumière » au bout du tunnel, alors le collectif reprendra vigueur et s'auréolera d'une signification nouvelle en nos esprits, j'en suis convaincu !

Nous ne demandons qu'à tous nous revoir, et, de préférence, pas derrière un écran d'ordinateur. Nous n'émettons qu'un vœu, primitif, il est vrai, mais tellement humain : faire la fête autour de nos valeureux destriers des Temps modernes et partir à la reconquête de ces instants de loisirs négligés par des mois d'abstinence. Toutes ces valeurs étaient celles accordées naguère à nos Assemblées Générales ; puissent-elles renaître de leurs cendres, tel le Phénix, emblème de la ville de Caen, pour réaffirmer nos liens d'amitié indéfectibles et reprendre nos palabres de passionnés dans le cadre d'échanges constructifs ! Puisse cette année 2021 contribuer à rendre ce souhait possible ! Il est pour l'heure trop tôt pour évoquer notre prochaine Assemblée Générale : trop d'hésitations submergent encore nos esprits, mais s'il n'en tenait qu'à l'actuel Président de votre collectif, un coup de baguette magique aurait eu raison, depuis longtemps, de cette intenable situation... Gardons toutefois espoir... et le champagne au frais !

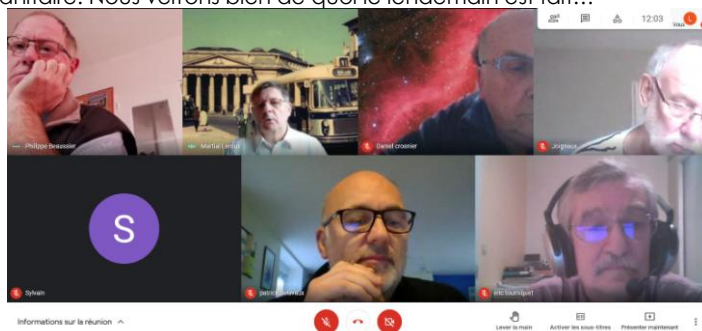
Votre Président,
Martial Leroux

ACTUALITE INTER-ASSOCIATIVE ASSEMBLEE GENERALE 2020

Triste époque...

Devant l'ampleur de la crise sanitaire liée à la Covid-19, l'Assemblée Générale 2020 n'a pu se tenir, en présentiel, comme initialement prévu, à Chelles (77) et à Paris. Des semaines avant sa tenue, notre Président, Martial Leroux, aidé de sa Secrétaire Générale et de sa Trésorière, s'est informé des possibilités offertes à notre collectif pour, au moins, régler les affaires courantes. Michel Arlais, en tant que successeur pressenti de Martial Leroux, a lui aussi été sollicité pour recueillir son avis. Le quadrumvirat a conclu qu'il serait de toute évidence impossible de réunir nos forces vives pour organiser une telle réunion, si tant est que le confinement parvienne à être levé ! C'est donc avec la plus grande sagesse qui sied habituellement aux dieux de l'Olympe et aux ascètes du Mont Athos, qu'il a été décidé, d'un commun accord, d'annuler le voyage à Chelles et, par la même occasion, notre Assemblée Générale en présentiel. Mais puisque les textes fondateurs de notre tissu associatif national exigent de nous d'entériner, chaque année, a minima les rapports moral et financier, devant les difficultés de nos adhérents à se réunir en un lieu centralisé où seraient respectées les directives d'un protocole sanitaire strict, notre Président a préféré s'en remettre aux bienfaits d'une réunion à huis clos, pour le seul Bureau (par téléphone), plutôt que de chercher à convoquer tous nos adhérents (rappelons qu'à cette époque, la visioconférence n'en était, pour nombre d'entre nous, qu'à ses balbutiements ou restait un éternel serpent de mer). C'est ainsi qu'ont été adoptés les rapports moral du Président et financier de la Trésorière par le seul Bureau, pour être ensuite envoyés à chaque membre de l'association.

Gageons que si les événements venaient à perdurer à la veille de l'été, et si les ordonnances faisant suite à la loi d'urgence du 23 mai 2020 venaient à être prorogées, garantissant ainsi la possibilité d'assouplir les règles associatives, notamment en ce qui concerne le recours aux conférences audiovisuelles, sans que nos statuts ne le prévoient, nous profiterions de l'expérience acquise par chacun d'entre nous dans le domaine des réunions à distance pour organiser notre Assemblée Générale en visioconférence. Pour l'heure, cette possibilité offerte est valable jusqu'au 1^{er} avril 2021, c'est-à-dire jusqu'au terme de la période transitoire de sortie de l'état d'urgence sanitaire. Nous verrons bien de quoi le lendemain est fait...



▲ - Voilà une image à laquelle il faudra sans doute s'habituer dans le futur de nos instances : la visioconférence est un excellent moyen de ne pas couper le contact avec ses membres, lorsqu'on est dirigeant d'association. Ici, le dernier Conseil d'Administration de Car-Histo-Bus, le 20 février 2021 - © Anthony Levrot

PRESIDENT A VIE ?

Que nenni ! Ce ne serait pas sain pour notre démocratie associative, mais, contraint par les événements et par souci de simplicité, Martial Leroux a donc été reconduit Président du CAPTC pour une année supplémentaire, sur proposition du Bureau, sans passer par les urnes. Il est dit que rien n'aura été ordinaire durant l'année 2020. Il reste toutefois entendu que, pandémie ou pas, Martial Leroux sera relevé de ses fonctions en juin 2021, au moment où doit être organisée notre prochaine Assemblée Générale, sans doute en visioconférence. Qui pour lui succéder ?



RELANCE DES COTISATIONS

Avec le nouveau millésime revient le sempiternel refrain des cotisations. En dépit du peu d'activités que nous déplorons tous, il est important pour nous de continuer à percevoir vos droits d'adhésion qui, rappelons-le, se montent seulement à 20 € l'année ! Votre contribution nous aide en effet à faire fonctionner les rouages de notre collectif, à prévoir de menues dépenses courantes et permet le vote au moment de l'Assemblée Générale. Notre Trésorière, Frances Cui, attend donc impatiemment vos chèques. Merci pour elle ! Frances Cui – 298, rue d'Estienne d'Orves – 92700 Colombes.

A DISTANCE

Faute de pouvoir se rencontrer en personne, Martial Leroux a proposé aux adhérents du CAPTC de rejoindre les sympathisants de Car-Histo-Bus, samedi 5 décembre 2020, à l'occasion d'un diaporama sur l'histoire des autobus de Caen, ville qui, rappelons-le, ne désigne rien d'autre que la plus belle du monde ! Organisée via la plate-forme Google meet, la séance de partage de clichés (dont les plus anciens remontent aux années 1930) a ravi les trop rares membres de notre collectif. A cette occasion, ce ne sont pas moins de 140 photos qui avaient été sélectionnées, accompagnées des commentaires avisés de Martial. Des Citroën 32 et 45 aux Urbanway d'Iveco, en passant par les Renault 215D, les Saviem SC 10, les Berliet PR 100 ou les Setra SG 180, tout un éventail de véhicules a été présenté en vitrine, par écrans d'ordinateurs interposés !

Voilà qui pourrait donner des idées à d'autres, afin de combler le manque actuel d'activités de notre structure. Car, ne l'oublions pas, une passion, ça se partage !



▲ - Une superbe vue de deux Saviem SC 2 du réseau urbain CTC (Compagnie des Transports de Caen), devant les anciens Tribunaux. Voilà ce qu'on pouvait entre autres voir lors du diaporama du 5 décembre 2020. Cliché daté de mars 1966 - © Charles-Henri Brizard, coll. Martial Leroux.

SITE PROPRE

Fruit d'un travail en commun mené par Sylvain Blanchard (webmestre du CAPTC) et Martial Leroux (actuel Président), le site Web de notre collectif (www.captc.fr) a été actualisé et enrichi en avril 2020. Les textes de présentation, comme les iconographies, ont ainsi été repensés, cependant qu'un onglet « Bibliographie » a été ajouté. Par ailleurs, un agenda a été ajouté en page d'accueil et toute la collection de notre bulletin de liaison est directement consultable sur une page dédiée par ceux qui auraient égaré leurs propres numéros sur le disque dur de leur ordinateur ou ceux qui souhaiteraient nous rejoindre dans la grande aventure du CAPTC !

UN NOUVEAU MEMBRE

Bienvenue à l'association Saviem Passion, nouvelle venue dans le paysage associatif de passionnés de transports en commun ! Présidée par Philippe Beaussier, qu'il est inutile de présenter ici,

elle compte encore dans ses rangs, Nicolas Tellier, en tant que Secrétaire général. Déclarée en sous-préfecture de Palaiseau le 6 juin 2020, sa création a été publiée au Journal Officiel le 13 juin suivant. L'association a pour but de faire connaître l'histoire des autocars et autobus de la marque Saviem (Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Equipements Mécaniques), produits à Annonay jusqu'en 1980, et de promouvoir, par tout moyen, les véhicules sauvegardés de cette marque mythique, témoin d'un glorieux patrimoine industriel français.

Une équipe de bénévoles compétents entretient, restaure et fait régulièrement circuler 4 véhicules (2 bus et 2 cars). A terme, ce sont 6 unités qui seront conservées.

Pour une première actualité de Saviem Passion qui vient d'adhérer au CAPTC pour notre plus grand plaisir, voir la rubrique « Vie des associations ».



REGLEMENTATION

Comme chacun sait, Philippe Beaussier, précédemment cité, est aussi le référent de la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Epoque) auprès du CAPTC, en sa qualité d'administrateur de la Fédération. Sa connaissance des dossiers au plus près de leur source est d'un grand secours pour nous tenir informés des avancées sur les terrains administratifs qui intéressent notre activité et rectifier certaines erreurs communément commises et partagées sur les réseaux sociaux. C'est Philippe l'auteur des deux articles qui suivent.

Où en est-on des ZFE ?

Tout d'abord, ZFE signifie « Zones à Faibles Emissions ». Tout le monde en a entendu parler, et cette présentation forcément courte en éclairera certains et pourra être complétée par voie d'e-mail, s'il y a des questions (contact@captc.fr).

Les ZFE sont issues d'une réglementation européenne, la loi LOM (loi d'orientation des mobilités).

Elles vont progressivement remplacer les ZCR (Zones à Circulation Restreinte) qui, aujourd'hui, sont au nombre de 4 : Paris, Grand-Paris, Grenoble et Lyon (pour les camions dans cette dernière ville).

Dans ces ZCR, la FFVE avait obtenu une dérogation pour les véhicules en CI (Certificat d'immatriculation) portant la mention « collection ».

Les ZFE vont arriver dans le courant de 2021 et seront gérées au niveau local et non au niveau national. Il faut dire, à ce stade, qu'en Europe, il existe déjà 231 ZFE dans 13 pays.

Dans un premier temps, et au vu des niveaux de pollution, 23 ZFE vont être créées, pour certaines dès 2021. Le décret du 17 septembre 2020 (récent) impose à ces villes de se mettre en conformité avec la loi avant le 31 décembre 2021. Les décisions sur les définitions de ces futures ZFE seront prises par délibération des agglomérations.

Les principales villes qui vont adopter les ZFE sont Grand-Paris, Paris, Lyon Métropole, Grenoble, Aix-Marseille, Nice, Toulon, Toulouse, Strasbourg, Rouen, Lille, Arras, Nancy, Valence, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand, Montpellier, La Rochelle...

Les ZFE visent donc à limiter la circulation des véhicules les plus polluants au sein de l'agglomération concernée avec l'obligation de porter une vignette Crit'Air. Pratiquement tous les véhicules seront concernés, à la fois pour la circulation, mais aussi pour le stationnement.

Alors, qu'en est-il de nos beaux véhicules anciens ?

Aujourd'hui, comme déjà dit, les véhicules en CI collection peuvent rentrer dans les ZCR. La FFVE travaille depuis plus d'un an avec les futures ZFE pour que, lors des délibérations, nos chers véhicules en CI collection puissent continuer à entrer dans ces agglomérations, dans un cadre loisir, bien entendu.

Afin de convaincre nos interlocuteurs du bien-fondé d'autoriser les véhicules en CI collection à entrer dans les ZFE, il nous faut démontrer que la contribution de nos véhicules à la détérioration de la qualité de l'air est infime. Ils ne représentent en moyenne dans les métropoles



que 0,5 % du parc et roulent 15 fois moins que la moyenne. Les rejets de PM10 et Nox ne sont ainsi même pas mesurables. La moyenne annuelle des VP en CI collection est d'environ 1.000 km et pour les TCP et camions, entre 400 et 500 km (toujours en moyenne).

Le fait d'interdire ces véhicules dans les futures ZFE n'amènerait donc aucune amélioration chiffrable à la qualité de l'air, mais pourrait porter un coup fatal à la préservation d'un patrimoine historique, industriel et culturel. Cela rendrait impossible un grand nombre de manifestations touristiques et entraînerait de très graves difficultés pour une filière économique qui représente à ce jour 20.000 emplois et environ 4 milliards d'€ d'activités pour, majoritairement, des entreprises artisanales.

Les négociations sont en cours avec l'appui de toute la filière (ACF, CCFA, CNPA, FFSA, ACM, FIVA et FIA) et de nombreux parlementaires que nous avons rencontrés, lesquels ont déposé au Sénat et à l'Assemblée Nationale une proposition de loi (la même dans les deux instances) prévoyant l'introduction en France d'un dispositif de dérogation nationale analogue à celui existant en Allemagne pour les véhicules historiques (H) qui donne toute satisfaction depuis 12 ans.

L'amélioration de la qualité de l'air dans nos métropoles est un souci que partagent, en tant que citoyens, tous les collectionneurs qui s'attachent à bien entretenir et bien régler leurs véhicules légers ou lourds.

Ce dernier point est particulièrement important et souligne le sérieux de notre démarche où l'ensemble des collectionneurs et professionnels de la filière est impliqué.

Il faut être positif, la FFVE est là pour nous défendre tous.

Stickers angles morts

Le décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020 relatif à la pose d'éléments de signalisation des angles morts sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes nous oblige à coller sur nos véhicules -autocars et autobus- des stickers. Ces dispositifs sont obligatoires depuis le 1^{er} janvier 2021.

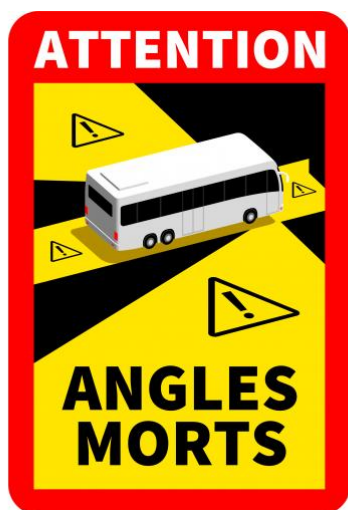
Pour nos véhicules, ce sont 3 stickers qu'il faut apposer (5 sur un articulé), soit 2 sur les côtés avant et un à l'arrière.

Cette signalisation vise à prévenir, entre autres, les piétons ou les cyclistes en nombre croissant dans les agglomérations, qu'ils peuvent ne pas être vus dans les angles morts.

Comme on peut l'imaginer, cela pose beaucoup de problèmes aux flottes qui doivent s'équiper en urgence, mais aussi à nos associations qui ne veulent pas défigurer leurs véhicules ou abîmer les peintures, car les véhicules en CI collection sont également soumis à cette obligation.

Nous envisageons de demander une dérogation, toujours pour les TCP et camions en CI collection (comme déjà obtenue pour les autocars avec les EAD et les ceintures), mais, pour le moment, les discussions sur les ZFE (zones à faibles émissions) ne nous permettent pas d'aborder le sujet.

Pour l'heure, nous vous conseillons, comme certaines associations l'ont déjà fait, de réaliser des photocopies, en couleurs et aux bonnes dimensions, de ces stickers, de les glisser sous pochette plastique et d'apposer le tout sur la carrosserie de vos véhicules, au moyen d'une gomme à coller, type « Patafix ».



VIE DES ASSOCIATIONS

AAF-Autocars Anciens de France (Wissembourg - 67)

L'association ouvre le Conservatoire des transports

Autocars Anciens de France, qui a récupéré depuis 2007 plus d'une centaine d'autocars de collection dans toute l'Europe, va ouvrir, dès le mois de mai 2021, si la pandémie le permet, sa collection à la visite. Pour élargir son panel de visiteurs, la dynamique association, implantée dans une ancienne usine à Wissembourg, dans le Bas-Rhin, en Alsace du Nord, exposera également quelques calèches pour parler des débuts de l'ère des transports, quelques voitures, dont de beaux spécimens en provenance de la Cité de l'automobile, collection Schlumpf, de Mulhouse, ainsi que du matériel agricole. Plus d'une centaine de véhicules pourront être admirés sur une surface de 5.000 m². Pour agrémenter le tout, on y trouvera également des animations avec des scènes d'époque : garage, atelier, agence de voyages... des années 1950 / 1960...

La visite est gratuite, il suffit d'être membre de l'association AAF. Les cartes de membres sont disponibles pour 3 mois pour une cotisation de 10 €.

Attention, inscription obligatoire !

L'association est également disponible pour organiser, pour les groupes, des promenades en autocar de collection, les repas, réservations d'hôtels, de visites, de dégustations de vin....

Détails sur le site autocarsanciensdefrance.fr



▲ - Un conservatoire, ça conserve, et de somptueux bijoux... comme dans un écrin ! - © Jean-Louis Eschenlauer



▲ - Même avec un grand angle, cette vue est nécessairement parcellaire, en regard de la richesse de la collection d'AAF - © Jean-Louis Eschenlauer



AMTUIR – Musée des Transports Urbains de France (Chelles - 77)

Sur la route du Musée...

L'année 2020 s'est terminée dans le doute sanitaire dû à la Covid-19 et aux diverses dispositions gouvernementales qui nous ont privés d'une activité pourtant bien programmée.

Le lancement du nouveau Musée des transports est maintenant acté. Les divers transferts de propriété de la Région Ile-de-France à la Commune de Chelles, comme la mise en place du projet immobilier Vinci-Casternant, dont la construction du Musée par Atland Immobilier, sont en voie de réalisation. Les premières rencontres avec l'investisseur se sont concrétisées en septembre, et poursuivies en janvier dernier. Il a été nécessaire de préciser la nature du projet et d'affiner le choix possible de l'intermédiaire de gestion qui participera au développement souhaité.

Le choix se porte vers RMN-Grand Palais. « *Etablissement culturel public, la Réunion des Musées Nationaux – Grand Palais (RMN-GP) est placé sous la tutelle du Ministère de la Culture et de la Communication* ».

Ce choix de qualité devrait nous conduire, enfin, vers le seul Musée de transports urbains de France.

Vincennes en Anciennes

L'Amtuir a collaboré avec VEA (Vincennes En Anciennes) à la 21^e Traversée de Paris hivernale, le 31 janvier dernier. Ce sont en tout 714 véhicules qui se sont montrés à leur avantage dans les rues de la capitale, et parmi ceux-ci, 3 autobus ! Que l'on soit en effet propriétaire d'une voiture, d'une moto, d'un vélo, d'un tracteur ou d'un véhicule de transports en commun, tous les engins susceptibles de mobilité, à condition qu'ils soient âgés d'au moins 30 ans, sont les bienvenus sur le parvis sud du château de Vincennes, avant de s'élancer à l'assaut de la « Ville Lumière » ! Et, bien sûr, pour l'occasion, l'Amtuir s'est mise en conformité avec la toute nouvelle réglementation. Comme aime à ironiser Michel Arlais, Président de l'association chelloise : « *Les cerveaux du Ministère de la transition sont dans les angles morts. Rien ne leur échappe, pas même les véhicules en carte grise de collection !* ». Depuis ce début d'année, en effet (cf. l'article consacré à ce sujet à la rubrique « Actualité inter-associative », au début du présent bulletin), un arrêté, portant application du décret du 17 novembre 2020, oblige les propriétaires de véhicules lourds à arborer un sticker bien peu élégant, avouons-le, sur nos vénérables autobus.

Un grand merci, en conclusion, à tous les bénévoles qui, aux côtés de José Bourguignat, ont su préparer et aligner les véhicules de l'Amtuir au départ de Vincennes !



▲ - Les Renault TN n° 4121 (TN 4HP, de 1936) et 2806 (TN 6C2, de 1934) de l'Amtuir doivent, eux aussi, se plier aux contraintes réglementaires, en affichant des stickers jaune canari sur l'antique vert RATP, en ce 31 janvier 2021... - © Michel Arlais

APATBM (Bordeaux - 33)

Nouvelles de la collection

Côté matériel, le SC 10R, ex-RATP n° 3960, récupéré en juillet 2020 par l'association, est en peinture, tandis que le SC 10U, ex-Troyes, a refait ses premiers tours de roues (neuves) pour se déplacer jusqu'au Lavojet.

Par ailleurs, l'association va bientôt récupérer deux nouveaux pensionnaires, à savoir : un Agora S Euro2 de 1997 à Poitiers (accord de la communauté urbaine de Poitiers) et un Citaro C1 de 2006 à Marseille.



▲ - Attention aux projections de peinture, on va commencer d'ici peu ! Le Saviem SC 10R, ex-RATP (identifié par l'APATBM sous son numéro d'atelier 8749) - © Denis Boutevillain



▲ et ▼ - Les deux prochaines recrues du club bordelais : un Renault Agora S de 2006 du réseau de Poitiers (n° 216) - © Yann Seurat et un Mercedes Citaro C1, de la RTM (n° 963) - © José Rebora



Un particulier qui se la joue collectif

Philippe Mesnard, le dynamique Président de l'association bordelaise, vient d'acquérir, à titre personnel, ce superbe autocar Renault S 53R de 1985 (ex-Cars Coulom, à Albi), totalisant 377.000 km d'origine. Bien que la carte grise soit établie au nom de Philippe, le véhicule sera mis à la disposition de l'APATBM, toutes les fois que l'occasion s'en présentera.



▲ - Un S 53R, âgé de 36 ans, mais en excellent état, rejoint la famille (nombreuse) des propriétaires de S45, S53, S105 (associations, comme particuliers) sur le territoire français. Personne ne s'en plaindra - © APATBM / Michaël Dietrich

ARTM (Marseille - 13)

Sites de stockage

Hangar sur le Port de Marseille (Hangar 12)

Cette année, nous avons encore tenté de ferrailer, à deux reprises, les coupons de rails. La première opération, organisée par Christophe Lebert, a dû être annulée à cause du premier confinement. Et la seconde opération, organisée par Luc Saretto, a dû être, elle aussi, annulée, à cause du second confinement. Le ferrailage des rails est, une fois de plus, reporté. Nous continuons le rangement des pièces détachées. Vu leur nombre, elles sont aussi proposées à d'autres associations qui préservent des autobus.

Il est crucial que ces opérations puissent être achevées pour accueillir les 5 véhicules du Grenier.

Le Grenier

Le déménagement est toujours en attente. Du côté du promoteur immobilier, qui prend en charge le déménagement de nos véhicules vers le Hangar 12, le quota d'appartements à vendre n'est pas encore atteint pour démarrer les travaux. Nous avons travaillé sur la disposition de ces véhicules dans leur lieu de destination, les 5 véhicules pourront être entreposés dans le Hangar 12.

Cave Saint-Pierre

Toutes les pièces détachées ont été déménagées vers le Hangar 12. Les caves sont maintenant libres.

Matériels

Nos adhérents ont mené diverses opérations d'entretien et de réparation sur nos véhicules, tout au long de l'année.

En plus des diverses opérations, des essais techniques sont régulièrement effectués sur tous les véhicules roulants pour garder notre collection en bon état de marche.

Autobus Berliet PH 12/100 n° D7

Nous avons acheté une nouvelle pompe à injection, au cours de l'été 2020. Elle est en attente d'être montée sur l'autobus.

Autocar Saviem S 53R

Cet autocar est entreposé chez Luc Saretto à Puget (Vaucluse), en prévision du remplacement des durites. En attendant les travaux, Luc se charge de le faire rouler régulièrement.

Autobus Berliet PR 100MI n° 831

Ce véhicule est en fin de restauration, à Cadenet (Vaucluse), dans l'atelier de Luc Saretto. Les peintures, ainsi que la repose des accessoires extérieurs et de la lunette arrière, sont terminées.

Pour le rendre conforme au contrôle technique, nous devons remplacer les pneumatiques du train avant. L'opération sera réalisée par un prestataire, avec achat de pneus neufs. Nous avons priorisé les travaux de la 831, car elle sera utilisée en 2021 pour des navettes en collaboration avec le Mucem (Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, à Marseille).

Un film sur les travaux réalisés est disponible sur la page Facebook de l'association.



▲ - Superbe restauration pour ce PR 100 MI qui retrouve le fringant de sa jeunesse, en dépit de son âge - © Cédric Garnier

Autobus Heuliez GX 77H n° 265

Nous avons déposé et réparé la pompe à injection de cet autobus. Elle a été reposée, et nous sommes en attente d'une remise en route. Pour la suite, nous avons décidé, en Conseil d'Administration, d'entrer en contact avec le lycée de la Floride, par l'intermédiaire de Rakib Saïdou, pour le remplacement du volant moteur.

Autobus Heuliez GX 113NC n° 612

Le réservoir de carburant de l'autobus a été démonté et expédié pour être rénové par la Société d'exploitation Triouiller, à Alès (Gard). Après rénovation et remontage, nous avons noté quelques fuites, lors du remplissage en gazole. Le réservoir sera réexpédié, en faisant jouer la garantie, début 2021.

Autobus Heuliez GX 127 n° 220

Lors d'un contrôle de niveau d'huile par la jauge, le tuyau qui accueille cette dernière a cassé. Nous devons trouver cette pièce, afin de pouvoir réutiliser cet autobus.

Autobus Mercedes Citaro n° 905

Nous avons récupéré un Citaro avec une carrosserie première génération. Celui-ci est entreposé au Hangar 12. Des travaux d'amélioration esthétique seront nécessaires.





▲ - Le dernier rentré dans la « flotte » marseillaise de l'ARTM : le Citaro n° 905, ex-RTM - © Cédric Garnier

Manifestations

Malgré la crise sanitaire de la Covid-19 qui impose des obligations de distanciation physique et port du masque, l'association a participé, cette année, aux manifestations suivantes :

Sortie « GX 007 » – 11 juillet

Organisée en commun avec le CPPVA (Conservatoire Provençal du Patrimoine de Véhicules Anciens, à Fuveau) et son Heuliez GX 113 n° 115, cette sortie a réuni 23 participants. Une balade à bord du GX 113 a eu lieu sur les « lignes en 7 » (7, 17, 47...) avec une visite de l'exposition « James Bond : mémoires d'un agent secret » au château de la Busine et un repas au restaurant « Le Pacifique », à la Valentine.

Journées Européennes du Patrimoine – 12 et 13 septembre

Nous avons présenté l'autocar Saviem S 53R aux Journées Européennes du Patrimoine, organisées par le CPPVA, au Musée provençal des transports, à la Barque-Fuveau. Nous n'avons pas tenu de stand, en raison de l'absence de disponibilité des bénévoles habituels.

Vapeur et chevaux vapeur – 10 et 11 octobre

Nous avons participé à cette manifestation organisée par le Musée provençal des transports, en exposant l'autocar S 53 et en tenant un stand.

Communication

Après chaque manifestation ou opération de maintenance sur les véhicules, un « Point Info » est rédigé par Didier Receveur, à l'intention des administrateurs, et transmis par courrier électronique.

Nous avons créé une page « Instagram », principalement dédiée à la publication de photos. Cette page nous aide à toucher des personnes de tous horizons et à avoir un rayonnement plus étendu.

Enfin, nous avons créé une newsletter intitulée « Flash Can'ARTM » et une adresse mail de diffusion d'informations (artm.infos@orange.fr) pour rester en contact avec nos adhérents.

ASPTUIT (Toulouse - 31)

Crise sanitaire oblige, les activités externes de l'ASPTUIT ont été très réduites. Pour autant, l'association n'en est pas moins restée active avec la maintenance de sa collection. En effet, un nouveau programme de révision a pu être mis en place, en partenariat avec les services de Tisséo. L'entretien courant est parfois complété de changements de pièces usées.

Rénovation du GX 107 n° 9240

Le 18 septembre, le GX 107 n° 9240 de l'association sortait officiellement de rénovation. Nous vous avons évoqué les premiers travaux dans le précédent cap>TC #4. C'est le premier bus-musée qui bénéficie d'une telle remise à neuf au sein des

ateliers de Tisséo. Cette opération permet de mettre en valeur le savoir-faire des équipes « service carrosserie ». Par rapport au premier GX 107 sauvegardé, le 9240 arbore la livrée d'origine des modèles toulousains.



Le 8 octobre, Jérôme (rejoint par Michaël) portait jus de fruits, croissants et chocolatinas pour remercier l'ensemble de l'atelier carrosserie de son accueil, en accord avec la hiérarchie de la maintenance.



▲ - Pause-café offerte par l'ASPTUIT, le 8 octobre 2020 - © Michaël Dietrich

Autour du Musée des transports

L'occupation interne de notre association au sein de Tisséo, sur le site de Langlade, ne donne pas toujours une idée concrète de la situation pour nos adhérents sympathisants ou distants, mais c'est bien cette organisation qui a connu l'évolution la plus importante et la plus favorable en 2020, grâce à l'écoute et la confiance de nos interlocuteurs. Ce résultat est la concrétisation des bonnes relations évoquées précédemment avec les dernières nominations, une vision des choses novatrice ou une nouvelle compétence.

Notre visibilité, déjà marquée par l'attribution d'une salle d'exposition, a été accentuée par l'implantation de 4 poteaux d'arrêts historiques, des années 60 à Tisséo, et par 2 totems de présentation des bus-musées sur leur travée habituelle de parage.



▲ - La reproduction des 4 arrêts au crépuscule, à Langlade - © Edouard Janssen



▼- Années 80 : illustration d'inspiration, reproduction infographique, adhésivage des lettrages et pictogrammes
- © Jérôme Bonato



▲- Les premiers panneaux d'arrêts bus recréés et le tableau des fiches-horaires d'époque - © Edouard Janssen

▼- Reproduction d'époque de la station Cours Dillon ; peinture des panneaux d'arrêts facultatifs ou obligatoires sous la STCRT - © Jérôme Bonato



- Pour les premiers - Notre adhérent Edouard a utilisé ses compétences infographiques pour reproduire, d'après archives photos, les panneaux, ailettes et logos caractérisant les potelets. Hervé, de la signalétique, a débuté, le 3 septembre, l'impression des adhésifs ou lettres transferts à coller sur les supports pré-peints. Cédric a aidé à la pose et au choix de la police d'écriture. Le résultat est original, avec cette chronologie en bordure d'allée piétonne : 4 poteaux reproduisent parfaitement la signalétique que le réseau avait choisie pour l'information clientèle à l'époque : STCRT, SEMVAT et Tisséo.

Les regards les plus imaginatifs y trouveront peut-être un esthétisme et une fonctionnalité artistiques !?

- Pour les seconds - Comme pour les arrêts, le service à l'entreprise a enterré 2 fourreaux servant d'embase aux poteaux. Une coiffe identique à celle des arrêts de bus actuels identifie, en guise de nom de station, le lieu de parage de la collection. L'ensemble des équipements est fourni par le service à l'entreprise, tandis qu'Hervé à la carrosserie édite et imprime les intitulés de chaque autobus identifié par son type, son numéro de parc et son code couleur actuel.

Enfin, pour rappeler une fiche-horaire placée dans le cadre, une feuille A4 résume le pedigree, la carrière et la sauvegarde de chaque véhicule.

Journées Européennes du Patrimoine



▲- Le 7903 s'apprête à franchir le Pont des Minimes

- © Edouard Janssen

▼- Le 7903 sur la ligne 31 le samedi, ici à Saint-Cyprien

- © Michaël Dietrich



▼- Le 8904 fait son demi-tour à la Barrière de Paris - © Edouard Janssen



Avec la crise sanitaire sévissant en France et dans le monde, de nombreuses agglomérations avaient annulé les manifestations de ces Journées du Patrimoine. Par chance, les autorités toulousaines ont maintenu in extremis l'événement : l'ASPTUIT a ainsi été une des rares associations à pouvoir engager ses bus-musées en ligne.

C'est une édition identique à 2018 que nous avons mise en place, depuis les allées Paul Sabatier au Grand Rond. Les bénévoles de l'ASPTUIT étaient donc rodés aux préparatifs :

- mise à jour de la billetterie embarquée
- édition d'une fiche-horaire par le service communication de Tisséo, affichage par le service des installations fixes aux arrêts et parution d'un arrêté anti-stationnement sur l'esplanade du Grand Rond.

- nettoyage des 3 autobus engagés par Edouard, Geoffrey, Jérôme et Michaël au dépôt de Langlade.

Notons l'implication de nos trois jeunes adhérents Aurélien, Clément et Gabriel (qui agrémentent et animent la chaîne Youtube « Métropole 31 ») pour le suivi sur les terrains de l'affichage et la bonne application de l'arrêté interdisant le stationnement auto pour le week-end. Ils ont été tout aussi impliqués dans l'encadrement, la mise en place, la signalisation des départs du Grand Rond et la « désinfection des barres et poignées » à chaque retour d'un bus.

Le samedi, Sylvie et Michaël étaient en ligne, tandis que le dimanche, Benjamin et Jérôme prenaient le volant. Signalons les visites de France Bleu Occitanie, venue tourner un reportage audio/web le samedi matin, sur la ligne 31, à bord du 8904 et de Jean-Michel Lattes (président de Tisséo Collectivités) au Grand Rond, le dimanche matin.

Les résultats de fréquentation et de vente sont certes inférieurs à 2018, mais comparables à notre édition 2019 du Cours Dillon, ce qui nous a satisfait dans ce contexte sanitaire incertain :

	Samedi			Dimanche			Total
	7903	8904	537	7903	8904	537	
Km parcourus	53	41	12	38	42	13	199
Validations	192	160	~200	201	155	~200	708+400



▲ - Ambiance intérieure depuis la plate-forme, le 19 septembre 2020 - © Michaël Dietrich

▼ - Le 8904 fait son terminus à Compans-Caffarelli - Sylvie est interviewée par France Bleu Occitanie, à Saint-Cyprien, le 19 septembre 2020 - © Michaël Dietrich



478 € de ventes ont été réalisées, une recette honorable en dépit de la pandémie Covid-19...

▼ - Le 8904, à l'arrêt des Minimes, le 20 septembre 2020 - © Mathéo Fresneau



Inauguration des nouveaux Urbanway du réseau toulousain

Le 25 novembre, au dépôt Tisséo de Langlade, le président de Tisséo Collectivités avait souhaité l'organisation d'un événement, à la livraison des Urbanway, en présence de la presse et des élus. Une scène a été montée autour de différents autobus symbolisant les déclinaisons de livrées déjà existantes : un GX 337E Linium, un Citelis 12 GNV, un Urbanway 12 GNV de 2019 et... le SC 10U-PFA n° 7903 de l'ASPTUIT ! L'ASPTUIT a donc participé à la cérémonie, aux côtés des élus et responsables de Tisséo, pour la présentation des nouveaux Urbanway de 2020 qui arborent une nouvelle livrée « brique et pastel », censée évoquer deux symboles de Toulouse.



▲ - Au cours des discours officiels, Jean-Michel Lattes annonce l'arrivée du bus aux nouvelles couleurs Brique & Pastel de Tisséo - © Frédéric Graff

▼ - Sous la bienveillance du SC10 n° 7903, l'Urbanway n° 2001 mis en scène pour la cérémonie inaugurale - © Edouard Janssen



CAR-HISTO-BUS (Caen - 14)

In memoriam Albert Lemaître

Une grande personnalité du car et du bus nous a quittés le 24 décembre 2020 : Albert Lemaître, qui fut tour à tour embauché en 1946, à l'âge de 17 ans, au bureau d'études de la Carrosserie Di Rosa (participant à la réalisation d'autocars de tourisme prestigieux sur bases Saurer, Floirat et Chausson, mais aussi à la conception de la célèbre Dyna Junior de Panhard), chef du bureau d'études, puis chef de production chez Currus (c'est dans cette entreprise qu'il développera le célèbre autocar à impériale réalisé à la demande de la société Cityrama et qu'en 1972, il livrera 18 minibus, sur base



Citroën, à la RATP, le fameux HW CH14). En 1977, il intégrera finalement Renault Véhicules Industriels pour développer une gamme spécifique d'autocars sur des châssis de camions essentiellement destinés à l'export. Entré en retraite, il continue malgré tout à s'adonner à sa passion des véhicules de transport collectif, créant son propre cabinet d'ingénieur-conseil, « ATC Conseil », participant ainsi activement à la conception du premier véritable minibus français à moteur arrière, carrossé chez Gruau. Le TU 35, puis ses successeurs directs, le MG 36 puis l'Oréos 55 (dont une version 100 % électrique) connaissent un succès mérité auprès des réseaux urbains. Il se décide finalement à faire valoir ses droits à la retraite en 2002, après 56 ans consacrés à la carrosserie industrielle.

C'est en 2006 qu'il rejoint les adhérents de Car-Histo-Bus et en restera membre jusqu'à son décès. Fidèle à notre association par conviction, il s'est plusieurs fois montré lors de nos Assemblées Générales et ne manquait jamais de combler notre bulletin interne de ses conseils avisés, prouvant son attachement indéfectible à notre structure.

Rappelons qu'Albert Lemaître a co-signé avec nos adhérents Nicolas Tellier et Daniel Crosnier de nombreux articles historiques fort intéressants dans *Charge Utile Magazine*.



▲ - Le Cityrama, carrossé par Currus, sur base Citroën 46 CDPUA, désigne un autocar futuriste pour l'époque (1956), comme sorti de l'imagination de Jules Verne... ou de la Seine, au choix, car son design a aussi l'ambition de rappeler celui des bateaux-mouches parisiens - © Jean-Henri Manara

▼ - Autre réalisation d'Albert Lemaître, le Currus HW CH14, sur base Citroën HZ, que la RATP mettra en service sur la ligne 360, à l'ouest de la capitale, puis sur le SUBB, le service urbain de Boulogne-Billancourt. Le véhicule acceptait 14 personnes à son bord - © RATP - Coll. Daniel Crosnier



Conférence sur les transports urbains de Caen

Le 15 février 2020, plus d'une centaine de personnes s'est déplacée au Musée des beaux-arts de Caen, pour y entendre la conférence sur l'histoire des transports urbains de Caen, animée par notre Président, par ailleurs Président de Car-Histo-Bus, Martial Leroux. Mettant en valeur une iconographie choisie, notre Président a captivé son auditoire, en rappelant bien des souvenirs enfouis au cœur des mémoires caennaises, en rappelant telle ou telle anecdote ou en diffusant des images

d'une ville métamorphosée depuis la Seconde Guerre mondiale, dont le profil nouveau a pu être apprécié par les participants à l'Assemblée Générale 2019 du CAPTC. Martial a, en guise de conclusion, vendu son ouvrage : *Caen, ses transports urbains en histoire(s)*.

On recherche activement

Car-Histo-Bus recherche les six lettres « SAVIEM » et leur support tôle pour rééquiper l'autobus Saviem SC 10 U-PF, dont Keolis Versailles nous a confié la gestion. Si vous possédez de tels trésors et que vous êtes prêt à vous en séparer, envoyez un message à martial.leroux@car-histo-bus.org. Un grand merci d'avance !



© Coll. ASPTUIT



© Coll. Daniel Crosnier

Nos véhicules

Entre deux confinements, deux couvre-feux et deux alertes annonciatrices de dégradation de la situation, l'association s'est attachée à faire circuler ses véhicules et à les maintenir en forme. Le S 105M, ex-Bordeaux, dont la restauration est désormais quasi achevée, a ainsi pu sortir sur les routes d'Ile-de-France à plusieurs reprises, après travaux sur le compresseur d'air, changement des courroies, et remise en peinture des jantes.

Le R312 qui lui, est conservé en Normandie, a effectué plusieurs rotations. Il est sorti indemne de la longue période d'immobilisation forcée, après quelques menus travaux d'entretien courant.

Enfin, le SC10 U-PF 244, propriété de Keolis Versailles, mais dont la gestion a été confiée à Car-Histo-Bus fin 2019, coule des jours heureux en notre compagnie, en roulant aussi souvent que possible sur les routes de l'Essonne et des Yvelines. La remise aux couleurs initiales du réseau SVTU (Société Versaillaise de Transports Urbains) fait partie des prochains chantiers qui lui seront accordés.



▲ - Lors d'une de leurs sorties, le 15 octobre 2020, le S 105M et le SC10U-PF, propriété de Keolis Versailles, posent pour la postérité - © Coll. Nicolas Tellier





▲- Zoom sur l'affiche ornant la face arrière du S 105M : « Il ne roule pas vite, il fume un peu... mais cet autobus de collection est le seul exemplaire survivant d'une série de 100 unités livrées au réseau de Bordeaux entre 1969 et 1971. Il a été sauvé et restauré par l'association Car-Histo-Bus » - © Martial Leroux

▼- Le R 312, lors de sa dernière sortie en date, le 30 janvier 2021, à Sainte-Marguerite de Viètte, dans le Pays d'Auge normand - © Martial Leroux



Avec nos amis britanniques

A deux reprises déjà, l'association anglaise *Buses Worldwide*, regroupant des passionnés d'autobus et d'autocars à travers le monde, a invité notre Président, à participer à un diaporama, via Zoom, sur divers véhicules saisis sur les cinq continents. La première a eu lieu le 24 octobre 2020 autour de sujets aussi divers que Caen, l'Australie, Dubaï et Hong Kong et l'aventure s'est poursuivie le 13 février 2021, avec un partage de photos sur la Grèce des années 1990 et 2000, les Pays-Bas et l'Australie à nouveau. Pour info, les diaporamas sont ouverts à tous. Qu'on se le dise !

CARS & BUS & COMPAGNIE (Roanne -42)

Exceptionnellement, pas d'infos dans ce numéro pour l'association roannaise. Cars & Bus & Compagnie doit au préalable se réunir le 6 mars, en Assemblée Générale, pour arrêter son programme 2021. Les projets ne manquent pas ; nous aurons l'occasion de les évoquer dans notre prochain bulletin.

HistoTUB (Saint-Brieuc -22)

Récupération de pièces sur un Setra S 315NF à Saint-Malo

Durant le mois de février 2020, HistoTUB a démarché plusieurs entreprises de transport ayant eu, ou possédant encore, des Setra S 315NF, dans le but d'obtenir des pièces détachées.

Keolis Armor a répondu positivement à notre demande ; la société possédait trois Setra S 315NF en cours de réforme sur le réseau de Saint-Malo. Après avoir pris contact avec le chef d'atelier, nous avons pu organiser deux journées de démontage. Plusieurs pièces mécaniques ont pu être récupérées (feux, essuie-glaces, moteur d'essuie-glaces, palier d'essuie-glaces, éléments du tableau de bord, moteur de chauffage, valves d'air...).



▲- Le Setra S 315NF n° 99135 de Keolis Armor, après récupération de pièces. Quelques éléments étaient déjà manquants - © Fabien Le Berre

Exposition du Renault PR 100.2 n° 211 – Autobus-théâtre

Plusieurs fois par an, nous organisons notre exposition au Légue (Côtes d'Armor), en partenariat avec l'ABVA (Association Bretonne Véhicules Anciens). Le dimanche 1^{er} mars 2020, nous avons présenté, pour la première fois, notre Renault PR 100.2 n° 211.



▲- Le Renault PR 100.2 n° 211 en exposition au Légue, à Plérin - © Fabien Le Berre

Sortie pique-nique à Etables-sur-Mer (Côtes d'Armor)

Dimanche 26 juillet 2020, l'association organisait un pique-nique avec ses adhérents, en compagnie du Setra S 315NF n° 502. Le départ était fixé à 11h00 du Combat des Trente, à Saint-Brieuc, pour prendre la direction d'Étables-sur-Mer sous un superbe soleil. Les membres ont posé leurs serviettes sur la plage du Moulin pour y partager un pique-nique convivial, dans le respect des gestes barrières liés à la crise sanitaire. Après le repas, les amateurs ont pu profiter d'une baignade ou d'un bain de pieds.

Sur le trajet du retour, plusieurs arrêts-photos ont été réalisés, dont un au terminus de la « Ville Hervy », à Saint-Laurent de la Mer. Ce fut l'un des terminus longtemps desservis par l'ancienne ligne 6 et les Setra S 315NF des Cars Rouillard, dont le 502, préservé par HistoTUB.





▲ - Le Setra S 315NF n° 502 à son ancien terminus fétiche - © Stéphane Lorgeoux

Journées Européennes du Patrimoine

L'association a participé aux Journées du Patrimoine 2020, en partenariat avec les Chemins de fer des Côtes du Nord, les TUB et Saint-Brieuc Armor Agglomération. Une belle opportunité pour HistoTUB de présenter au public le patrimoine historique des TUB à Saint-Brieuc, avec son matériel roulant.

Samedi 19 septembre

Exposition du Renault PR 100.2 n° 235, de 14h00 à 18h00, à la Gare SNCF de Saint-Brieuc (côté Gare Centre), en partenariat avec Baie d'Armor Transports et l'Agglomération de Saint-Brieuc. Cette opération s'est déroulée dans le cadre de l'inauguration de la Maison du vélo.



Dimanche 20 septembre

Exposition des Renault PR 100.2 n° 211 et n° 235 et du Setra S 315NF n° 502 à Langueux Boutdeville, de 14h30 à 18h00, en partenariat avec l'association des Chemins de fer des Côtes du Nord.



▲ - Les PR 100.2 n° 211 et 235 en exposition sur le terrain de l'association des Chemins de fer des Côtes du Nord - © Vincent Houillon

Partenaire du Téléthon

A l'occasion du Téléthon, l'association a mis à disposition, auprès du comité d'animation de Saint-Julien, l'autobus Renault PR 100.2

n° 235 pour réaliser un bus de collecte de dons. Celui-ci a sillonné la commune de Saint-Julien de 14h00 à 18h30, en desservant les différents quartiers de la ville. Le Père Noël a fait également le déplacement pour le plus grand bonheur des enfants. Malgré un temps pluvieux et froid, le « bus-tirelire » a collecté 1.500 € de dons pour le Téléthon.



▲ - Le Renault PR 100.2 n° 235 mis à disposition du Téléthon 2020 - © Fabien Le Berre

Association reconnue d'intérêt général

HistoTUB a déposé un dossier de reconnaissance d'intérêt général auprès de l'administration fiscale, au mois d'août 2020. La Direction Générale des Finances Publiques des Côtes d'Armor a rendu sa décision finale le 19 novembre 2020.

« Votre organisme présente un caractère d'intérêt général dans la mesure où il est présumé être géré de façon désintéressée, ses activités ne sont pas lucratives et ne sont pas effectuées au profit d'un cercle restreint de personnes (...) Sous ces réserves, l'association HistoTUB peut délivrer des reçus fiscaux pour les dons qui lui sont versés et qui sont affectés au financement de ses activités prépondérantes non lucratives ».

Selon les éléments qui ont été fournis au dossier, la réponse de l'administration a donc été positive. C'est une grande satisfaction pour notre association, car cette décision valorise nos efforts et l'implication des membres depuis 2015 dans la préservation du patrimoine des transports urbains briochins.

Cette reconnaissance a pour but de donner une nouvelle dynamique financière à l'association et d'amplifier nos capacités d'action et d'entretien de nos véhicules.

Un sixième véhicule pour HistoTUB

Cinq ans d'existence pour HistoTUB, ça se fête ! La collection s'agrandit à nouveau et va accueillir un sixième véhicule. Il s'agit du Van Hool A 300 n° 255, mis en service sur le réseau TUB le 23 mars 1999. Il totalise plus de 959.000 km et nous sera cédé gracieusement, en début d'année 2021, par l'agglomération.

Il représente la première génération de véhicules à plancher bas du réseau TUB, c'est aussi le dernier de ce type livré à Saint-Brieuc. Avec cinq véhicules, dont un ex-démonstration, ce modèle aura sillonné les rues briochines de 1998 à 2020 et aura connu plusieurs livrées (TUB 1985, TUB 2000, 50 ans des TUB, livrée de Noël). C'est une sauvegarde importante, car seulement deux véhicules de ce type seront préservés en France, l'autre exemplaire se trouvant à Dijon.

Aménagement du Van Hool A 500 n° 242

Après le démontage des sièges et des barres, nous avons entièrement nettoyé l'intérieur au Kärcher.

En mai et juin 2020, nous avons poursuivi la transformation de ce véhicule en autobus dit « atelier ». Nous avons fixé cet objectif lors de la précédente Assemblée Générale pour gagner en capacité de rangement des pièces mécaniques et carrosserie de l'association. Cet objectif est désormais atteint depuis le mois de juin.

Plusieurs étapes ont été nécessaires : il a d'abord fallu créer un châssis en bois sur toute la longueur de l'autobus pour accueillir les étagères. Ce n'était pas si évident, car il a fallu tenir compte des différentes hauteurs, longueurs et largeurs existantes.

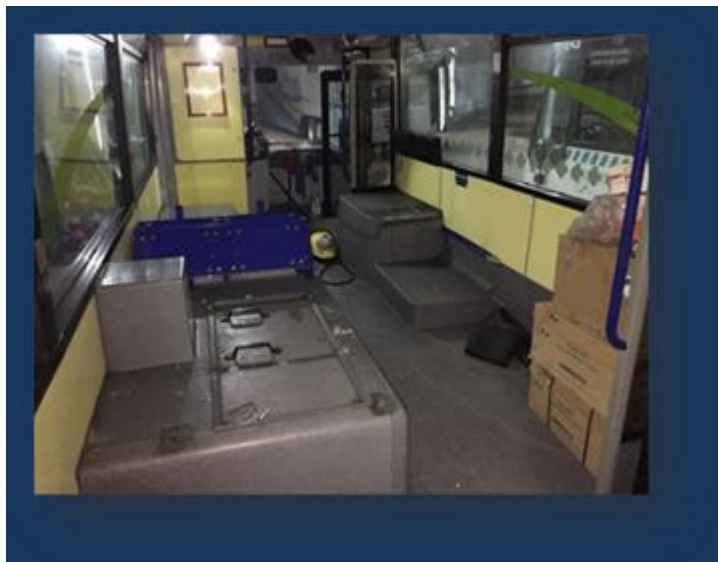
Une fois toutes ces mesures réunies, le bois a pu être préparé aux dimensions souhaitées pour la pose des bastaings. Après la réalisation de cette étape, les étagères ont pu être fixées sur le châssis. Ces dernières terminées, les différentes pièces ont ainsi pu être triées et rangées par type et marque.

La prochaine étape consistera à faire l'inventaire de toutes les pièces se trouvant dans cet autobus, afin de compléter nos données sur informatique (type de pièce, lieu de stockage, quantité...).

Pour suivre les autres opérations de maintenance de nos véhicules, nous vous invitons à consulter nos gazettes associatives disponibles sur notre site Internet :

<https://www.histotub.com/gazettes-histotub>





▲ - Prises de vue de l'aménagement intérieur du Van Hool A 500 n° 242 - © Vincent Houillon

OMNIBUS NANTES (Nantes - 44)

Signature d'une convention avec la Sémitan



▲ - Le GX 187, n° 807, d'Omnibus Nantes, fait l'objet d'une remise en état aux ateliers de Dalby, dans le cadre d'une convention signée avec la Sémitan - © Thomas Richier

En septembre 2020, Omnibus Nantes et la Sémitan ont signé une convention de partenariat de 3 ans renouvelables pour valoriser le patrimoine des transports urbains nantais. Dans le cadre de cette convention, une dotation financière est attribuée à

Omnibus Nantes, un véhicule est remis à l'abri (actuellement, le Heuliez O 305 n° 651) et un programme de remise en état carrosserie a été établi pour les véhicules de l'association.

Le premier véhicule concerné par ce programme est le Heuliez GX 187 n° 807 qui est entré dans les ateliers de Dalby le 30 novembre 2020.

Dans le sens inverse, c'est Omnibus Nantes qui a assuré la remise en état complète des girouettes Hanover du Heuliez GX 44 n° 633 de la Sémitan.

Acquisition temporaire de deux véhicules

A des fins de stock de pièces, notamment mécaniques, deux véhicules ont été acquis par Omnibus Nantes.

Le premier, en octobre 2020 est le Heuliez GX 44 n° 505 (Bus Info), dont la mécanique O 305 équipe les 7 autres véhicules de ce type sous différentes carrosseries conservées à Nantes. Le second, en janvier 2021, est le Heuliez GX 77H n° 236 de Saint-Brieuc (offert par l'Agglomération briochine). Il a rejoint Nantes par la route, le 25 janvier dernier, et servira, lui aussi, de banque de pièces.

Location d'un hangar

L'association loue un hangar depuis cet été pour assurer d'abord le stockage en un seul lieu de toutes les pièces détachées, mais aussi remettre à l'abri un maximum de véhicules. Ce sont donc 9 bus « standard » qui sont désormais à l'abri dans ce local, auxquels s'ajoute temporairement le GX 77H de Saint-Brieuc. Les articulés restent, pour le moment, remis à l'extérieur.

Ce local a permis de réinstaller la maquette de formation tramway offerte par la Sémitan en 2019. Cette maquette, à l'échelle G, servait à expliquer le fonctionnement des aiguillages et signaux avec une motrice de la DB, repeinte aux couleurs TAN. Elle fait plaisir aux plus jeunes, mais pas que...



▲ - La maquette du tramway, remise à Omnibus Nantes par la Sémitan, en 2019... - © Thomas Richier

RETRO BUS LYONNAIS (Francheville - 69)

Activités sur les véhicules

Malgré les périodes de confinement et autres couvre-feux, l'année 2020 nous a quand même permis de réaliser des travaux sur plusieurs autobus.

Berliet PCMU

Ce véhicule nous a causé quelques soucis dus au circuit de gazole, lors de son transfert de l'unité de transports d'Audibert Lavirotte au nouveau Centre Bus de Perrache, dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine.

Il s'est avéré nécessaire de vidanger le réservoir de gazole et de partir sur du carburant neuf. Un clapet de la pompe d'alimentation était aussi grippé. Nous avons heureusement pu bénéficier de l'assistance de la maintenance de Keolis Lyon pour nous aider à remettre ce véhicule en route.

Berliet PH 100

Même si le contexte de cette année 2020 a fait que nous avons pris beaucoup de retard sur ce véhicule, la situation s'est quand même



heureusement débloquée. Tout d'abord, le réservoir de gazole a été vidangé, puis démonté et emporté chez plusieurs entreprises spécialisées pour expertise et devis. Au final, c'est une entreprise stéphanoise (Europe Radiateurs) qui a effectué les travaux, à savoir l'ouverture du réservoir, un nettoyage complet, un colmatage des fuites, ainsi qu'un décapage extérieur. Le réservoir a ensuite été repeint et ceci grâce aux Autocars Venet de Duerne (Rhône), qui nous ont mis à disposition leur cabine de peinture et nous ont assistés dans cette opération. Le réservoir a pu ensuite être remonté courant septembre.



▲ - Le réservoir rénové - © Yves Servignat



▲ - Etat de l'ancien filtre par rapport au nouveau - © Yves Servignat



▲ - Après deux ans d'arrêt, le PH 100 ne demande plus maintenant qu'à braver les interdictions nocturnes pour se mouvoir ! - © Yves Servignat

Concernant la pompe à injection, nous n'avons pu hélas la récupérer que fin septembre, notre diéséliste ayant vu son planning fortement perturbé par l'épidémie. La bonne nouvelle étant que si la pompe était bien grippée, elle s'est dégrappée d'elle-même au passage au banc, sans qu'un démontage ne soit nécessaire. Cette dernière a été remontée fin octobre. Nous avons ensuite prévu de changer les filtres, de remonter le tuyau de remplissage situé sur le côté droit et de remettre du gazole neuf dans le réservoir. Cette intervention s'est effectuée fin décembre, suivie d'une tentative de démarrage. Cette dernière ne s'est hélas pas avérée concluante, et il nous a fallu attendre courant janvier pour qu'enfin notre autobus se remette en route dans un nuage de fumée.

Un grand merci à tous les membres des associations amies (Trolleybus Club Lyonnais et Bus Parisiens) qui ont fait plus que nous assister dans cette opération.

Les électrovannes de portes ont ensuite été changées et le PH devra maintenant être expertisé par un spécialiste pour une remise en état de la carrosserie.

Renault R 312

Toutes les pièces stockées dans le véhicule ayant été évacuées, une opération de nettoyage s'est tenue début septembre. A cette occasion, l'intérieur du véhicule a fait l'objet d'un nettoyage complet et des autocollants extérieurs (modernes ...) ont été enlevés.

Exposition de véhicules utilitaires anciens à Saint-Pierre de Bœuf

Tout d'abord, toutes nos félicitations à l'association PTR (Patrimoine du Transport Routier Ancien) qui a organisé et maintenu, dans ce contexte plein d'incertitude, cette superbe exposition. En ce 12 septembre 2020, nous avons donc rendez-vous à Gorge de Loup pour prendre place dans notre autocar Tracer, afin d'effectuer la cinquantaine de kilomètres nous séparant de Saint-Pierre de Bœuf, commune du département de la Loire, située au sud de Vienne. L'horaire de départ ayant été un peu mis à mal par le passage du Tour de France, c'est donc par l'autoroute que nous avons rejoint l'exposition. Là, une centaine de véhicules, allant de la fourgonnette aux tracteurs routiers, était exposée en extérieur. Certains avaient fait l'objet d'une restauration complète et le résultat était stupéfiant. Une animation musicale, une buvette, ainsi que des stands de pièces détachées et de documentations publicitaires venaient compléter l'exposition. Au niveau autocars, le plateau était plutôt symbolique avec la présence d'un Setra S 80 et d'un Unic S 20 de 1932.



▲ - Le S 80 était l'un des rares représentants du plateau autocars à Saint-Pierre de Bœuf (Loire) - © Daniel Saillard

Journées Européennes du Patrimoine

Ces Journées du Patrimoine, heureusement maintenues, malgré la Covid-19, ont encore connu un grand succès auprès d'un public nombreux. En plus, cette année, notre PCMU était exposé à proximité de la rue Bichat, et donc visible et accessible par les passants. Le second fait marquant était bien évidemment le fait qu'elles se tiennent dans le nouveau Centre bus de Perrache, inauguré en mars 2020. Ce dernier rompt totalement avec les autres dépôts, puisqu'il comporte 6 étages (2 pour la maintenance / 3 pour l'exploitation et 1 pour les services sociaux). Sa capacité est comprise entre 80 et 100 autobus. A noter que l'atelier intègre des passerelles pour accueillir de futurs autobus électriques. L'exploitation se fait donc sur les 2 sites, séparés par le cours Suchet (ancien dépôt depuis 1906, nouveau



depuis 2020). Quelques chiffres : 15 lignes de bus / environ 130 véhicules / 310 conducteurs / 25 « personnel de maintenance ».

Pour en revenir aux PCMU à Perrache, rappelons que ceux-ci ont circulé sur les lignes 42/50 et 49, au milieu des années 70.

Un grand merci aux équipes Keolis d'Audibert et de Perrache pour leur mobilisation et leur accueil. En marge de cette animation, nous avons eu la grande surprise, lors de notre retour à UTA, d'être accueillis par une quinzaine de personnes habillées en costume folklorique. Il s'agissait de membres de l'association Rosa Parks qui avaient prévu une séance-photos dans un bus d'époque, le PCMU pour l'occasion.



▲ - Le PCMU de Retro-Bus Lyonnais a été la coqueluche des visiteurs des Journées Européennes du Patrimoine au nouveau Centre bus de Perrache - © Yves Servignat

Association reconnue d'intérêt général

Nous avons envoyé, en novembre, à la Direction départementale des Finances Publiques du Rhône, un dossier de reconnaissance d'intérêt général. Cette reconnaissance nous est parvenue en décembre 2020 : un beau motif de satisfaction pour conclure cette année morose.

RETRO BUS NAZAIRIENS (Trignac - 44)

Activités de l'association

Bien que le mois de janvier soit depuis longtemps achevé, l'équipe de Retro Bus Nazairiens vous présente ses meilleurs vœux pour cette nouvelle année, en espérant qu'elle soit meilleure que la précédente. En ce début d'année 2021, notre association compte désormais 6 véhicules. En effet, nous avons acquis un Mercedes-Benz Citaro auprès de Transdev STAO. Ce bus est actuellement en train d'être réaménagé par nos membres pour y installer un atelier/espace de stockage, mais aussi un espace-musée sur l'histoire des transports en commun de Saint-Nazaire. Au cours de l'année, nous espérons pouvoir également sauvegarder un Irisbus Citelis 12 (STRAN), ainsi qu'un Irisbus Arès (Transdev STAO). Nous avons réussi à maintenir des activités d'entretien de nos véhicules, malgré ces temps difficiles. Nous avons également réalisé une balade-souvenir, un retour sur l'ancienne ligne 10 du réseau STRAN, qui a permis de faire découvrir notre activité au grand public. Pour cette année 2021, nous avons déjà programmé des activités :

- 8 mai : Balade-souvenir
- 15 mai : Nuit européenne des musées
- 18-19 septembre : Journées Européennes du Patrimoine
- 11 novembre : Balade-souvenir
- 5 décembre : Conférence « Histoire de la STRAN de 1923 à aujourd'hui »

Rejoignez l'association Retro Bus Nazairiens ! L'adhésion est valable pour l'année civile en cours. Pour l'année 2021, le prix de la cotisation est fixé à :

- 25 € pour les membres actifs
- 15 € pour les sympathisants (à partir de 16 ans. Une autorisation parentale obligatoire jusqu'à 18 ans).

- 30 € minimum + 25 € pour les membres bienfaiteurs
- 5 € pour les moins de 15 ans (attestation parentale obligatoire).



▲ - Le dernier-né de la flotte nazairienne : ce magnifique Citaro, acquis auprès de Transdev STAO - © Elliott Prot



▲ - Permission de minuit pour le GX 317, ex-Semitan ? - © Elliott Prot

SAVIEM PASSION (Orsay - 91)

Premières activités

Récemment créée (cf. rubrique « Actualité inter-associative » au début de ce bulletin), l'association, à peine portée sur les fonts baptismaux, a déjà mis en place son équipe technique, pour bichonner quelques véhicules bien connus des passionnés de cars et de bus, histoire de se « faire la main » ...



▲ - On reconnaît sur ce cliché, pris le 9 décembre 2020, de gauche à droite : l'autocar Saviem S 45GT de Philippe Beaussier, l'autobus Saviem S 105M de l'association amie Car-Histo-Bus et l'autocar Saviem S 53M de Nicolas Tellier - © Nicolas Tellier



STANDARD 216 (Pont-de-Claix – 38)

La pandémie impacte la gestion du Musée

A cause du reconfinement (du 30 octobre au 15 décembre) et de l'interdiction de rouvrir les musées (prolongée jusqu'à fin janvier 2021 au moins), le dernier trimestre de l'année 2020 aura été le plus faible en termes de visiteurs depuis l'ouverture au public en 2006 ! En effet, deux groupes totalisant 49 personnes seulement ont pu venir découvrir nos collections.

Parmi les cycles de visites annuelles annulées, figurait celle de l'Université Grenoble-Alpes, option Urbanisme, qui existe depuis sept ans. Trois jeunes du Musée Histo Bus Dauphinois (Sylvain Blanchard, membre de FPTU, et les « Nico » Trésontani et Perraut), rompus aux technologies modernes, ont alors proposé de maintenir cette visite, en visioconférence en direct, depuis le Musée vers un des amphithéâtres de cette université dans Grenoble. Finalement, ce sont 35 étudiants qui ont assisté à cette visite qui a duré près de 2h30.

Le bilan total « 2020 » du nombre de visiteurs, en raison de la pandémie mondiale, est sans appel : moins 58 % !

... et les dons se sont, eux aussi, effondrés : 431 € pour 974 € en 2019 !

Diminution des heures passées sur les chantiers de restauration

Covid-19 encore ! Ce satané virus a contraint les membres du Musée à diminuer leurs présences !

Si, en 2019, 5.290 heures furent consacrées aux restaurations et entretien des autobus et autocars, en 2020, le chiffre est tombé à 3.683 !

Sur le dernier trimestre de chacune de ces années, on est passé de 1.016 heures à 741 ...

Dans le détail, cinq véhicules ont quand même bénéficié de séquences de restauration et quatre autres de phases d'entretien.

Restauration de l'autocar Saurer 3CT 3D

Après le nettoyage complet du moteur de remplacement (provenant d'un camion Saurer V4 CT 3D), nous l'avons protégé avec une peinture spéciale verte « haute température ». Ensuite, ce fut au tour de la pipe d'échappement des gaz d'être repeinte en gris métallisé, puis remontée sur le moteur.

Diverses autres pièces ont été permutées entre le moteur hors service de l'autocar et celui du camion.

Nous avons fait refabriquer plusieurs éléments, tels l'embrayage (pour 1.610 €), des joints neufs et fait rénover le démarreur.

Enfin, « le » grand jour est arrivé le 19 octobre, avec la dépose du moteur de l'autocar ! La suite prochainement...



▲ - On procède à la dépose du moteur du Saurer 3CT 3D - © Jean-Marie Guétat

Restauration du trolleybus Berliet ER 100 n° 718

Sur la face avant, le monogramme « Berliet » et le logo de la locomotive ont été refixés.

Puis, les panneaux latéraux intérieurs sous les vitres (recouverts de moquette) ont été repeints à la bombe « marron » et tous les sièges ont été remontés.

Ensuite, les tubulures en acier des accoudoirs de ces sièges ont été repeintes en couleur « chrome ».

Enfin, les glissières en caoutchouc des plaques latérales de destinations (appelées dans d'autres réseaux de transports en

commun des « bandeaux de lignes ») ont été réinstallées sur les côtés, sous les vitres.



▲ - Remontage du logo « Berliet » sur la face avant du trolleybus ER 100, ex-TAG n° 718 - © Jean-Marie Guétat

Restauration de l'autobus RVI R 312 n° 901

Lorsque l'unique série de 16 Renault R 312 arriva à la TAG, fin 1990, elle présentait la particularité, à Grenoble, d'être pourvue de plaques latérales de destinations en plastique, et non pas en aluminium, comme auparavant et partout en France ; elles étaient par ailleurs de plus grandes dimensions !

Au cours de la vie de ces R 312, ces plaques en plastique furent remplacées par une girouette latérale alphanumérique, située au bas de la vitre, à côté de la porte avant.

Comme toutes les restaurations de véhicules à Standard 216 sont réalisées « en état d'origine », nous sommes donc en train de refixer sur ce R 312 de telles plaques latérales en plastique, grâce à notre très important fonds de photos d'archives qui nous a permis de les refabriquer strictement à l'identique.

Mais, en raison du grand froid, nous avons suspendu cette réinstallation à des jours tempérés.

Enfin, la lentille de Fresnel, collée sur la vitre arrière de cet autobus, a été décollée pour un nettoyage complet. Elle sert à faciliter les marches arrière du conducteur en améliorant la visibilité.



▲ - Reconstitution des plaques latérales de destinations sur le R 312, ex-TAG n° 901 - © Jean-Marie Guétat

Entretien de l'autocar Chausson APH-2/50 n° 52

Le montage d'un nouvel embrayage sur ce véhicule a été terminé, quelques jours avant des prises de vues réalisées par une photographe professionnelle pour le compte du magazine L'Authentique de la FFVE (le n° 10, voir en fin du présent bulletin). Si nous vous signalons ce fait, c'est parce que c'est une petite révolution à la Fédération Française des Véhicules d'Époque qui n'avait encore jamais fait paraître un véhicule de transports en commun à la une de ses diverses publications !

Nous en sommes d'autant plus ravis que nous avons été choisis au niveau national parmi la dizaine de musées de TC de notre pays.





▲ - La une du n° 10 de L'Authentique (revue officielle de la FFVE). Voir rubrique « Dans le rétroviseur », à la fin de notre bulletin
- © Jean-Marie Guétat

Entretien de l'autocar Rochet-Schneider 23000

A la suite de la panne majeure du moteur de cet autocar, intervenue en août dernier aux « Pétrarades de Vaujany » en plein massif des Alpes à 1.250 m d'altitude et à 50 km au sud de Grenoble, sa remise en état est en cours, le moteur et la boîte de vitesses ont été déposés. Mais ce chantier a dû être interrompu net, le 30 octobre, en raison du reconfinement sanitaire de tout le pays.

Cela dit, peu avant, un autre moteur (diesel celui-là et de marque Iveco) avait été trouvé et acheté avec sa boîte de vitesses et son réservoir, à Vaison-la-Romaine, dans le département du Vaucluse.

Afin de nous aider à financer l'achat de ce moteur de remplacement, nous avons lancé un appel aux dons sur Internet : grâce à la générosité de 25 donateurs, nous avons récolté 1.790 €.

On sait que cet autocar eut, à travers le temps, plusieurs moteurs successifs : d'abord un Rochet-Schneider (en 1932), puis un Delahaye (en 1937), ensuite un Ford (en 2008)... eh bien maintenant, ce sera donc un Iveco.

Entretien du camion-échelle Saviem JP 11

Nous devons remplacer le dessiccateur de ce véhicule. En allant chercher le moteur Iveco pour l'autocar Rochet-Schneider à Vaison-la-Romaine, nous avons trouvé un autre dessiccateur provenant, lui aussi, d'un camion Saviem JP 11. Il sera monté, dès que les conditions sanitaires le permettront.

Don du minibus PMR Renault Master Durisotti n° 305 de la TAG

Un particulier, qui avait racheté ce minibus en novembre 1999, l'a offert, le 30 septembre dernier, à Standard 216. Il fut mis en service par la Sémitag le 23 septembre 1983.

TRAM & BUS DE LA CÔTE D'AZUR (Nice -06)

Arrivée d'un car Chausson aux TCA

Une opportunité très intéressante s'est présentée aux TCA, courant novembre 2020. Malgré une collection riche et variée (37 cars, bus, trolleybus et tramways), l'association ne disposait pas encore d'un autocar Chausson. Nous avons certes aidé l'Ecomusée de Breil / Musée des transports à en acquérir un (APH 2.522 de 1959) en octobre 2020, mais, dans la foulée de cette fin d'année, un autre modèle (ASH 522A de 1961) n'allait pas

tarder à le rejoindre sur le territoire niçois, cette fois pour le compte des TCA...

Le réseau de Rodez (Aveyron) nous a contactés, car il souhaitait se séparer gracieusement d'un exemplaire mis en service le 26 juillet 1961, mais acquis d'occasion en 1977. Ce vétéran est animé par un moteur Somua de 6 cylindres réglé à 150 ch. Après réflexion, le Bureau des TCA a accepté la proposition, car ce véhicule a toujours été stocké abrité et on ne pensait plus avoir la possibilité d'en récupérer un, vu la rareté d'un tel engin de nos jours.



▲ - Chargement du Chausson ASH 522A sur la semi-remorque, à Rodez, le 15 décembre 2020 - © Michaël Dietrich

Le véhicule est complet, avec sa sellerie. Malgré cela, deux points négatifs apparaissent :

- trois glaces (déflecteur conducteur, vitre de porte arrière gauche et partie inférieure de la seconde baie côté gauche) ont été les victimes de jeunes vandales, sur son ancien lieu de stockage, voici plus de dix ans. Il s'agit de verre plat. Elles seront remplacées rapidement, peut-être avec l'aide d'associations amies...

- le moteur n'ayant pas été démarré depuis quelques années, par mesure de précaution, le car n'a pas été chargé moteur tournant, mais tracté par un Manitou, puis hissé à l'aide d'un treuil sur la semi-remorque surbaissée de notre transporteur.

Du fait qu'il ne se déplace pas par ses propres moyens, pour l'instant, cela nous a rendu un fier service que M. Christophe Silvestre, Directeur Général de la Régie Lignes d'Azur, accepte de le décharger, à l'aide du camion de dépannage de la Régie, dans le dépôt de Drap, et que nous puissions le conserver quelque part sur le parc, abrité !



▲ - Déchargement du véhicule au dépôt de la Régie Lignes d'Azur de Drap, le lendemain - © Frédéric Giana

Prochainement, nous remettrons à niveau les circuits d'air, de liquide de refroidissement et de gazole. Et, après une vidange de l'huile moteur et de la boîte de vitesses, nous pourrions le démarrer en toute sécurité.

L'autocar Chausson est très représentatif du matériel de l'après-guerre en France. A Nice, les TNL en possédaient, mais il s'agissait de la version antérieure, appelée « nez de cochon ». Les Rapides Côte d'Azur, les Autocars Cadopi (ligne 16 gare des autobus - l'Ariane - Cimetière de



l'Est) ou bien encore les Autocars Baitet (ligne 14A gare des autobus - Villefranche-sur-Mer) en comptaient à leur parc. Les médias locaux ont été prévenus de cet événement. Un article est paru dans le quotidien *Nice-Matin*, le 16 décembre 2020. Ci-après, une copie :

<https://abonnes.nicematin.com/article/photos-and-videos-un-autocar-chausson-de-1961-arrive-a-drap-en-convoy-special-pour-le-noel-des-collectionneurs-de-bus-618862>

Un reportage a été diffusé dans l'édition locale du *Soir* 3 du 16 décembre 2020, suite à la venue d'un journaliste et d'un photographe de France 3 Nice.

L'arrivée inespérée de ce Chausson dans notre collection est un peu un cadeau de Noël pour les TCA !



▲ - Vue sur l'intérieur (de toute beauté) du Chausson, depuis le fond du véhicule - © Frédéric Giana

Sachez que l'association a pu financer le coût du transport entre Rodez et Nice, même si cette dépense n'était pas prévue à son budget.

Mais, si le cœur vous en dit, n'hésitez pas à participer à cette belle aventure, en faisant un don ou en prenant une adhésion ! Merci d'avance.

<https://www.helloasso.com/associations/tram-bus-de-la-cote-d-azur/adhesions>

Renaissance de notre autobus à gabarit réduit Van Hool/Fiat F 314 ex-STUC/Cannes n° 32



▲ - Le Van Hool/Fiat F 314 n° 32, le 28 novembre 1987, en service sur la ligne 4, ici au départ de l'hôtel de ville de Cannes - © Frédéric Giana

Son acquisition par les TCA remonte au 22 décembre 2000, soit il y a vingt ans !

Il a été offert par Heuliez Bus, après une reprise sur la vente de bus neufs à la CTM (Compagnie des Transports Méditerranéens) de Cannes-La-Bocca. Cette société assurait à l'époque la desserte de Mandelieu-La-Napoule, à l'aide d'un autobus à

gabarit réduit, ainsi que la ligne 9 (Cannes gare SNCF - Ranguin) sur le réseau Bus Azur de Cannes.

Un peu d'histoire

Immatriculé 1793 SR 06, le 30 octobre 1975, il portera le numéro de parc 32 à la Société des Transports Urbains de Cannes (STUC). Au total, la STUC a fait l'acquisition de six gabarits réduits Fiat, type F 314/3, carrossés par Van Hool. Ils seront numérotés 30 à 34 (1975 à 1977), puis 37 (avril 1980).

En parallèle, la STUC a acheté trois Unic, carrossés par Amiot sur châssis Fiat 315, dont la dénomination est Unic Amiot 316. Le sigle Iveco apparaît sur la calandre, celui de cette nouvelle société internationale, née en 1975, suite au regroupement des activités poids lourds de Fiat d'une part, et des firmes OM, UNIC, Lancia, et Magirus-Deutz de l'autre. L'Unic 316 est en fait un produit d'origine Magirus, sur lequel le moteur refroidi par air a été remplacé par une motorisation italienne refroidie par eau (Fiat).

Répertoriés sous les numéros 35, 36 et 80 à la STUC, ils sont immatriculés en janvier 1979 pour les deux premiers, et février 1979 pour le 80. L'Unic Amiot 316 sera moins bien apprécié par la STUC.



▲ - Sur un châssis Magirus et un moteur Fiat, le carrossier français Amiot propose un gabarit réduit siglé Iveco. Voici le n° 36, partant de l'hôtel de ville de Cannes, le 11 février 1989 sur la ligne 4 - © Frédéric Giana

Toujours dans sa recherche d'autobus à gabarit réduit, la STUC se lance dans le P 70U : une carrosserie Gruau qui reprend des éléments du PR 100, montée sur un châssis de camion Renault PJP 11. Deux unités, portant les numéros 90 et 91, sont acquises en décembre 1980. Mais, début 1984, ne donnant pas satisfaction à la STUC, ils seront repris par RVI, en échange de deux PR 100-R neufs.



▲ - Le 23 juillet 1981, l'autobus à gabarit réduit Renault/Gruau P 70U n° 90 est en service sur la ligne 6bis, à l'hôtel de ville de Cannes - © Claude Druon

Enfin, la STUC mettra en service, de juillet 1981 à mars 1983, onze gabarits réduits Van Hool AU 138, numérotés 01 à 03 et 81 à 88.

Ce parc important de gabarits réduits circulait sur les lignes 1, 4, 6, 6bis, 7, 8 et 11 du réseau cannois dans les années 80.





▲ - L'autobus à gabarit réduit Van Hool AU 138 n° 87 quitte l'hôtel de ville de Cannes pour le Palm Beach, le 5 août 1987, sur la ligne 8 - © Frédéric Giana

Le « 32 » après sa carrière à la STUC

Le « 32 » sera affecté, tout comme son frère aîné n° 31, au service urbain de Mandelieu-La-Napoule, exploité par la CTM, filiale interurbaine de la STUC. Sur fond blanc, il portera la même livrée, mais les deux bandes bleues seront remplacées par du vert gazon, et du jaune mimosa apparaîtra entre ces deux bandes (couleurs présentes dans le blason de cette ville).



▲ - Le 28 novembre 1987, le Van Hool/Fiat F 314 ex-STUC n° 31 relie le quartier de Capitou à La Napoule, ici au centre de Mandelieu, avenue de Cannes - © Frédéric Giana

Le « 32 » loué aux TN à Nice !



▲ - Escapade furtive du Van Hool/Fiat F 314 n° 32 de Cannes à Nice, début 1988, pour équiper la ligne 25 des TN. Ici, de passage à la clinique des Sources (Rimiez), le 28 janvier 1988 - © Frédéric Giana

La Société des transports urbains de Nice (TN) a besoin d'un autobus à gabarit pour équiper la ligne 25 (station centrale TN – aire Saint-Michel) qu'elle partage, à partir du 28 janvier 1988, avec les Rapides Côte-d'Azur, exploitants historiques de cette desserte. Ces derniers irriguent, une fois par heure, le village de Falicon, par prolongation du parcours au-delà de l'aire Saint-Michel, à l'aide d'un minibus.

Faisant partie du même groupe de transport (Mariage), les TN font appel à la STUC pour leur louer un véhicule. Le 32 sera ainsi choisi et équipé en conséquence pour les besoins de son séjour niçois : les bandes vertes sont recouvertes d'adhésifs aux deux tons de verts TN, un film de girouette équipé des destinations niçoises fait son apparition à l'avant, la billettique niçoise est installée à bord.

Et, le 28 janvier 1988, le « 32 » entre en service sous le numéro 905 (la série 900 accueille d'ordinaire les véhicules de service et de démonstration aux TN). Il circulera sur la ligne 25 jusqu'au 2 mars 1988.

A cette date, il sera remplacé par un Van Hool AU 138 de démonstration n° 909, en attendant la livraison, en juin 1988, de trois AU 138 neufs, numéros 45 à 47 aux TN.

Après quinze ans de bons et loyaux services, il quittera le macadam sur la pointe des pieds. Repris par Heuliez avec son frère n° 31, ils sont tous deux déclarés détruits en préfecture des Alpes-Maritimes, qui récupère les cartes grises. Cela faisait partie du contrat entre Heuliez et la CTM. Conduits tous les deux chez un démolisseur de poids lourds à Mougins, le 31 sera dépouillé de pièces détachées par une équipe technique des TCA en décembre 2000. Puis, il sera démoli et incinéré.

Le 32 recueillera les pièces prélevées sur le 31 et sera déplacé au gré des disponibilités de parking sur Mougins. Il sera ensuite logé au dépôt de Gérard Bernaud, vice-président des TCA, à Rocheville, où il aura l'occasion d'être déplacé régulièrement en lieu privé.

Le 7 octobre 2006, il est muté de Rocheville à la propriété de G. Bernaud, à Grasse. Garé en bordure derrière une clôture, il subira l'assaut des vandales du quartier avec la démolition du pare-brise et le bris d'une vitre de la porte arrière. Le mal est guérissable, sachant que, dans les pièces récupérées sur le 31, se trouvent le pare-brise et du vitrage. La végétation l'envahit en partie et le « 32 » n'est plus démarré régulièrement.



▲ - Sous les ronces et les jets de pierres, notre « 32 » survit tant bien que mal, de 2006 à 2020, garé à Grasse dans la propriété de G. Bernaud, en attendant des jours meilleurs... - © Gérard Bernaud

Les TCA ne l'oublient pas tout à fait, puisqu'ils viendront prélever, sous ses baguettes aluminium, les couleurs authentiques des autobus de la STUC, déterminées à l'aide de plusieurs nuanciers. C'était en 2017, lorsqu'il a été question de repeindre le PR 100MI ex-Castres de 1981 des TCA aux anciennes couleurs de Cannes.

Son renouveau en 2020 après 20 ans de sommeil

Gérard Bernaud, ayant vendu sa propriété de Grasse, doit laisser place nette en partant. En quatorze années, la nature a repris ses droits, recouvrant la moitié du bus. L'oxydation a bloqué certaines pièces mécaniques, sans parler des écureuils qui avaient niché dans les coffres de commande des portes ! Après confection d'un œil de remorquage, le 32 est tracté par l'imposant 4x4 de G. Bernaud pour sa sortie du roncier.



A partir de début juin 2020, de très nombreux essais de remise en fonction du circuit de gazole ont lieu. La tâche est ardue, car tout est grippé !

L'hypothèse de son transfert en remorquage est envisagée. Mais cette solution pose de gros problèmes techniques et son coût avoisinant les 3.000 € fait qu'elle est abandonnée !

Le 32 est donc condamné à devoir se déplacer par ses propres moyens.

Force est de constater que la crémaillère de la pompe à gazole est grippée et que seul un déblocage en atelier solutionnera le problème. C'est un ami mécanicien en retraite de G. Bernaud qui fera le démontage, puis la repose de la pompe, celle-ci étant dégrappée par un atelier spécialisé à Vallauris ! Après remontage de la pompe, le moteur tourne rond comme une montre suisse !

En septembre 2020, plusieurs heures de manœuvres avant-arrière sont nécessaires avec les freins serrés pour « dérouiller » les tambours et s'assurer de leur efficacité, d'autant que le transfert commence par une descente vertigineuse, suivie d'un virage à 87 degrés...

Le mardi 22 septembre 2020, le 32 est transféré, sous la pluie, entre deux dépanneuses, jusqu'à Saint-Vallier-de-Thiery, dans la propriété de G. Bernaud. Le transfert s'est effectué avec une élingue souple entre le camion en tête du convoi et le bus. Ce dernier fonctionnait normalement, car le tracteur n'était pas assez puissant pour le remorquer. C'était donc une simulation de remorquage, mais qui permettait d'être en règle administrativement parlant, et pour l'assurance...



▲ - Encadré par deux dépanneuses, le 32 quitte Grasse pour « grimper » à Saint-Vallier-de-Thiery, le 22 septembre 2020 - © Gérard Bernaud

Qu'il soit vivement remercié pour sa ténacité à vouloir redonner vie à cet autobus, parce qu'il le loge, mais aussi pour son importante contribution financière !



▲ - Séance photo, le 12 octobre 2020, dans la propriété de G. Bernaud à Saint-Vallier-de-Thiery, au-dessus de Grasse, avec le gabarit réduit Van Hool/Fiat F 314 ex-Cannes n° 32 - © Gérard Bernaud

Anéantissement de notre autobus à gabarit réduit Van Hool AU 138 ex-Nice, suite à la chute d'un arbre à l'Ecomusée de Breil-sur-Roya, le 10 octobre 2020

Lors du passage de la tempête Alex sur le Mercantour, le 2 octobre 2020, l'Ecomusée de Breil-sur-Roya, où est exposée une vingtaine de pièces de notre collection, n'avait pas connu de dégâts importants. Le site se trouve heureusement en hauteur par rapport au fleuve La Roya et au village, dévasté par le tumulte de l'eau et des objets qu'il charrie.

Pour venir au secours de la population locale, une base de la Protection civile a été installée à côté de notre musée, le plateau de la gare étant le seul terrain libre et d'envergure capable d'accueillir des hélicoptères. Ces derniers ont effectué sans cesse des rotations, amenant depuis Nice des groupes électrogènes, des vivres, etc. et allant vers des villages isolés dans la vallée de la Roya. Un décollage et un atterrissage se produisaient toutes les cinq minutes.

Il se trouve qu'une haie de cyprès borde une partie du terrain que l'Ecomusée loue à la SNCF. Dessous ces arbres, d'une vingtaine de mètres de haut, se trouvent garés certains véhicules de notre collection. Et, le samedi 10 octobre 2020, à cause des bourrasques incessantes provoquées par le balai des hélicoptères de la Protection civile et de l'armée, trois cyprès se sont déracinés et l'un d'entre eux est tombé sur notre autobus à gabarit réduit Van Hool AU 138 ex-Nice Sunbus, n° 296, de 1984 !

Le pavillon a plié sous le poids de l'arbre, estimé à deux tonnes. Une reconstruction n'est pas envisageable, sauf si un généreux donateur nous envoie un chèque de 100.000 € (devis d'un carrossier professionnel).

Dès samedi après-midi, 10 octobre 2020, une équipe des TCA est montée de Nice en urgence, afin d'évaluer les dégâts et déplacer deux bus vers une zone située loin des cyprès, par précaution. La Force 06 (Force Opérationnelle Risques Catastrophes Environnement des Alpes-Maritimes) intègre les missions de forestiers-sapeurs et les élargit à



la gestion des risques naturels. Elle s'est occupée, dès le lendemain, de débiter les cyprès qui sont tombés. D'autres arbres entourant nos installations ont été ou bien vont être abattus par précaution. Jusqu'à la fin octobre, les hélicoptères ont continué à passer en rase-motte sur le terrain...

Cette lourde perte dans notre collection estropie et condamne un bus « local ». Cela nous a fait mal. Un dégât collatéral comme certains disent, une victime accidentelle de la tempête Alex après coup... Pas facile à digérer pour nous... Mais relativisons, il s'agit d'un dégât matériel. D'autres ont perdu leur maison ou bien un proche durant cette tempête, car le bilan officiel humain de la tempête Alex s'élève à neuf morts et neuf disparus au 12 novembre 2020.

Nous envisageons de conserver le porte-à-faux avant, indemne, de l'autobus, en souvenir.

▲ - Le 10 octobre 2020, constatation des dégâts : un cyprès est venu plier le Van Hool AU 138 des TCA - © Loïc Beraud

► - Trois jours après, l'arbre a été enlevé par tronçons par la Force 06, mais les dommages collatéraux qu'il a causés sont incommensurables - © Loïc Beraud



LA VANAUDE (Vanosc - 07)

Activités 2020

Trois visites-excursions ont pu être organisées grâce aux conducteurs bénévoles des véhicules du Musée : la visite de l'usine de verre Eurofloat (Saint-Gobain), de la poterie centenaire des Chals, ainsi que du site préhistorique de Soyons et du Musée Ardèche miniatures, entre deux confinements.



▲ - La bonne humeur est de mise chez les bénévoles de La Vanaude - © Musée du Car

En fin d'année, l'association a pu prudemment effectuer la remise du treizième carnet de La Vanaude « Joseph Besset, pionnier de l'autocar français », en présence de Nicolas Tellier, auteur, venu spécialement de la région parisienne pour dédicacer cet ouvrage magnifique, abondamment illustré. Le livre rencontre déjà un véritable succès (voir notre rubrique « Ouvrages en tête de gondole » à la fin du présent bulletin).

La fréquentation du Musée a été touchée par le vilain virus et, malgré la COVID et quelques difficultés liées aux contraintes sanitaires, environ 2.000 visiteurs (bien loin des 8.000 habituels) ont pu apprécier l'histoire d'un petit « Vanau », devenu premier constructeur de cars de l'Hexagone. Le Musée a quand même participé, comme tous les ans, aux Journées Européennes du Patrimoine, avec un hommage au Magelys et également une exposition et conférence sur le thème des masques (clin d'œil aux conditions sanitaires en vigueur !).



▲ - Hommage à la gamme Magelys au cours des Journées Européennes du Patrimoine - © Musée du Car

Entretien du patrimoine et collections

La réfection du moteur du Citroën P32, qui nous a lâchés, est en cours. Les chemises ont dû être changées et la règle refaite (avec récemment un « petit » problème rencontré par Euroclasse à Saint-Etienne). Le moteur et, pendant qu'on y

était, la boîte, refaits à neuf, devraient être fonctionnels au printemps 2021.



▲ - La dépose du moteur du Citroën 32. Si tout va bien, il pourra redémarrer dans les semaines à venir, après remise en état de ses parties malades - © Musée du Car

L'isobloc 648 DP 103 a subi, lui aussi, des problèmes de boîte, en cours de correction. On en a profité pour changer les amortisseurs et vérifier la tringlerie, ce qui n'est pas une mince affaire.

La collection du Musée s'est enrichie d'un superbe Irisbus Agora de 2003, offert par la Communauté d'Agglo du Bassin de Bourg-en-Bresse. Il est venu tenir compagnie au Renault Tracer qu'on aura l'occasion d'apercevoir prochainement dans le film « Suprêmes NTM », biopic du groupe de JoeyStarr... et qui assure les excursions en toute sécurité de La Vanaude.



▲ - Dernier arrivé dans la collection de La Vanaude, cet Irisbus Agora, en provenance de Bourg-en-Bresse. Sa timidité naturelle l'empêche de poser au premier plan, mais gageons qu'il fera très vite la joie des jeunes générations de passionnés d'autobus ! - © Musée du Car

Projets 2021

La Vanaude a bien l'intention de faire reprendre le rythme des activités d'un musée connu dans la France entière et même en Europe.



Si le site actuel de la caserne des pompiers, dévolu initialement à La Vanaude rappelons-le, et laissé à disposition du SDIS par courtoisie, revient à l'association sous la houlette de la communauté d'agglomération, une amélioration de la muséographie est d'ores et déjà prévue, ainsi que l'accueil, dans une salle adaptée, des nombreux ateliers pédagogiques qui n'ont pu être effectués cette année. Ces locaux permettront de libérer les archives du Musée, stockées en mairie, et serviront de lieu de stage pour le projet ambitieux, nourri par La Vanaude, de lancer (en partenariat avec la mairie sans doute) une Université populaire en complément de celles qui existent déjà en Ardèche (Tournon, Lamastre, Aubenas...).

Grâce à la rencontre de Bernard Hue, PDG de Perflex, le fameux « Bébert », va être repris au 1/43^{ème}. Un tarif spécial sera proposé aux membres du CAPTC. Ne ratez pas cette superbe miniature, amis collectionneurs !

Enfin, dernière info et pas des moindres, le Musée vient de décider de fêter ses 20 ans (quand on aime, n'est-ce pas ?), le 11 septembre prochain. Le programme reste à définir, mais il est prudent de réserver dès maintenant cette date dans son agenda !

MEMBRES PARTICULIERS

Daniel Crosnier

Quand la passion nous tient...

Possesseur d'un autocar de collection, je me suis inscrit, en tant que privé, au CAPTC, afin de bénéficier ou de faire profiter de l'expérience collective de restauration de véhicules.

Depuis maintenant bientôt sept ans, je m'évertue à entretenir un Berliet PHL 10 de 1966, en essayant de lui redonner un certain lustre d'antan, alors même qu'il a aujourd'hui plus de cinquante ans.

Le voici, tel que je l'ai acquis en 2014. A première vue, il paraît « bien » ; toutefois dès que le regard se pose, on aperçoit que le pare-chocs est, comme les bras de rétroviseurs, totalement déformé ; il en est de même pour la face arrière et les joints de vitres qui sont « un peu » défraîchis. Quant à la découpe de peinture, elle est par trop chargée en bleu, particulièrement sous les baies, ce qui n'affine pas la ligne du véhicule. La triste calandre et la girouette complètement vide n'égayent pas la face avant.



© Daniel Crosnier

Alors, n'écoutez que mon courage et ma passion pour ce type de véhicule, je vais essayer de remédier à tout cela.

C'est ainsi qu'au cours de ces sept dernières années, j'occupais mes mois d'été à embellir mon PHL. Alors, je dépose et redresse le pare-chocs avant, les bras de rétros, je remplace la calandre par une « luxe » en inox, corrige les câblages électriques des phares, du klaxon, des clignotants et du tableau de bord. Puis, je repeins la bande bleue sous les baies en blanc et ajoute une bande grise sur la partie inférieure des bas de caisse. Bien sûr, les joints des vitres issues de secours sont remplacés et les verrous et charnières sont dégrillés au passage, alors que les ceintures de caisses voient leur jonc complété et sont passées au « Mirror », tandis que les jantes se recouvrent de gris argent.

A l'intérieur, on verra qu'un élégant lino gris clair remplace avantageusement le revêtement originel plus qu'usé ; le mécanisme de la girouette redevient fonctionnel, grâce à « un peu » de dégrissant et une toile qui affiche fièrement son « service spécial » en blanc sur noir. Les cabochons des plafonniers fondus remplacés, des têtes blanches posées sur les dossiers et les rideaux manquants complétés redonnent un petit air pimpant à l'intérieur du compartiment « voyageurs ». Bien sûr, les jeux de la commande de vitesses, le câble d'embrayage, les durits et filtres du circuit de carburant et autres

circuits électriques, dont les batteries et le tableau de bord ou même les pneus avant, sont repris tels qu'ils étaient naguère... Et ça donne ça :



© Daniel Crosnier

Alors, si cela ne représente aucun exploit, c'est simplement pour dire qu'avec un peu de persévérance et quelques outils, mais sans le secours de quiconque ni d'atelier, on arrive à redonner un peu d'éclat à un véhicule qui était promis à un avenir plutôt incertain, bien qu'il ait été sauvé en 1991 par Jacques Vaisson, alors Président de Car-Histo-Bus, puis heureusement préservé successivement par l'Amitram et par ATP (Autocars Technique Patrimoine), avant que je ne l'acquière en 2014.

Bien souvent, les pièces d'origine sont introuvables, car le constructeur a disparu ; c'est donc grâce à des associations amies et à un collectif comme le CAPTC qu'il est possible de retrouver ces pièces manquantes, en les récupérant dans certains stocks ou sur des épaves. Merci donc à ATP, Standard 216 et AAF. Le CAPTC pourrait ainsi permettre d'aider aux restaurations, si tant est que chaque association publie son stock de pièces ou ses savoir-faire ; alors, une force vive du Collectif pourrait centraliser les infos et répondre aux éventuelles recherches d'autres associations ou particuliers.

Aujourd'hui, s'il reste encore quelques menus travaux, et ne bénéficiant plus de la validation du permis D, je cherche, bien qu'à regret, à m'en séparer. Alors, bien à l'abri cependant, il attend à nouveau un repreneur...

Daniel Crosnier crosnierd@orange.fr

Jean Montanaro

Acquisition d'un Renault S 53R

Un particulier qui achète des cars, cela peut sembler bizarre. Mais, dans les faits, c'est très simple. Mon papa était chauffeur-receveur aux Rapides de Lorraine, j'ai baigné depuis ma toute petite enfance dans les autocars, pour commencer les Chausson, puis les Berliet PH et Airlam, et enfin les fameux S 45 et S53 M, puis R. Je les connais par cœur. J'y ai passé des heures à jouer, mais aussi à les nettoyer : les trognons de pommes mélangés aux chewing-gums et mégots de cigarettes... Ma récompense ? L'argent trouvé était pour moi, mais surtout, dès l'âge de 5-6 ans, on m'autorisait à mettre ces véhicules en route ! Sur les premiers S 53, il n'y avait pas de clés, juste une frotte noire à frotter. Naturellement, en hiver, il fallait actionner en même temps la frotte du Start Pilote. Et ensuite, la mise en route du chauffage additionnel ; généralement, aux Rapides de Lorraine, c'était des « Webasto ». Compliqués à mettre en route : il fallait tout d'abord laisser couler un peu de fioul, puis préchauffer, ensuite envoyer à nouveau du fioul, avant que le vrombissement se fasse entendre. Si tout cela n'était pas fait dans l'ordre, et après un ou deux échecs, le feu prenait au niveau de la chambre de combustion. Je me souviens qu'à plusieurs reprises, mon papa est arrivé en courant avec encore, autour du cou, sa serviette de table, afin de démarrer au plus vite pour éviter la catastrophe. Du coup, pas de dessert pour lui, et naturellement pas pour moi mais, en cadeau, la remontrance qui allait avec ! J'ai des dizaines d'anecdotes avec ces véhicules. Alors, certains collectionnent les boîtes d'allumettes, moi, je me suis mis aux cars. Vous connaissez déjà mon premier R, un PM 022 anciennement Maisonneuve, je vous présenterai les autres un peu plus tard...





▲ - Cadeau de Noël : ce magnifique Renault S 53R, ex-Transports Palois Réunis, de 1984, type 102, récupéré par Jean-Jacques Lenne, autocariste de la région de Briançon (Hautes-Alpes), et racheté par Jean, alors que le véhicule se trouvait dans un hall de Wissembourg - © Jean Montanaro

ACTUALITE

IVECO BUS, LEADER DE LA MOBILITE DURABLE EN 2020

Dans le contexte d'une année 2020 si particulière, Iveco Bus confirme son leadership dans le domaine des véhicules à tractions alternatives. Les véhicules de la gamme urbaine low floor à motorisations non diesel ont représenté plus des trois quarts de la production. Un record au service d'une mobilité durable !

En 2020, les véhicules urbains à motorisation non diesel -fonctionnant au gaz naturel, en mode hybride électrique et 100 % électrique- l'ont donc emporté : ils comptent pour plus de 77 % de la production, soit une progression de 17 % par rapport à 2019. Les modèles à propulsion au Gaz Naturel ont connu leur plus forte progression, puisqu'un autobus produit sur deux fonctionnait au GNC. La fabrication des véhicules interurbains Crossway Natural Power a quant à elle doublé, représentant 10 % de la production.

Ces performances confirment le rôle pionnier et d'expert d'Iveco Bus et sa capacité à proposer des solutions de transport propres qui répondent aux attentes sans cesse grandissantes des autorités et des exploitants, mais aussi des citoyens, pour des véhicules plus respectueux des ressources naturelles, de l'environnement et de la santé publique, tout en offrant une polyvalence d'exploitation.

Acteur majeur en Europe, Iveco Bus est le constructeur par excellence qui propose une offre complète de solutions de transport respectueuses de l'environnement -que ce soit au gaz

naturel comprimé, compatible avec le biométhane, ou d'électromobilité-, qui répond parfaitement aux besoins du transport de personnes en milieu urbain, périurbain ou interurbain.

Le constructeur offre une gamme Natural Power complète, allant du minibus Daily aux autobus Urbanway et Crealis, en passant par le Crossway et sa version Low Entry, récompensés respectivement du Sustainable Bus of the Year en 2020 et 2018.



▲ - Un Crossway Natural Power - © Iveco Bus

Les autobus au gaz naturel d'Iveco Bus préservent les ressources naturelles car ils sont 100 % compatibles avec le biométhane issu de la valorisation des déchets organiques. Le gaz naturel est particulièrement intéressant pour relever les défis environnementaux tant en termes d'émissions polluantes que sonores : le niveau de particules fines est proche de zéro et celui des NOx est réduit de plus d'un tiers. Le bénéfice environnemental se manifeste par une réduction des gaz à effet de serre pouvant atteindre 95 %. Le niveau sonore est quant à lui réduit de moitié, pour un silence de fonctionnement exceptionnel pour le conducteur, les passagers mais aussi les riverains.

En complément de son offre gaz naturel, Iveco Bus s'est fortement impliquée sur un autre volet du transport durable : la mobilité décarbonée. La marque a développé des gammes de véhicules hybrides électriques et 100 % électriques : les offres Hybride, E-WAY et In-Motion-Charging.

La traction hybride série est disponible sur les modèles 12 et 18 mètres d'Iveco Bus. Dotés de la fonction « Arrive & Go », les autobus Full Hybrid sont capables de rouler en mode tout électrique sur une distance totale d'environ 60 mètres en approche et au départ des stations de bus et aux feux rouges, en silence et sans pollution.



▲ - Un Urbanway à motorisation hybride en cours de production - © Iveco Bus



L'offre 100 % électrique de la marque se décline à l'international avec les autobus à batteries E-WAY (GX ELEC en France) disponibles désormais en deux finitions, quatre longueurs soit 8,50 m, 10,70 m, 12 m et 18 m et trois modes de recharges : de nuit au dépôt, en bout de ligne par pantographe (ascendant ou descendant) et recharge mixte pour correspondre exactement aux besoins spécifiques d'autonomie de chaque client. Enfin, le constructeur propose une version In-Motion-Charging qui combine des lignes aériennes électriques à une petite batterie embarquée. Ces véhicules se rechargent pendant qu'ils roulent sous les lignes aériennes. Ils peuvent également être exploités sur batteries sur une distance pouvant atteindre 25 à 40 % de la ligne.



▲ - Un Crealis In-Motion-Charging (100 % électrique) - © Iveco Bus

« Dans un contexte où la qualité de l'air, la protection climatique et la santé publique sont au centre des préoccupations dans le monde, nous nous réjouissons de pouvoir proposer une offre de véhicules propres qui répond dès aujourd'hui à tous les défis de la mobilité collective et de confirmer que la transition énergétique est plus que jamais une réalité chez Iveco Bus », se félicite Stéphane Espinasse, Iveco Bus Brand Leader.

OUVRAGES **EN TETE DE GONDOLE**

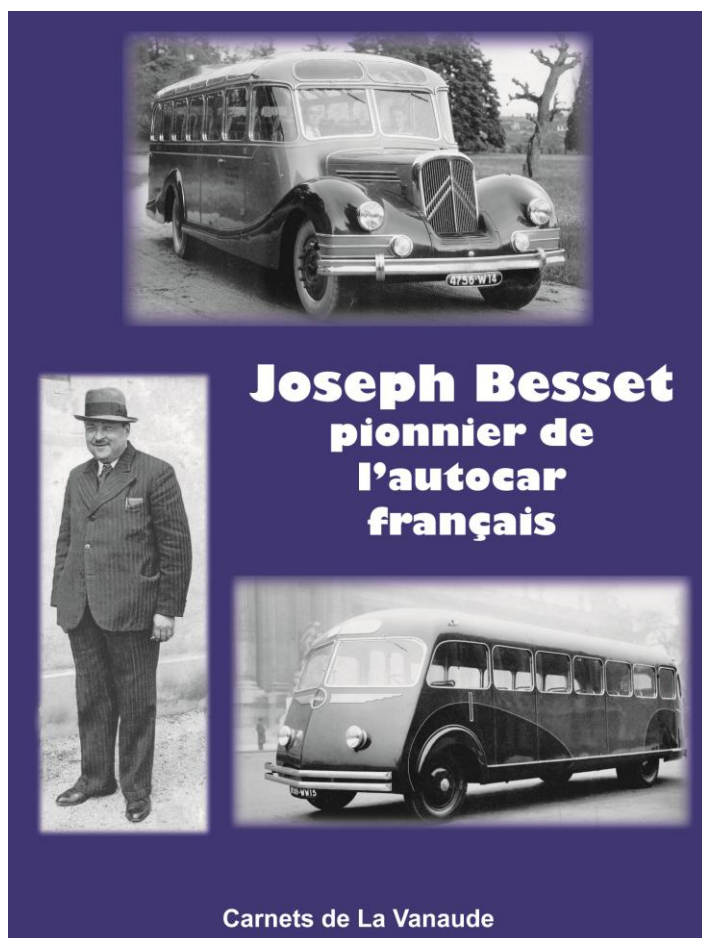
« Joseph Besset, pionnier de l'autocar français »

Pour son treizième « Carnet de La Vanaude », l'association de Vanosc en Ardèche se propose de retracer l'incroyable aventure d'un enfant du pays : Joseph Besset, petit charron devenu constructeur de cars à Annonay et l'un des plus grands industriels du transport français des années 30 à 50, fondateur de l'usine où sont encore fabriqués, de nos jours, la plupart des cars et bus en France, sous la marque Iveco Bus.

Aidée par Nicolas Tellier, historien majuscule des cars et bus (par ailleurs Président d'honneur du CAPTC, rappelons-le), La Vanaude reprend l'épopée du carrossier de voitures puis de cars, en insistant plus particulièrement sur son chef-d'œuvre, l'Isobloc, que l'on découvre sous toutes ses facettes, y compris miniatures, avec la participation de Jean-Michel Roulet, spécialiste des miniatures Dinky Toys et autres.

Un chapitre de ce fabuleux livre aborde les Transports Grosjean d'Annonay. Un autre concerne l'unique -en France- « Musée du charonnage au car », géré par La Vanaude, sous l'égide d'Annonay Rhône Agglo.

Cet ouvrage de 264 pages, tout en couleurs, illustré de nombreuses photos inédites, est vendu par La Vanaude au tarif préférentiel de 29 € + 8 € d'envoi pour les membres du CAPTC. Renseignements : muriel.bonijoly@orange.fr



DANS LE RETROVISEUR

LE CHAUSSON APH 1 DE DOMINIQUE MICHEL

Publié avec l'aimable autorisation de Nicolas Tellier..... Pages 25 à 28

CHAUSSON, L'AUTOCAR FRANÇAIS ROI DE LA ROUTE

Publié avec l'aimable autorisation de Nicolas Tellier et de la FFVE..... Pages 29 à 37





Il ne passe pas inaperçu, notre Chausson, et tout le monde s'arrête pour le voir passer ou pour le photographier. Il faut dire qu'il frise les trois-quarts de siècle ! A l'époque, il circulait au milieu de Citroën Traction Avant, Renault 4 CV, Peugeot 202, Simca 8, et tant d'autres !

Une perle rare !

Ce vénérable autocar âgé de 73 ans a été acquis en 2011 par Dominique Michel, aujourd'hui retraité, après avoir effectué toute sa carrière au sein de l'entreprise familiale Cars Michel à Chauffailles (Saône-et-Loire). L'entreprise a exploité plusieurs matériels de la marque au cours de son histoire. Nous avons testé le plus ancien car Chausson encore existant !

Ce sont les transporteurs qui ont affublé la première génération de cars Chausson du sobriquet de « nez de cochon ». La raison : le capot proéminent qui protège le radiateur dont l'encombrement dépasse de la carrosserie de la face avant.



Photos Gilbert

Chausson, marque mythique ! Lorsque notre véhicule sort de l'usine Chausson de Gennevilliers le 23 juillet 1947, deux ans à peine après que le territoire français ait été

entièrement libéré du joug nazi, le constructeur est déjà devenu le n°1 du marché, au grand dam des leaders d'avant-guerre – Renault, Citroën, Berliet et Saurer – qui, impuissants, assistent à l'arri-

Sur option, la lunette centrale pouvait être encadrée par deux petites glaces supplémentaires qui apportaient une luminosité bienvenue à l'intérieur du véhicule. Ces dernières seront intégrées à l'équipement de série en 1949. Point de coffres arrière ni latéraux pour loger les bagages. Ceux-ci trouvent place sur une vaste galerie de toit ! Les « anciens » se souviennent des talents d'équilibriste qu'il fallait déployer pour monter là-haut valises, malles, vélos, landaus et autres objets lourds et encombrants !



Prise en main – Au volant du Chausson APH 1 de 1947



Les 45 places sont disposées sur 20 banquettes de deux places et d'une banquette arrière de cinq places. Quatre banquettes sont positionnées dos à route afin d'utiliser au mieux les encombrants passages de roues. L'intérieur du véhicule paraît bien minimaliste car son premier propriétaire, les Cars Planché à Villefranche-sur-Saône, n'a pas retenu les options suivantes qui figuraient alors au tarif Chausson : stores aux baies latérales, porte-bagages intérieurs (nommés « filets à bagages ») et chauffage.

vée fracassante de ce nouveau concurrent inattendu.

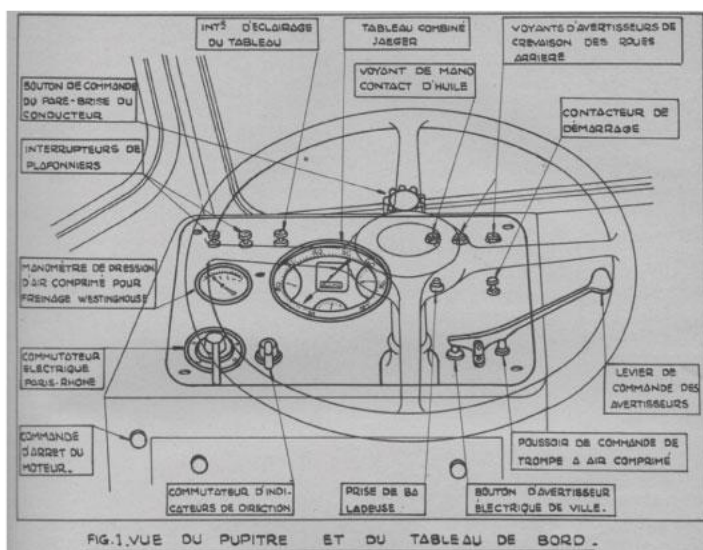
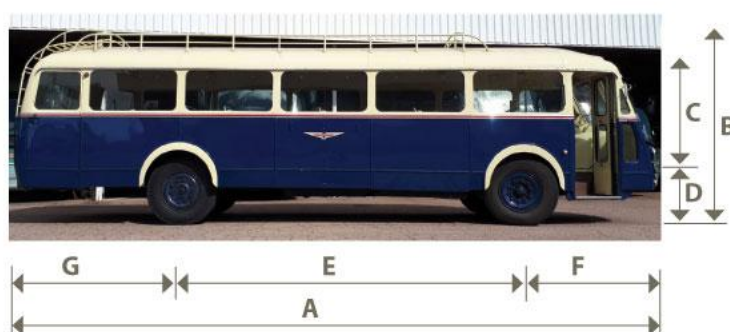
Il faut dire que le car Chausson ne manque pas d'arguments. Sa grande capacité de 45 places (contre 32 en moyenne pour les autres véhicules) plus, éventuellement, 10 strapontins dans le couloir central, répond parfaitement aux énormes besoins de transport de cette période de sortie de guerre. Sa conception autoportante, légère tout en étant

très solide (deux critères qui ne sont plus incompatibles !), n'exige qu'un interlocuteur unique, pour l'achat comme pour l'entretien, ce qui n'est pas le cas des véhicules concurrents (hormis Isobloc) pour lesquels il faut d'abord acquérir le châssis chez un constructeur de poids-lourds, puis négocier la superstructure chez un carrossier spécialisé. Transporteurs et conducteurs apprécient aussi une installation pneumatique Westinghouse dont l'action sur

Dimensions hors-tout

Chausson APH 1

A	Longueur	10 470 mm
	Largeur	2 500 mm
B	Hauteur (avec galerie)	3 025 mm
C	Hauteur intérieure	2 000 mm
D	Hauteur plancher	710 mm
E	Empattement	5 152 mm
F	Porte-à-faux avant	2 468 mm
G	Porte-à-faux arrière	2 850 mm
	Capacité	45 sièges + conducteur
	Galerie sur le toit pour les bagages (aucun coffre prévu)	10 m ²
	PTAC	12 000 kg
	Dimensions pneumatiques	11.00 R 20 (E20)



Le tableau de bord est réduit à l'essentiel. Ne figurent pas sur le schéma extrait de la notice de conduite et d'entretien du véhicule « les manettes de commande des essuie-glaces qui sont placées directement sur ces appareils ». Les « voyants d'avertisseurs de crevaisson des roues arrière » visaient à rassurer transporteurs et conducteurs inquiets de la nouveauté que représentaient les roues arrière simples, non jumelées.





Les clignotants de l'époque sont des flèches qui, dans un mouvement continu de montées/descentes, indiquent les changements de direction, d'où leur surnom de « yoyos ». Leur extrémité est lumineuse afin d'être bien visibles la nuit.

la servo-direction facilite grandement la conduite et assure un freinage puissant. Enfin, la maniabilité est excellente grâce à un essieu avant reculé qui réduit l'empattement tout en permettant l'installation de la porte d'accès dans le porte-à-faux avant, bien pratique pour que les passagers se présentent face au conducteur pour le règlement de leur titre de transport.

Résultat, le succès du car Chausson est immédiat et il devient d'autant mieux le « standard » de toute la profession que le puissant potentiel industriel de son constructeur autorise une production en

série dont la cadence ne cesse d'augmenter en fonction de la reprise progressive de l'activité industrielle du pays, après quatre années d'Occupation. Son avance technologique est d'autant plus flagrante que les constructeurs qui dominaient le marché avant-guerre ont simplement repris la fabrication de leurs anciens modèles conçus sur un lourd châssis de camions, à peine remaniés.

Impressions à bord

Ce qui frappe en entrant dans le véhicule, c'est son aspect général « brut de fonderie ». Aucune fioriture, la tôlerie de caisse – d'une couleur crème uniforme – est visible partout. C'est du

14 survivants !

Sur les 5 640 exemplaires produits de juin 1945 à avril 1952, on compte seulement 14 « nez de cochon » survivants aujourd'hui, dont onze en France, un en Pologne (réseau de Varsovie), un aux Pays-Bas (réseau de La Haye) et un en Israël (compagnie Egged)... car Chausson était aussi un grand exportateur ! Ces 14 véhicules se répartissent en neuf autocars et cinq autobus, dont celui-ci, livré en 1951 à la ville de

Nantes et aujourd'hui propriété d'une association locale. L'exemplaire de Dominique Michel a débuté sa carrière en 1947 chez les Cars Planche à Villefranche-sur-Saône. Racheté en 1997, dans un état pitoyable, à un forain en Dordogne par un inspecteur des Mines mulhousien passionné de véhicules anciens, il a fait l'objet d'une restauration magnifique qui a duré plus de trois ans. Dominique Michel l'a acquis en 2011.



Photo Teller

fonctionnel, l'époque n'est pas à la recherche de finitions élaborées ou de revêtements permettant d'enjoliver l'intérieur ou d'améliorer l'insonorisation.

Dès les premiers kilomètres, le moteur Panhard 4 HL (le 4 signifiant « 4 cylindres » et les lettres HL « Huile Lourde »,

autre appellation du diesel à l'époque) se révèle assourdissant, situation qui ne s'améliore guère, bien au contraire, lorsque le véhicule aborde les premières pentes du Charolais entourant Chauffailles. C'est simple : il est impossible de parler à Dominique Michel, au volant – et de l'entendre – sans hurler !

Qui était Chausson ?

Fondé en 1907 à Asnières par Gaston et Jules Chausson, le petit atelier de « Tôlerie, chaudronnerie & cuivrie pour automobiles et aviation » devient en 1924 la Société anonyme des Usines Chausson (S.U.C.). En 1928, les deux frères emploient 1 200 personnes et franchissent le seuil des 100.000 radiateurs produits dans l'année. Après la reprise de plusieurs concurrents, Chausson devient le n° 1 du secteur et équipe les voitures de tous les constructeurs français, pour lesquels il fournit aussi capots, ailes, calandres, réservoirs, silencieux d'échappement, etc. (sauf Renault, qui

assure sa propre production). Le grand tournant vers la production automobile débute en 1934 avec l'embauche d'une équipe d'ingénieurs de talent qui viennent d'être licenciés par Citroën, en dépôt de bilan. Puis Chausson acquiert la licence de la Budd Company, spécialiste américain de la construction en grandes séries de carrosseries métalliques autoportantes en panneaux de tôle mince emboutis sur presse et assemblés par soudage. Enfin, en 1936, la S.U.C. reprend le cinquième constructeur français (et son immense usine de Gennevilliers), Chenard

& Walcker, en faillite, dont elle était l'un des principaux créanciers.

Pendant l'Occupation, Pierre Chausson, représentant la deuxième génération, fait étudier en secret plusieurs produits destinés à assurer la reprise des transports après les hostilités, dont un autocar de conception autoportante conçu pour être fabriqué en série avec le plus possible d'éléments standard en tôles minces, pliées et embouties, et soudées par points. C'est le début d'un immense succès, que Chausson confirme aussi dans

le domaine de la sous-traitance automobile en livrant des milliers de carrosseries à Matford puis Ford France (Vedette), Simca (série des Versailles), Panhard (Dyna), Peugeot (J7, J9, 404 et 504 pick-up), Renault (Juvaquatre, Floride, Estafette, Trafic) et Citroën (SM, C35). La division Autocars-Autobus est cédée à Saviem en 1959. A son apogée en 1973, l'empire Chausson emploie 18 150 personnes, produit 14 000 radiateurs par jour et s'affiche comme 1er constructeur européen de véhicules utilitaires légers. Son dépôt de bilan est prononcé en septembre 1993.

Fiche technique

Moteur Panhard 4HL,
5 700 cm³, 80 ch.

Boîte Renordin, à 5 rapports +
1 arrière.

Embrayage Ferodo bidisque.

Suspension AV et AR à ressorts
à lames.

Pont S.U.C. à double
démultiplication.

Direction S.U.C. à servo
commande.

Freins Westinghouse à air
comprimé.

Ralentisseur aucun.

Pneumatique Michelin.

Réservoir gazole 120 l situé
côté droit.

D'une cylindrée de 5,7 l, le moteur de notre APH 1 est de faible puissance, 80 ch, alors qu'existe dans la gamme Chausson un modèle APH 2 disposant de la même motorisation, mais réalésée pour obtenir une cylindrée de 6,8 l donnant 100 ch. Ce moteur increvable, réputé pour être le meilleur diesel des années 50, verra sa puissance passer ultérieurement à 110 ch.

Un petit cocorico au passage, pour souligner que la chaîne cinématique de notre véhicule est 100 % française : moteur Panhard, boîte de vitesses



Photos Gilbert

Le levier de passage des vitesses est placé à gauche (à côté du frein à main) ; il passera à droite en 1949. On remarque le caillebotis en bois plutôt rudimentaire sous les pieds du conducteur !

Renordin, pont arrière, essieu avant et direction S.U.C. (Société des Usines Chausson)... et pour se souvenir que la France était à l'époque – avec Chausson, justement – leader européen (les usines Mercedes n'étaient pas reconstruites et les marques Van Hool, Setra et Neoplan n'avaient pas encore vu le jour) !!

Quant à la suspension, ce n'est rien de dire qu'elle est plutôt sèche sinon très raide, ressorts à lames obligeant ! Et qu'elle ne fait pas vraiment bon ménage avec les (trop) nombreux ralentisseurs, inconnus à l'époque mais qui pullulent aujourd'hui dans nos rues et sur nos routes...



Le moteur est accessible après avoir soulevé le très lourd capot qui se fixe à une solide accroche vissée au pavillon.

Dominique Michel présente de temps à autre son Chausson dans divers rassemblements ou expositions de véhicules anciens, succès garanti !

En 1952, le constructeur offrira à son « nez de cochon » un superbe restyling qui englobera le radiateur dans le galbe de la carrosserie. Embelli, rajeuni et modernisé, le car Chausson connaîtra une diffusion encore plus large, en France comme à l'étranger.

Nicolas **TELLIER**



Plaquée contre la carrosserie en temps normal, l'échelle de galerie dispose d'un système d'écartement qui permet son utilisation.



Les seuls petits coffres disponibles sont, à gauche pour loger la roue de secours...



...et, à droite, les batteries et un coffre en bois abritant l'outillage de bord.



TRIMESTRIEL

N° 10

l'Authentique

LA REVUE OFFICIELLE DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE



LE MOT DU PRÉSIDENT

Le point sur les Zones à
Faibles Emissions

GRAND DU SPORT

Simon Pagenaud, le Français
vainqueur d'Indy 500

MODÈLE

Citroën SM, le meilleur
des deux mondes

INSOLITE

Duesenberg
Midnight Ghost



CHAUSSON

L'AUTOCAR FRANÇAIS ROI DE LA ROUTE

ÉVÉNEMENTS

Salons et manifestations en résistance

L 16034 - 10 - F: 7,00 € - RD

alcyon
media

NOVEMBRE-DECEMBRE-JANVIER 2021

CHAUSSON

LE NUMÉRO 1 FRANÇAIS DE L'AUTOCAR

Des milliers de carrosseries brutes sont sorties de ses usines pour Matford, Ford France, Simca, Panhard, Renault, Citroën, Peugeot, Opel ; il a été constructeur d'utilitaires complets pour certaines de ces mêmes marques mais voilà... tous ces véhicules fabriqués pour d'autres n'ont jamais porté son nom !



PAR NICOLAS TELLIER

Il est en revanche un domaine où la marque Chausson s'est fait connaître comme telle du grand public et a porté bien haut les couleurs de l'industrie française, sur les routes du monde entier : celui des véhicules de transport en commun¹. Même si l'existence de l'activité « Cars » de la société Chausson n'a duré que 14 ans, ses véhicules ont véritablement marqué leur époque, celle de l'immédiat après-guerre où les besoins en autocars, alors moyen essentiel de transport dans une France qui se relevait de ses ruines, étaient énormes.

AVANT LES AUTOCARS, 1907-1945

Originaires de l'Yonne, Gaston Chausson et son frère Jules ouvrent en juin 1907, rue Malakoff à Asnières, un petit atelier de chaudronnerie sous le nom d'Etablissements Chausson Frères, qui deviennent Société anonyme des Usines Chausson (S.U.C.) en janvier 1924. D'Amilcar à Zedel en passant par Bignan, Chenard & Walcker, Clément-Bayard, Cottin-Desgouttes, Darracq, De Dion-Bouton,

Delage, Delaunay-Belleville, Hispano-Suiza, La Licorne, Mors, etc., la S.U.C. équipe plus de 100 marques de voitures qui représentent plus de la moitié de la production française. Devenu une véritable usine de 25 000 m², le site d'Asnières emploie 1200 personnes en 1928, année au cours de laquelle est dépassé le seuil des 100 000 radiateurs dans l'année ! Après la reprise en 1931 et 1932 de ses principaux »

¹ Hors automobile, la marque Chausson s'est aussi fait connaître dans l'électroménager en fabriquant, entre 1953 et 1959, 110 000 réfrigérateurs (qui arboraient les mêmes « ailes Chausson » que les autocars !).



Le célèbre car Chausson AP « nez de cochon » est produit de 1946 à 1952. Celui-ci est présenté en avril 1951 au 4^e concours international de cars, à Nice.

1907

1946

1907 à 1996



Gaston (1876-1959) et Jules Chausson (1881-1957) ouvrent à Asnières un atelier de « Tolerie, chaudronnerie & cuivrerie pour automobiles et aviation ».



Mathis, Panhard & Levassor, Delahaye, Peugeot, Citroën, Berliet, Bugatti, Saurer, etc. Les radiateurs Chausson équipent plus de 100 marques de véhicules.



L'évolution de l'emblème Chausson, des origines à la dissolution de la société. La cinquième version est celle qui a figuré sur les cars de 1946 à 1959.

» concurrents, dont Gallay et son usine de Meudon, Chausson fabrique des radiateurs pour tous les constructeurs français², de même que capots, ailes, auvents, calandres, réservoirs, silencieux d'échappement et toute une gamme de tuyaux, tubes, raccords, robinets, poignées, verrous et bouchons. Une diversification est alors entreprise vers la carrosserie automobile, d'abord avec le rachat de la société La Malle Coquille (spécialiste des malles métalliques rapportées à l'arrière des voitures qui, à l'époque, sont dépourvues de coffre à bagages), puis avec l'embauche en 1934 de toute une équipe d'ingénieurs et de techniciens de talent qui viennent d'être licenciés par Citroën, en dépôt de bilan. Un département « Carrosserie automobile et Outillage spécialisé » est ainsi créé au sein de l'entreprise, dont le premier client est Matford, issu de l'association entre le constructeur strasbourgeois Emile Mathis et Henry Ford. Pour produire les carrosseries entièrement métalliques des Matford, Chausson acquiert la licence de la Budd Company, déjà fournisseur de Ford aux Etats-Unis³. Grand spécialiste du « tout acier », la firme Budd de Philadelphie est la première à réaliser en grande série à partir de 1921, pour différents constructeurs américains, des carrosseries en panneaux de tôle mince emboutis sur presse et assemblés par soudage. Jusqu'alors, on avait recours à des ossatures en bois sur lesquelles étaient vissées ou clouées des



Ce client de La Haye, aux Pays-Bas, prend livraison en 1947 de trois AHE à moteur essence Hotchkiss, enjolivés par un carrossier local!

plaques de tôle. Mais, pour Chausson, le grand tournant intervient en 1936 avec la reprise du cinquième constructeur français, Chenard & Walcker, en faillite, dont la S.U.C. est l'un des principaux créanciers. C'est ainsi qu'est acquise la vaste usine de Gennevilliers, qui complète à merveille celle de Meudon pour emboutir et assembler des carrosseries Matford et, parallèlement, continuer à sortir des voitures sous la marque Chenard & Walcker... mais aussi pour accueillir, à la Libération, la chaîne de fabrication des cars Chausson!

VOITURE, FOURGON, CAR ET AVION

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, la capacité de production annuelle de la S.U.C. atteint 300 000 radiateurs. Le réarmement industriel du pays engagé par le gouvernement inclut Chausson dans la liste des sous-traitants qui sont sélectionnés pour leur savoir-faire en matière de fabrications en grande série. Ainsi sortent de Gennevilliers des carlingues de bombardier Lioré 45 et des séries de voilures d'avions Dewoitine, tandis que des centaines de radiateurs quittent Asnières pour partir chez Laffly, Somua, Hotchkiss et Hispano-Suiza afin d'équiper tracteurs

d'artillerie, chars, chenillettes et avions. Fils unique de Gaston Chausson, Pierre - entré dans l'entreprise en 1932, à 24 ans - en prend la direction générale en 1942. Homme dynamique et ambitieux, il estime que le jour où la guerre finira, la destruction des moyens de transport, des voies ferrées et des ponts nécessitera un certain nombre de produits destinés à soutenir la reprise économique du pays. Disposant d'un bureau d'études très compétent depuis l'arrivée de l'équipe Citroën, il fait étudier en secret un « coupé deux places »⁴, fait évoluer le fourgon tôle Chenard & Walcker CHV imaginé à la veille de la guerre⁵ et fait étudier un car de grande capacité sur le même principe de carrosserie autoportante. Enfin, il engage l'étude d'un petit avion (le SUC-10 Courlis à moteur Mathis, « luxueuse petite conduite intérieure volante »), estimant que l'aviation de tourisme et d'affaire se développera dans des conditions similaires à celles de l'automobile après 1918. Ces quatre produits sont conçus pour être fabriqués en grande série dans une optique automobile, avec un minimum de pièces forgées ou usinées mais avec le plus possible d'éléments standards en tôles minces, pliées et embouties, et soudées par points.



« 30% de plus à l'achat, 40% de capacité en plus »
ou « Comment un 45 places Chausson peut revenir moins cher qu'un 32 places »

1932

1935

1945



Le rachat de la société Coquille, spécialisée dans les malles en tôle pour automobiles, initia Chausson aux techniques naissantes de l'emboutissage.



Jusqu'en 1940, Chausson produit 24 358 caisses de voitures Matford, 8637 cabines de camions Ford et 5 700 carrosseries Chenard & Walcker.



La CHS restera un exemplaire unique que Christopho Chausson, petit-fils de Jules Chausson, retrouvera en Angleterre et exposera à Rétromobile 2017!



Un éclairage abondant, un plancher uniformément plat, un large couloir central et une grande hauteur intérieure, voilà les atouts du car Chausson !



Le nouvel AP 52 au Salon de l'Automobile de Paris en octobre 1951. Si l'image du car Chausson est considérablement rajeunie, sa mécanique reste inchangée.

LE CAR CHAUSSON

On le sait, seuls le fourgon et l'autocar vont connaître le succès. Ce dernier véhicule répond à un immense besoin, la majeure partie du parc national ayant été décimée par les réquisitions (française en septembre 1939, allemande à partir de juin 1940) et par les destructions causées par les bombardements alliés et les combats de libération du pays. Le peu de véhicules ayant échappé à ce funeste destin se trouve dans un état lamentable, usé jusqu'à la corde par quatre années de surcharges chroniques et de pénurie de pièces de rechange. Il y a donc, estime-t-on à Asnières, une place à prendre sur le marché pour un véhicule polyvalent, couvrant un vaste éventail d'applications : autocar de ligne, autobus de ville et luxueux « pullman » pour le tourisme. C'est ainsi que le 30 juillet 1942, sort des ateliers de Gennevilliers le prototype d'un autocar équipé d'un 4 cylindres Panhard à essence de 80 ch alimenté par un gazogène Imbert. Long de 10 m (maximum autorisé à l'époque pour un car à deux essieux), son poids en charge est de 12 000 kg répartis en 6 000 kg sur l'essieu avant et 6 000 kg sur le pont arrière, une répartition des charges idéale qui permet, pour la première fois, une monte de pneumatiques simple à l'arrière (l'option roues jumelées sera toutefois proposée

ultérieurement). Plusieurs mois d'essais routiers sont consacrés à mesurer les efforts de flexion et de torsion de cette grande caisse (appelée aussi « caisse-poutre ») sur laquelle sont directement fixés les organes de propulsion, de suspension, de direction et de freinage. Elle se révèle, dans sa légèreté, d'une grande robustesse – deux qualités qui ne sont plus incompatibles – si bien que le deuxième véhicule construit fait l'objet, le 29 juillet 1943, de l'homologation officielle par l'administration des Mines sous la marque Panhard-Chausson et sous l'appellation commerciale K.O.M. Y a-t-il une influence

administrative allemande dans cette appellation, en pleine Occupation ? Personne aujourd'hui ne peut l'affirmer mais, dans la langue de Goethe, l'abréviation K.O.M. »

2. Sauf Renault, qui assure sa propre production.
3. C'est à Budd qu'André Citroën s'adresse pour sa voiture Type B10 « tout acier » lancée en 1924 puis, pour la Traction Avant, première voiture tout acier autoportante de l'histoire. Le car Chausson sera aussi conçu selon le procédé Budd.
4. Baptisée CHS, cette petite voiture n'entrera jamais en production mais le prototype, retrouvé en Grande-Bretagne, a été exposé à Rétromobile 2017.
5. Ce fourgon concurrent du TUB Citroën motorisé par un 2-temps d'origine Chenard recevra un 4 cylindres Peugeot et sera produit de 1950 à 1980 sous les appellations successives D3A, D4B, J7 et J9.

L'AN, UN ÉCHEC CUISANT

Au Salon de 1951, Chausson dévoile un nouvel autocar destiné au tourisme : l'AN (plus communément appelé ANH en raison de son moteur Hispano-Hercules horizontal placé à gauche entre les essieux, sous le plancher des voyageurs). Par rapport à l'AP, l'AN offre 45 places toutes placées face à la route grâce sur un plancher surélevé limitant l'encombrement des passages de roues, un accès par la porte avant très aisé grâce à l'absence de moteur, une réduction notable du bruit de ce dernier puisqu'il ne se trouve plus dans l'habitacle des passagers, une vaste soute à bagages de 4,3 m³ sur le côté droit de l'empattement et, enfin, une excellente tenue de



route grâce à une répartition des masses plus favorable. Hélas, le moteur Hercules DWXLD de 135 ch ne brille pas par sa fiabilité ni par ses performances, et il n'y a pas d'autres fournisseurs sur le marché. En 1956 est présenté l'ANG, qui bénéficie d'un grand pare-brise avec trois essuie-glaces et du moteur Hispano-Suiza 102H de 150 ch, mais le mal est fait : seulement 472 ANH et ANG sont produits jusqu'en 1959.

1948



105 727 carrosseries Vedette quittent les chaînes de Gennevilliers pour le compte de Ford SAF qui les assemble jusqu'en 1954.

1950



Héritiers de Chenard & Walcker, les D3A et D4B – produits jusqu'en 1965 à plus de 75 000 exemplaires – sont livrés complets au réseau Peugeot.

1950



Les carrosseries du break Colorado et de ses versions Prairie et Savane sont fabriquées pour Renault à 38 150 exemplaires jusqu'en 1957.

» signifie « Kraftomnibus », c'est-à-dire « autocar/autobus ». En plus du moteur, Panhard fournit la boîte de vitesses, l'essieu avant et le pont arrière. Pour cette raison, les premiers cars Chausson portent le sigle P.L. (Panhard & Levassor) entrelacé dans les « ailes Chausson ». Cet emblème stylisé fait référence aux glorieuses ailes de l'Escadrille des cigognes de Georges Guynemer, en souvenir du radiateur que Chausson a développé autour du moteur-canon qui tire dans l'axe de l'hélice⁶.

On pensait à Asnières que ce modèle d'autocar pourrait faire l'objet d'une coopération avec Panhard - qui dispose d'un réseau de vente poids-lourds - de la même façon qu'elle existe avec Matford dans le domaine des voitures et des camions. Mais on sait que Panhard refusa craignant, paraît-il, que son nom ne soit entaché par un échec de cette nouvelle conception autoportante en laquelle il n'avait pas toute confiance. Peut-être ne souhaitait-il tout simplement pas renoncer au débouché que représentait le marché de l'autocar pour ses propres châssis de camions, qui continuaient à être habillés par des carrossiers renommés comme Besset, Currus, Gangloff, etc. Par la force des choses, l'état-major d'Asnières, profondément convaincu des chances de succès de son produit, prend la grande décision : Chausson assurerait lui-même la diffusion de son autocar par l'intermédiaire de sa filiale Chenard



Héritée de Chenard & Walcker en 1938, la vaste usine de Gennevilliers accueille sans difficulté, neuf ans plus tard, la fabrication des cars Chausson. Ici, une vue de 1958.

& Walcker, qui dispose d'un réseau de concessionnaires automobiles dans tout le pays. Dès lors, les cars sortant de Gennevilliers vont arborer fièrement la seule marque Chausson sur leur face avant et leurs flancs gauche et droit.

La possibilité de motorisations plus puissantes étant limitée chez Panhard, Chausson va progressivement élargir le choix avec des moteurs Hotchkiss, Somua et Hispano-Suiza. L'appellation commerciale des véhicules fera d'ailleurs référence à la marque de leur moteur :

- APE pour Autocar à moteur Panhard à Essence, 4 cylindres, 80 ch ;
- AHE pour Autocar à moteur Hotchkiss à Essence, 6 cylindres, 105 ch ;
- APH pour Autocar à moteur Panhard à Huile lourde (diesel), 4 cylindres, 80 puis 100 et enfin 110 ch ;
- ASH pour Autocar à moteur Somua à Huile lourde (diesel), 6 cylindres, 130 puis 150 ch ;
- AHH pour Autocar à moteur Hispano-Suiza à Huile lourde (diesel), 6 cylindres, 135 puis 150 ch.

A partir de 1946 est généralisée une calandre en saillie, due à l'apparition des moteurs 6 cylindres, plus encombrants. La silhouette caractéristique que prend alors le car Chausson le fait ironiquement

surnommer « nez de cochon » par les transporteurs. D'autres marques de moteurs seront montées ; vont ainsi apparaître quelques ABH équipés d'un 6 cylindres diesel américain Buda, destiné à pallier la pénurie de moteurs français dans l'immédiat après-guerre, tandis que certains contrats d'exportation feront appel à des moteurs International Harvester (pour le réseau de Beyrouth, par exemple) ou Pegaso (pour la ville de Barcelone). Très vite, le car Chausson reçoit un essieu avant et un pont arrière maison (fabriqués par la filiale Constructions Mécaniques Chenard & Walcker), tandis que la firme Renondin fournit les boîtes de vitesses. Mais les liens d'origine avec Panhard font que tous les cars Chausson à moteur avant prennent le symbole technique officiel « AP », d'autant plus justifié que le modèle APH va, de très loin, représenter le cheval de bataille de la marque.

NUMÉRO 1 INCONTESTÉ

Chausson commence ses livraisons en série dès le mois de décembre 1944, alors que la France n'est pas entièrement libérée du joug nazi. Au K.O.M. à gazogène, dont 15 unités sont produites jusqu'au



En 1956, l'APV, dont le pavillon est rehaussé de 18 cm afin d'offrir aux passagers debout davantage de visibilité et d'aération.

1953

1954

1956



Près de 140 000 caisses de Dyna Z sont livrées jusqu'en 1959 par des camions des Usines Chausson à l'usine Panhard de la Porte d'Ivry, à Paris.



La série des Versailles, Trianon, Régence, Marly, Beaulieu, Chambord, Ariane, approche les 240 000 unités, qui sont livrées à l'usine Simca de Poissy.



Tous les jours, Chausson expédie chez Renault à Flins des jeux d'ailes et de capots pour la Dauphine, pour un total de 2079 033 unités jusqu'en 1967.



Los Rápidos del Chile/Andes Mar Bus exploitent 125 Chausson depuis 1952, qui traversent le Chili à partir de Santiago, franchissant les hauts cols de la Cordillère des Andes.

19 février 1945, succède l'APE qui quitte les chaînes de Gennevilliers à 166 exemplaires jusqu'au 19 novembre 1945. K.O.M. et APE sont groupés sous le code technique AP 1. Le plus gros client est le Ministère de la Guerre, pour rééquiper ses armées de Terre et de l'Air, mais le premier client civil est la puissante SGTD (Société Générale des Transports Départementaux), qui reçoit plus de 50 véhicules dont les premiers débutent leur carrière aux Courriers Normands à Caen. Les liens entre Chausson et la SGTD sont très étroits, cette dernière ayant fait bénéficier le constructeur de son incontestable expérience d'exploitant, bien utile pour élaborer un nouveau modèle d'autocar. Le succès du car Chausson est immédiat et il devient sans tarder le « standard » de toute la profession, aidé par une production en série dont la cadence augmente continuellement en fonction de la reprise progressive de l'activité industrielle du pays, qui permet de résorber la pénurie de matières premières et de pneumatiques, mais aussi les restrictions d'électricité perturbant le déroulement régulier de la production. Les transporteurs sont séduits par la technique de la caisse autoportante, d'autant plus qu'elle n'exige qu'un interlocuteur unique, pour l'achat comme pour l'entretien. Ce

n'est pas le cas des véhicules concurrents, pour lesquels il faut d'abord acquérir le châssis chez un constructeur de poids-lourds, avant de négocier la superstructure chez un carrossier spécialisé. Mais ce qu'ils apprécient aussi, c'est la grande capacité du car Chausson : 45 sièges (contre 32 en moyenne pour les autres véhicules du

marché) plus, éventuellement, 10 strapontins dans le couloir central. C'est également la servo-direction qui soulage grandement le conducteur, et l'excellente maniabilité due à l'essieu avant reculé qui, de plus, permet l'installation de la porte d'accès dans le porte-à-faux avant, bien pratique pour que les passagers se présentent face au conducteur pour le règlement de leur titre de transport. L'avance technologique du car Chausson est d'autant plus flagrante que les constructeurs qui dominaient le marché avant-guerre (Renault, Citroën, Berliet, Saurer, etc.) ont simplement repris la fabrication de leurs anciens modèles, à peine remaniés. Impuissants, ils assistent à l'arrivée fracassante de ce nouveau concurrent inattendu, qui prend de facto la première place du marché, ainsi que le titre de premier exportateur français d'autocars et d'autobus !



6. Rappelons que Chausson a fourni plus de 80 % des radiateurs montés sur les avions français de la Première Guerre mondiale (Blériot, Bréguet, Caudron, Morane, Spad, etc.).
7. Hormis Isobloc, pionnier de la carrosserie autoportante dès 1938 mais à structure tubulaire selon la licence américaine Garwood.

DES CHAUSSON À MOTEUR BUGATTI !

Ce courrier daté du 29 janvier 1963, que Bugatti envoie aux exploitants des cars et bus Chausson équipés d'un moteur Hispano-Suiza (et de son prédécesseur Hispano-Hercules), informe de la « cession par la S.E.M. HISPANO-SUIZA à la Société des Automobiles E. Bugatti de la fabrication et de la vente des moteurs 4 et 6 cylindres du Département Diesel HISPANO-SUIZA. Les opérations de transfert que nécessitait cette cession sont maintenant complètement achevées et nos usines de MOLSHEIM assurent entièrement la fabrication des moteurs 4 et 6 cylindres, des pièces détachées ainsi que la réparation des moteurs usagés, en vue de leur échange-standard. Notre programme de fabrication comprend, entre autres, le moteur 6 cylindres vertical type



102 V équipant le car CHAUSSON AHH, ainsi que l'autobus CHAUSSON APU utilisé par la REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS. De fait, la plaque « constructeur » fixée sur ce moteur et qui indique son numéro de série porte la mention « Bugatti Diesel - Licence Hispano-Suiza ».

1958



En dix ans, Chausson produit plus de 117 000 carrosseries brutes de coupés et cabriolets Floride et Caravelle qui gagnent les usines Renault.

1959



Produites à Gennevilliers à 533 209 exemplaires jusqu'en 1980, les carrosseries de l'estafette gagnent ensuite les chaînes de Boulogne-Billancourt.

1965



Le Peugeot J7 sort de Gennevilliers entièrement fini, à 336 220 unités jusqu'en 1980. Le J9 lui succédera jusqu'en 1991 (240 000 exemplaires).

» Pierre Chausson n'assistera malheureusement pas au colossal succès que vont connaître les véhicules portant son nom car il décède le 28 avril 1946, terrassé par une crise cardiaque à l'âge de 38 ans. Gaston Chausson, âgé de 70 ans, fait alors appel à Joseph Roos, Directeur ministériel des Transports Aériens, pour assurer la Direction générale de la S.U.C. Jean, fils aîné de Jules Chausson, prend la Direction des Achats et Approvisionnements tandis que son frère André devient Directeur Général adjoint. Le troisième fils, Jacques, plus jeune, entrera dans l'entreprise ultérieurement. Joseph Roos deviendra PDG de la S.U.C. en 1955. Les perfectionnements mécaniques continus dont bénéficie le car Chausson lui font successivement prendre le code technique AP 2 (modèles commerciaux APE, APH et AHE), AP 3 (idem) puis, afin de mieux correspondre au millésime : AP 48 (AH 48⁸, APH 48 et ASH 48) et AP 50 (AH 50, etc.), jusqu'au 16 avril 1952. A cette date, Gennevilliers a écoulé 5 640 autocars et autobus, ces derniers séduisant toujours plus de réseaux urbains au fur et à mesure de la conversion de leurs lignes de tramways vieillissants à l'autobus diesel.

Au 38^e Salon de l'Automobile, en octobre 1951, Chausson dévoile une nouvelle face avant avec «pare-brise panoramique» qui modernise considérablement son véhicule. Le disgracieux «nez de cochon» abritant le radiateur (de marque Chausson,

© Jean-Henri Manara



De 1947 à 1962, 1167 autobus Chausson sont livrés à Paris. A droite de cet APU 53 se trouve un break Simca Marly dont la caisse en blanc est aussi produite par Chausson.

évidemment !) disparaît, totalement intégré au galbe de la carrosserie. C'est ce nouveau visage, associé à des «jupes cannelées» sur les flancs du véhicule (c'est-à-dire des bas de caisse nervurés), qui va véritablement symboliser l'image du car Chausson pour le grand public, d'autant plus qu'il va être reproduit en modèle réduit par Dinky Toys et Solido ! En effet, il va être livré à plus de 10 000 exemplaires, soit un volume pratiquement double de celui de l'ancienne carrosserie. Sa production en série démarre le 17 avril 1952, son code technique est AP 52, décliné en modèles AH 52, APH 52, ASH 52 et AHH 52. Suite à de nouvelles améliorations techniques, l'AP 52 laisse la place, le 20 octobre 1953, à l'AP 521 (AH 521, APH 521, ASH 521 et AHH 521) selon les motorisations... mais APU 53 pour la version urbaine spécifique RATP. Le record de production annuel est atteint en 1954, année au cours de laquelle 1 206 cars et bus sortent de Gennevilliers, soit 40,4% de la production nationale (Berliet prenant la deuxième place avec 643 véhicules). Désormais adoptée par les deux autres plus importants constructeurs français (Renault et Berliet), la technique de la carrosserie autoportante séduit aussi en Allemagne : Setra l'adopte en 1951 et Mercedes-Benz en 1955. Le car Chausson avait vraiment dix ans d'avance...

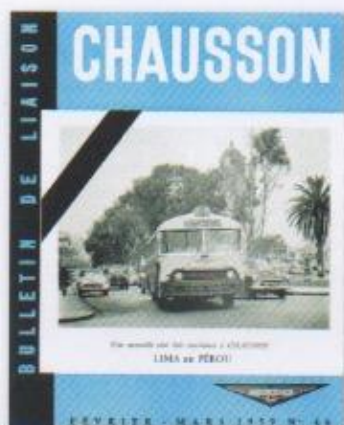
Le 2 février 1956, se substituant à l'AP 521, apparaît l'AP 522 qui va être le plus répandu de la production

Chausson : plus de 3 300 unités (dont 738 urbains APV, successeur de l'APU).

LA REPRISE PAR SAVIEM

Un coup de tonnerre frappe la profession le 29 avril 1959 : Chausson cède son activité Cars à Saviem, filiale poids-lourds de la Régie Renault. Autrement dit, le n°1 est repris par le n°2 du marché qui, déjà, vient d'absorber Isobloc et Floirat et compte bien ne pas en rester là. Officiellement, il s'agit - Marché Commun naissant - de constituer un champion national face à une concurrence désormais européenne. De fait, le nouvel ensemble représente 64% de la production française et prend le second rang dans l'Europe des Six, derrière Daimler-Benz et ses autocars Mercedes. Officieusement, on sait que la pression de la Régie a été très forte pour inciter Chausson à céder sa branche Cars, en échange de fructueux contrats comme l'équipement en radiateurs Chausson de toutes les voitures Renault et véhicules industriels Saviem, mais aussi l'emboutissage de la carrosserie de la Floride et de celle de l'Estafette. Renault, qui a aussi confié à la S.U.C. la fabrication en très grande série d'éléments de carrosserie pour la Dauphine, devient ainsi le premier client de la firme d'Asnières...

Dès lors, Gennevilliers devient sous-traitant d'Annonay où se trouve l'usine des cars et des bus Saviem, en fournissant les caisses nues motorisées des modèles



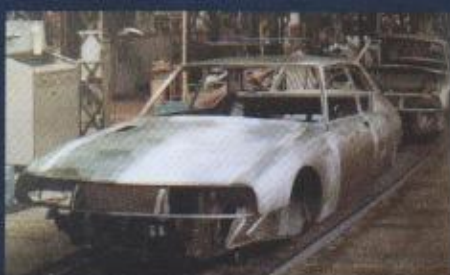
Le bandeau noir en couverture du Bulletin de Liaison n° 46 rend hommage à Gaston Chausson, décédé en janvier 1959 dans sa 83^e année.

1966



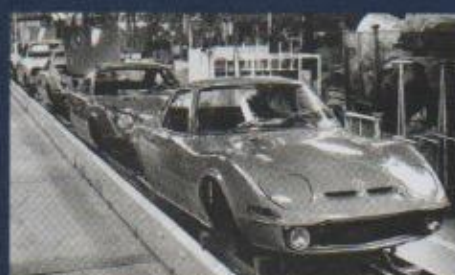
Pour Peugeot sont fabriquées les carrosseries des cabriolets/coupés 204, puis 304 pour une production totale de plus de 139 000 unités.

1970



De 1970 à 1974, Chausson produit 12 920 carrosseries de SM pour Citroën qui les équipe avec son V6 Maserati et assure les finitions.

1972



Chausson reprend l'usine de Creil de Brissonneau & Lotz, qui assure depuis 1966 la fabrication de l'Opel GT (103 463 exemplaires jusqu'en 1973).



La CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois) reçoit 142 autobus Chausson, dont 27 pour son réseau interurbain parmi lesquels ces huit ASH 521 livrés en 1955.

AP et APV qui gagnent l'Ardèche par la route. Sur place sont effectuées les opérations de peinture, pose des sièges et des équipements intérieurs, finition générale et livraison. Les véhicules deviennent des Saviem mais le prestige de la marque Chausson est tel dans la profession que les dirigeants de Saviem décident d'appliquer un double marquage sur les faces avant et arrière des véhicules. Ces derniers conservent leurs dénominations APH 522, ASH 522 et AHH 522, toutes disponibles en version urbaine rehaussée APV. Une nouvelle motorisation est proposée, le 6 cylindres Saviem Fulgur diesel de 150 ch, donnant naissance aux modèles SC 3 (autocar) et SC 4 (autobus APV), «SC» signifiant Saviem-Chausson. Gennevilliers livre son dernier véhicule le 5 mai 1966... une page est définitivement tournée dans l'histoire de l'entreprise ! Ressentie comme une véritable perte d'identité, la cession des cars est très mal vécue par l'encadrement et la maîtrise de l'entreprise : c'étaient les autocars qui avaient fait connaître la marque Chausson sur les routes du monde entier.

APRÈS LES CARS

Lorsqu'en janvier 1961 le gouvernement fait appel à Joseph Roos pour prendre la présidence d'Air-France, André Chausson, 46 ans, Directeur Général, devient PDG de la S.U.C. Il décèdera en 1970 ; il n'y

aura plus de représentant de la famille Chausson aux commandes de la société. Une nouvelle usine est bâtie à Maubeuge en partenariat avec Renault et Peugeot pour y produire à partir de 1971, dans un premier temps, les coupés et découvrables R15 et R17 (dérivés de la berline R12). Les deux constructeurs entrent à cette occasion au capital de la S.U.C., à hauteur de 26% (13% chacun). A son apogée en 1973, l'empire Chausson emploie 18150 personnes. Avec une capacité de 200000 véhicules complets par an, il est le premier constructeur européen de véhicules utilitaires légers et, en produisant 14000 radiateurs par jour, le premier fabricant mondial de radiateurs, plus important

que le principal fournisseur de General Motors aux USA. Dans le classement des entreprises françaises établi en 1979 par le magazine économique *L'Expansion*, Chausson se classe en 54^e position. Mais l'avenir s'assombrit lorsque la S.U.C. tombe insidieusement aux mains de ses deux puissants clients-actionnaires, qui ne cessent d'augmenter leur participation au capital, finissant par atteindre 97,66% en 1984 (48,83% chacun). Les relations historiquement houleuses entre les deux constructeurs, sur fond de concurrence acharnée, et leurs désaccords à répétition pour ne pas dire dialogues de sourds, font qu'ils ne parviennent malheureusement ni à s'entendre sur une stratégie industrielle, ni sur les investissements vitaux devant assurer la pérennité de leur filiale commune. C'est le naufrage pour Chausson, dont le démantèlement accéléré n'épargne pas l'activité historique «thermique/radiateurs», cédée en 1987 à Valeo[®]. Le dépôt de bilan est prononcé le 13 septembre 1993, et la dissolution de l'entreprise le 24 juillet 1996. Après 89 ans d'existence, Chausson restera à jamais un grand nom dans le livre d'Or de l'histoire automobile française ! ■

8. Le «E» final disparaît de l'appellation du modèle à moteur Hotchkiss. Cette version à essence est surtout prise par l'Armée française, à des fins d'unification de carburant avec ses autres véhicules.

9. Il s'agit de constituer un groupe français de taille internationale, indépendant de tout constructeur automobile, capable de faire face aux géants étrangers.

LES CHAUSSON SAUVEGARDÉS

On trouve aujourd'hui en France plus d'une quarantaine de Chausson sauvegardés dans des musées de transport, par des associations de passionnés d'autocars et autobus et chez des autocaristes privés, dont une dizaine de «nez de cochon», une petite trentaine d'AP 52 et successeurs, et moins d'une dizaine d'ANH/ANG. A l'étranger, où les Chausson ont aussi laissé un excellent souvenir, sept véhicules sont conservés dans cinq pays : un autocar par une association belge, un autobus (superbement restauré) par HTM (réseau de La Haye aux Pays-Bas), deux autobus refaits à neuf par le réseau de la capitale polonaise, Varsovie et deux



véhicules par des associations espagnoles (un car et un bus restauré aux couleurs du réseau suburbain de Barcelone). En Israël, où ont été exportés 245 Chausson de 1951 à 1959, l'ASH illustré ci-dessus est précieusement conservé par la compagnie Egged, le plus important transporteur du pays, qui en a exploité 129.

1980

1980

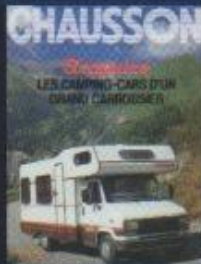
1980



Successeur de l'Estafette, le Renault Trafic est fabriqué dans les usines Chausson jusqu'en 2000 à 950 000 exemplaires avant son restylage.



La 504 pick-up sort de l'usine de Croix jusqu'en 1993 puis sa production est délocalisée en Argentine pour continuer à fournir les concessionnaires Peugeot.



Chausson se lance dans la fabrication de fourgons aménagés, puis crée en 1990 la société «Camping-cars Chausson», que Triganon acquiert en 1994.

BOBINES DE BUS

Si notre retrait forcé de la société ambiante devait perdurer, il restera probablement interdit quelque temps encore de vivre des moments culturels à plusieurs, en nous rendant au concert, au théâtre ou au cinéma ! Le CAPTC a pensé à combler ce déficit, en vous concoctant une sélection de films (ou de séries télévisées) mettant en scène des bus ou des cars, non pas fagacement, mais tout au long du film, afin d'étancher votre soif de culture et de véhicules de transport collectif. « Lumière » !

• **Le 84 prend des vacances** (film français de Léo Joannon, 1950), avec Rellys, Paulette Goddard, Mary Marquet. Un conducteur de bus travaille sur un économiseur de carburant. Sa femme perd patience et s'en va avec le premier venu. Furieux, le chauffeur se lance à la poursuite de la voiture, avec son TN rempli de voyageurs... (aucune version gratuite disponible sur Internet)



▲ - Une des affiches du film (plusieurs se côtoient, dont une où le titre devient : « Le 84 part en vacances ») - © Internet

• **L'Autocar en folie ou Soyez les bienvenus** (film français de Pierre Louis, 1953), avec Jean Nohain, Raymond Bussières, Annette Poivre, Roger Lancz. Le car radiophonique, qui va de ville en ville, est un Berliet PLA, avec passages de roues plats : <https://www.youtube.com/watch?v=4KKWUjEafYI> (film complet)

• **Bus stop** (Arrêt d'autobus) (film américain de Joshua Logan, 1956), avec Marilyn Monroe, Arthur O'Connell et Don Murray. Une intrigue amoureuse, sur fond de rodéo au cœur d'une Amérique mythique. La scène de l'autocar (un ACF-Brill ICI-41 de 1947) immobilisé par la neige est l'une des plus emblématiques du film. <https://www.youtube.com/watch?v=MZww0sz4rvU> (bande-annonce en VO, film entier disponible en streaming)



▲ - On aurait voulu le faire exprès... - © Internet

• **L'Abonné de la ligne U** (feuilleton télévisé français de 40 épisodes de 15 minutes chacun, de Yannick Andréi, diffusé en 1964), avec Jacques Dacqmine et Roger Rudel. En 1961, la ligne U (83) des autobus parisiens est l'objet d'une série d'affaires qui intéressent la police. (disponible en DVD et Blu-ray ; sinon, les 40 numéros de cette série peuvent être visualisés sur le site de l'INA, en bénéficiant de 30 jours d'abonnement gratuit, puis à 2,99 € par mois : www.madelen.ina.fr)



▲ - Sur les lieux du tournage de L'Abonné de la ligne U - © Internet

• **L'Auvergnat et l'autobus** (film français de Guy Lefranc, 1969), avec Fernand Raynaud, Julien Guiomar, Christian Marin. Un paysan auvergnat hérite de la fortune d'un Alsacien réfugié chez ses parents durant la guerre. Avec cet argent, il décide de s'offrir un autobus de la CTS strasbourgeoise. Des aventures rocambolesques, mais loufoques... mettant en scène un (voire plusieurs) SC 10, et même un R 4192 (générique du début) de 1955 ! https://www.youtube.com/watch?v=cG5HclSd_7Y (film entier)

• **The big bus** (Le Bus en folie) (film américain de James Frawley, 1976), avec Joseph Bologna et Larry Hagman. Un film déjanté de série B, qui met en scène un autobus articulé à 32 roues et 2 essieux directeurs, comme sorti d'un univers de BD, fonctionnant avec un combustible nucléaire, de façon à relier New York à Denver sans escale ! <https://www.youtube.com/watch?v=bPpBGsFddao> <https://www.youtube.com/watch?v=CvmpAiaBnNU> (extraits en VO)

• **Qui chante là-bas ?** (film yougoslave de Slobodan Sijan, 1980). En avril 1941, à la veille de l'invasion de la Yougoslavie, quelques voyageurs caricaturaux, tous pétris de défauts insensés, tentent de rejoindre Belgrade par autocar. Le véhicule ressemble de près à un Mercedes O 3500 avec calandre modifiée pour faire plus « local ». Cependant, il s'agit d'une erreur historique, puisque le modèle de Mercedes date de l'après-guerre ! <https://www.youtube.com/watch?v=SBoknTcx2aU> (bande-annonce en VOST, film entier disponible en streaming)

• **Aux yeux du monde** (film français d'Eric Rochant, 1991), avec Charlotte Gainsbourg, Yvan Attal et Kristin Scott Thomas. Par amour, le jeune héros détourne un car scolaire (un Saviem S 45 de 1966) pour rejoindre sa petite amie, mais l'affaire tourne mal... <https://www.youtube.com/watch?v=4BBYTaaFcy0> (générique de fin)

• **Speed** (film américain de Jan de Bont, 1994), avec Keanu Reeves, Dennis Hopper et Sandra Bullock. Un terroriste pose une bombe qui réduira l'autobus en miettes si la vitesse descend en dessous de 50 miles/h...



<https://www.youtube.com/watch?v=1cNBL3OOMRY>

(extrait en VO : haletant)



▲ - Le bus « vintage », aux couleurs du réseau de Santa Monica (Californie), utilisé dans le film « Speed » est un General Motors New Look TDH-5303 de deuxième génération (1966) - © Internet

• **La Vocation d'Adrienne** (série télévisée de Joël Santoni, 1997-2000), avec Anny Duperey, Christian Rauth et Jean-Luc Moreau. Anny Duperey, machiniste à la RATP sur un SC 10R de la ligne 173 ! Les trois épisodes de cette série ne se valent pas, mais, au moins, les numéros 1 et 3 méritent le détour pour vivre le métier « de l'intérieur » :

<https://www.youtube.com/watch?v=cOvElknS2y4>

https://www.youtube.com/watch?v=CypxXap_16c

(téléfilms entiers)

• **Into the wild** (film américain de Sean Penn, 2007), avec Emile Hirsch. Un étudiant diplômé décide de vivre « son » aventure, loin de la société de consommation, en voyageant à travers les USA jusqu'à ce qu'il trouve refuge en Alaska, dans un autobus abandonné. Inspiré d'une histoire vraie qui a d'abord fait l'objet d'un best-seller littéraire.

<https://www.youtube.com/watch?v=dSiOnGt-ems>

(reportage en anglais sur le bus de la ville de Fairbanks dont il est question dans le film)



▲ - Objet de toutes les convoitises de la part de randonneurs trop téméraires, le « Magic bus », un Harvester K-5 de 1946, qui a roulé sur le réseau de la ville de Fairbanks (Alaska), avait déclenché de nombreuses opérations de secours pour venir en aide aux excursionnistes égarés, en mal d'émotions fortes. Devant le nombre de victimes occasionnées par ces voyages mal préparés, il a été décidé d'hélicoptérer le bus par l'armée américaine, le 18 juin 2020, et de l'héberger en lieu sûr - © Internet

COMMENT NOUS CONTACTER ?

Président CAPTC : Martial LEROUX : martial.leroux@car-histo-bus.org

Secrétaire CAPTC : Muriel BONIJOLY : muriel.bonijoly@orange.fr

Trésorière CAPTC : Frances CUI : frances.cui@hotmail.fr

Webmestre CAPTC : Sylvain BLANCHARD : blanchardsylvain@free.fr

MEMBRES DU CAPTC

- AAF Autocars Anciens de France (Wissembourg, 67) :

assoautocarsanciensdefrance@orange.fr

- Amtuir (Chelles, 77) : amtuir@orange.fr

- APATBM (Bordeaux, 33) : apatbm33@gmail.com

- ARTM (Marseille, 13) : c.garnier@artm.asso.fr

- ASPTUIT (Toulouse, 31) : asptuit@free.fr

- Car-Histo-Bus (Caen, 14) : contact@car-histo-bus.org

- Cars et Bus et Compagnie (Roanne, 42) : contact@cars-et-bus.fr

- HistoTUB (Saint-Brieuc, 22) : histotub@gmail.com

- Omnibus Nantes (Nantes, 44) : contact@omnibus-nantes.fr

- Rétro Bus Lyonnais (Francheville, 69) : retrobuslyonnais@gmail.com

- Rétro Bus Nazairiens (Trignac, 44) : contact@retrobus-nazairiens.fr

- Saviem Passion (Orsay, 91) : philippe.beaussier@car-histo-bus.org

- Standard 216 (Pont-de-Claix, 38) : jmg.bus@numericable.fr

- Tram & Bus de la Côte d'Azur (Nice, 06) : giana@tramophiles.com

- La Vanaude (Vanosc, 07) : lavanaude@lavanaude.org

- Daniel CROSNIER : crosnierd@orange.fr

- Jean MONTANARO : jean.montanaro@savelec-est.fr

- Nicolas TELLIER : nicolas.c.tellier@orange.fr

