

Le Petit Chevronné



Les Grands-Mères en Seine - Septembre 2017

N° 208 – 4^{ème} trimestre 2017

BULLETIN DE LIAISON DES "CHEVRONNÉS"

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROEN ANCIENNES



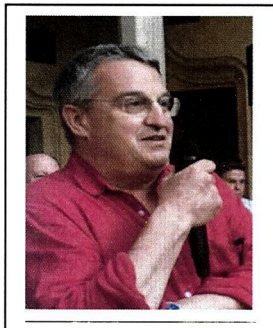
Le Petit Chevronné

BULLETIN DE LIAISON DES CHEVRONNES

N° 208

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROËN ANCIENNES

4^{ème} TRIMESTRE 2017



Editorial

Chers Amis,

Comme promis lors de notre dernière et néanmoins récente assemblée générale, voici votre bulletin de liaison préféré à vos yeux ébaubis déjà exposé !

Avec Daniel à la manœuvre, ce n'est pas le turbo mais les fusées auxiliaires... Un petit vent d'allégresse semble à nouveau flotter sur nos têtes, un certain nombre d'échéances motiver les troupes, le bonheur retrouvé quoi ?

J'espère que l'énergie qui vous anime nous permettra de passer une belle année 2018, en tout cas les projets ne manquent pas.

Le bureau et moi-même vous souhaitons de très bonnes fêtes de fin d'année.

Grosses bises

Christophe

Sommaire

- Edito du Président.
- Hommage à Lucien : Patrick Gaudillière.
- Calendrier 2017-2018.
- Insolite : les anciennes branchées M. Sevy
- Le train des frères Schlumpf : suite Bernard Léger.
- Euréka : les souvenirs de Jean Léon vus par Yves Bergeret.
- La production Devillaine : Daniel Pallegoix.
- Les filles aussi... Daniel Pallegoix
- Le Scoot OLD retrouvé
- Le saviez-vous ? Yves Bergeret
- Les Grands-Mères en Seine Pierre Prêcheur.
- 39^{ème} Assemblée Générale Yves Meyniel
- Mieux vaut en rire Yves Bergeret
- Les cars Citroën Daniel Pallegoix
- Les camions Citroën en miniature suite : Niels Veymy.

Pour ce numéro, crédit photos :
Yves Meyniel, Pascal Perreau, Pierre Prêcheur.



BUREAU : Christophe BOSLE
Christian AUGRAS
Yves MEYNIEL
Christian ROUX
Dominique VACHON
Bernard LACROIX
Philippe BLONDON
Pascal PERREAU
Eric DELARCHE
Bernard LEGER

Rédaction du Petit Chevronné : Christophe BOSLE - Maryse LACROIX - Yves MEYNIEL- Daniel Pallegoix
Avec la participation de : Christine BOSLE, Bernard LACROIX et Pascal PERREAU

LES CHEVRONNES - Annexe Lorraine - 1 Boulevard Foch - 21200 BEAUNE
leschevronnes@wanadoo.fr - <http://www.leschevronnes.fr>

CALENDRIER 2018

Vendredi 12 janvier : réunion mensuelle et galette.

Samedi 3 février : Fondue au Conifer

Du 7 au 11 février Rétromobile Porte de Versailles

Vendredi 16 février : réunion mensuelle avec Pierre Skorsky délégué régional FFVE

*Attention date modifiée **

Vendredi 9 mars : réunion mensuelle

10 et 11 mars Salon Champenois à Reims

6 au 8 avril : Salon AUTORÉTRO Dijon

Vendredi 13 avril : réunion mensuelle

Dimanche 29 avril : 17^{ème} BOURSE EXPO à Vignoles

21 mai : 7^{ème} Rallye des Bicylindres organisé par Fifi

Dimanche 1^{er} juillet : Pique-Nique à Présilly

21 et 22 juillet : sortie Hauts Doubs Expo Conifer

organisée par Maryse et Bernard Lacroix

du 7 au 9 septembre : La ligne Maginot

sortie organisée par Maurice Chenneveau sur une idée de Christian Augras

7 octobre : Jurassic Tour organisé par le Old Car Jurassien

SSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSS

Les réunions mensuelles ont lieu le 2^{ème} vendredi de chaque mois à 20h30 (sauf modification)*

5, place Anne Laprévote - 21300 CHENOVE

UNE TRACTION POUR JEAN MOULIN



AVIS

Venez participer au bal de présentation
de Titine pour ses 77 ans

**Le mercredi 17 janvier à 17h30
au collège Jean Moulin**

Et autour de nous :

- Salon du modélisme 5 et 6 mai 2018 à DOLEXPO
- 25 au 27 mai : Dol'Auto Passion 1^{er} Salon Dolois dédié à la passion et au rêve automobile.
- Dimanche 8 avril : 11^{ème} Rencontre Châlonnaise au Château de La Loyère 71100 organisée par l'Ami Deuche Châlonnais
- Dimanche 16 septembre 2018 : Bourse Expo CLUB 71 Château de La Loyère 71100

HOMMAGE A LUCIEN



Notre histoire a débuté un samedi en fin d'après-midi, c'était le début de l'été, il y a presque quarante années.

Tu venais d'acheter une traction avant, ta première voiture de collection et tu as fait appel à moi pour quelques réglages mécaniques. Ensemble nous l'avons essayée et c'est sur les hauteurs de Savigny où plus tard avec tous nos amis nous plantons ta vigne fétiche « les Gouttelettes ». Nous avons, avec une bouteille de Chartreuse, scellé notre amitié naissante et nous ne nous sommes plus jamais quittés.

Les années se sont écoulées nous apportant des moments intenses de joies et de découvertes, tellement difficiles aujourd'hui à évoquer.

Ensemble nous avons partagé l'amour du vin, de la vigne, de la traction avant et la complicité que nous avons eue avec les anciens de notre pays d'adoption que fut St Geoire- en -Valdaine, village de l'Isère où nous aimions souvent nous ressourcer. Sans toi Lucien, je n'aurais sans doute jamais eu ma propre vigne « Les Charlotte », symbole de l'amitié et de la camaraderie.

Des situations beaucoup plus pénibles nous ont encore plus rapprochés prouvant encore une fois que nous pouvions compter l'un sur l'autre. Et puis petit à petit la maladie est apparue, toi Lulu le battant, le courageux insensible à la fatigue, tu te sens diminué de semaine en semaine, de mois en mois. Tu deviens acariâtre, difficile à supporter mais la souffrance morale et physique devient tellement importante. Malgré ton désespoir nous avons encore ensemble dans les profondeurs des caves découvert les derniers millésimes des grands vins de Nuits St Georges.

Il m'a fallu te soutenir tant tu étais fatigué, comme jadis tu me soutenais les nuits d'ivresse de notre jeunesse où tu faisais mon éducation vineuse.

Nous avons tout essayé pour te faire retrouver l'espoir et le sourire mais rien ne peut te sortir de ta détresse.

Notre histoire se termine comme elle a débuté, un samedi en fin d'après-midi, un début d'été en bordure de ta vigne fétiche, avec les étendues du vignoble Savignien comme horizon. Une bouteille de Chartreuse à la main, tu as démarré ta traction avant une dernière fois pour ne plus jamais l'arrêter. Encore une fois tu as été courageux.

Nous ne vieillirons donc pas ensemble. Il nous reste plus que des souvenirs avec Lucien qui a été pour moi plus qu'un ami.

Je ne remercierai jamais assez la providence qui a fait qu'un jour nos chemins se soient croisés.

Patrick GAUDILLIERE.

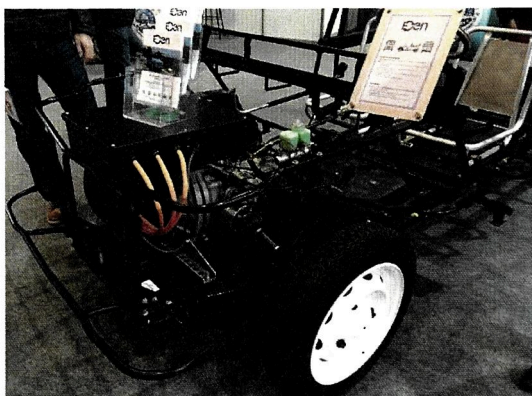
Insolite : les anciennes branchées...

Rubrique ouverte à tous...

Vu à Epoqu'auto M. Sevy



Surprise (de courant), les anciennes deviennent branchées, une idée dans l'air du temps, plusieurs fabricants proposent un véhicule fabriqué d'après un modèle existant équipé d'un moteur électrique.



EDEN CASSIS issu de la Ste Méhari 2CV Club Cassis propose la Méhari EDEN 100% électrique avec des milliers de combinaisons pour les finitions, autonomie 130km, capacité de franchissement supérieure au modèle d'origine, budget à partir de 23 900 € éligible au bonus écologique.



La E-MOKE de la société BurBy's de Villefranche sur Saône.

Pour cette dernière, un moteur de 10W, transmission automatique, vitesse de 70Km/h pour une autonomie de 80 km, véhicule de catégorie L7e, homologué route à partir de 16 ans, à partir de 14 950 €.

Ci-dessous : la E-STORY construite par la Ste Méhari Loisirs Technologie basée en Ardèche propose également un véhicule tout électrique sur base de Méhari.



Les adresses :

- www.eden-cassis.com
- www.burbys.fr
- www.renaissanceelectrique.com

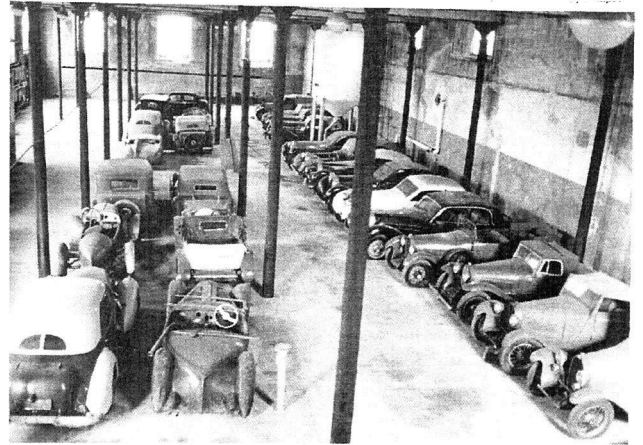
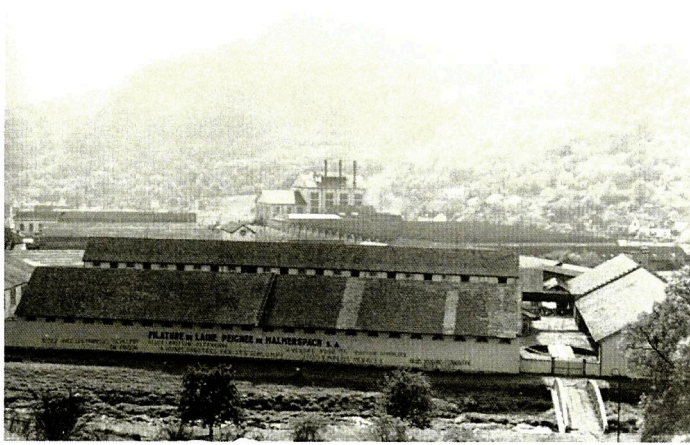
Et ci-contre la version officielle de la CITROËN E-MEHARI



Quand en gare de Thann le train des frères Schlumpf forme convoi avec le train des souvenirs !

Vous vous souvenez de cet article d'Yves Bergeret dans notre dernier numéro ?

Eh bien cela a rappelé des souvenirs à Bernard Léger, en prime avec des photos !

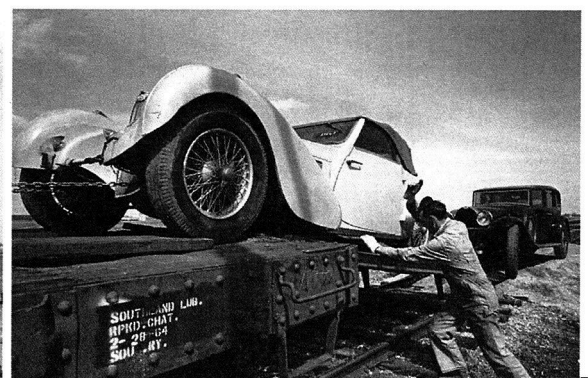
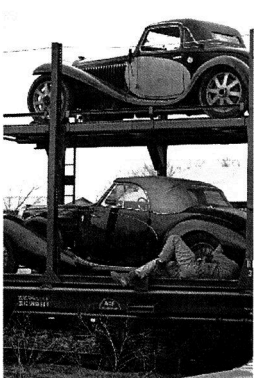
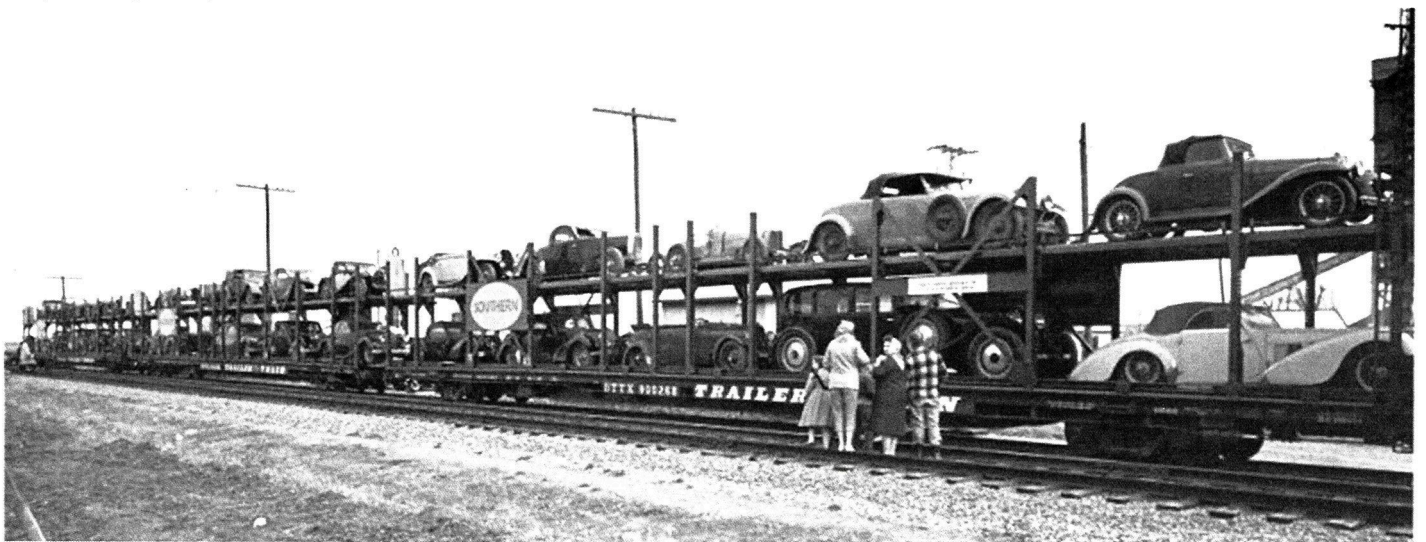


Dans les années 70, étant souvent en Alsace et ayant participé en 1977 aux premières visites du musée SCHLUMPF sous les harangues et le contrôle des syndicats, j'y ai entendu parlé du train mythique que les frères Hans et Fritz avaient commandité pour rapatrier depuis les USA une collection de vieilles voitures dont de nombreuses BUGATTI (30 dont une des 6 Royales fabriquées) et les avaient débarquées dans l'usine de MALMERSPACH.

Par curiosité je suis allé une fois à MALMERSPACH pour voir l'usine et essayer d'entrevoir ces fameuses BUGATTI ...

C'était un jour d'automne dans le massif des VOSGES, au fond d'une vallée triste et au bord d'une rivière, une usine désaffectée absolument LUGUBRE et impossible de franchir l'enceinte clôturée !

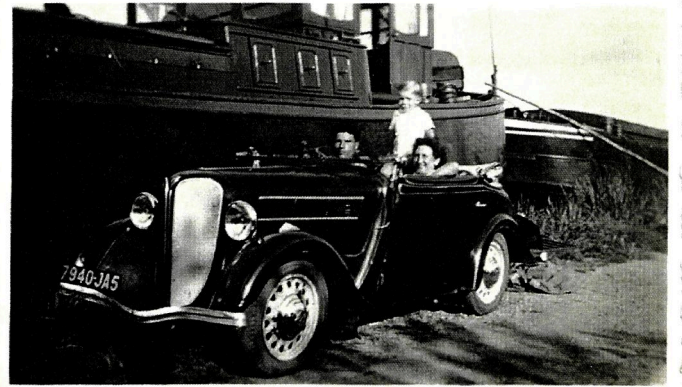
Alors j'ai essayé de retrouver les images de cette aventure automobile fabuleuseet ainsi peupler ma mémoire de belles images. En regardant de près sur le train, il me semble reconnaître la voiturette d'ETTORE BUGATTI, comme celle prêtée à l'expo de Vignoles par Patrick Friedli ?



Euréka !

Il y a peut-être bien longtemps Jean-Léon, mais tu te souviens ?

Par Yves Bergeret



Juché sur les panneaux de cale du mono moteur « Charles », la péniche à coque acier de ton grand père, rare sous nos latitudes, manœuvrée en fait très jeune par ton père, comme au volant de ta première voiture ton impatience t'incitait déjà à tenir en permanence le klaxon en main pour que s'écartent tous ces chalands d'un autre âge, toujours tractée depuis le chemin de halage !

Tu te souviens comme sous le regard effrayé de ta mère tu aimais lorsque le vent venait de face, parcourir à toute vitesse l'enfilade de ces panneaux, tu étais alors non plus au volant de ton auto, mais aux commandes d'un Dewoitine s'arrachant du Béarn notre seul porte avion dont les photographies illustraient régulièrement les pages de L'Illustration !

A propos de L'Illustration, tu te souviens comme dans le port de Dijon tu escaladais les énormes tas de sables te prenant cette fois-ci pour Adolphe Kégresse déboulant du sommet de la dune du Pyla sous les yeux remplis de fierté de Monsieur André Citroën et ceux blasés des militaires et politiques présents qui n'attendaient que le repas prévu, il était bien connu que le « Patron » savait recevoir, à l'issue de la démonstration immortalisée par le photographe de cette revue !

Tu te souviens aussi, Jean-Léon, comme entre Semur et les Laumes, du fait de la profusion des écluses tu étais, mais à vrai dire un peu plus grand, autorisé à emprunter le chemin de halage, tricotant de toute la force de tes petites jambes pour arriver en même temps au sas suivant ouvert au large permettant à « Charles » d'y pénétrer sans attendre la manœuvre des portes.

Tu te souviens comme dans le sens avalant, profitant du tremplin que formait l'écluse de départ tu rivalisais presque de vitesse avec les 60 CV du semi-diesel de ton père !

Tu te souviens aussi du jour où quittant lège (*) le port de Dijon pour rejoindre Saint Jean, ton père avait été obligé de démonter les panneaux en bois verni de la capitainerie pour permettre à son « Charles », à moins que ce ne soit déjà le magnifique « Bregel » équipé d'un 6 en ligne GM, de passer sous les ponts.

L'orage que redoutait ta mère ayant éclaté passé l'écluse d'Ouges, tu t'es installé au volant de ta voiture au côté de ton père lequel à l'image du Capitaine Haddock dans l'Etoile Mystérieuse tenait sous le grain la barre à roue, et toi comme dans les Sept Boules de Cristal tu te croyais au volant de sa Ford Lincoln Zéphire jaune décapotée sous une pluie torrentielle..

En fait tu tenais bien en main celui de ton cabriolet Renault Viva, le modèle Devisix des Etablissements Devilaine Frères dont le sigle (EDF) que l'on voit frappé sur les plus anciennes caisses a dû sous les coups de butoir de....l'EDF, être abandonné !

Tu te souviens aussi du cabriolet Rosengart du cousin Marcel, mais bien que le décor soit inchangé, c'est une autre histoire !

PS : A la vérité, je dois l'identification de la voiture à pédales de Jean-Léon ainsi que l'histoire de son sigle à mon cher beau-frère, Jean-Ferjeux Michaud-Nérard, antiquaire rue Chaudronnerie à l'enseigne de sa grand-mère, « Antiquités Gossot ».

Je vous incite à une petite visite au bras de votre épouse, votre regard appuyé pourrait bien lui faire comprendre ce que pour Noël vous souhaiteriez découvrir dans votre soulier !

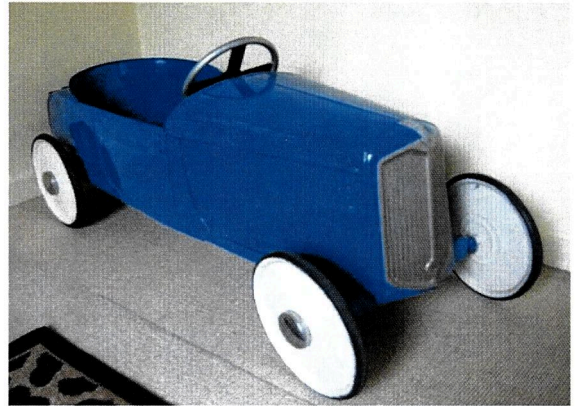
(*) " à vide, donc très haut sur l'eau »

Elle est pas belle, ma DEVILLAINE ?

Daniel PALLEGOIX



DEVISIX (1935) proche de celle de Jean-Léon



DEVISIX plus ancienne (1931-32)

L'histoire commence avec Jean-Léon B. : bonne idée qu'il a eue de nous mettre sous les yeux la photo d'un bambin au frais minois - lui-même, en personne, il n'y a pas si longtemps... (enfin, si, quand même !...) - qui trône au volant de sa voiture à pédales du haut de l'imposant «automoteur» de ses parents marinières.

Elle continue, l'histoire, avec l'insatiable curiosité d'Yves B. : il sait que ce mignon garçonnet sur sa petite auto peut nous en raconter de toutes les façons (voir la plaisante évocation publiée dans ce numéro), et son bolide aussi, à condition de trouver ce que cache la marque **DEVISIX** apposée sur l'objet roulant mal identifié.

Et là ..., alors, là..., voici que les plus fins limiers du «Petit Chevronné» se lancent sur la piste « EDEF » (nom de code ?) ou « **DEVILLAINE Frères** », nom commercial, dans le monde impitoyable et bouleversifiant de la voiture à pédales.

Ce qu'ils ont ramené, vous avez la chance d'en profiter en première exclusivité mondiale.

RAPPORT d'ENQUÊTE

Les témoignages les plus autorisés s'accordent pour donner une place de choix dans l'histoire de la voiture à pédales d'enfants française... à cette Entreprise **DEVILLAINE Frères**, installée non loin de St Etienne, dans la cité industrielle de Charlieu (département de la Loire).

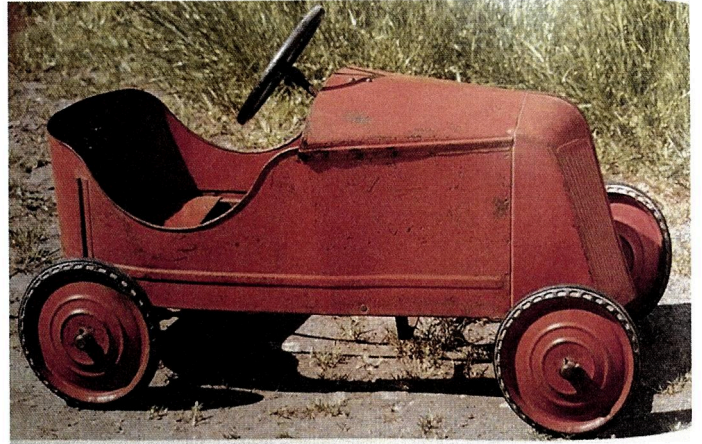
Réputée dès le début du vingtième siècle, elle renforce son activité en suivant le développement des autos des «grandes personnes», vers 1925, au cœur des années folles, et s'offre même le luxe d'une sous-marque, destinée à reproduire pour les enfants pédaleurs, les Renault six cylindres (genre *MonaSIX*, etc.), en contractant **DEVillaine** et *MonaSIX*... pour donner, mais oui, bien sûr, **DEVISIX**, inscrit dans un losange, façon losange Renault.

Il apparaît donc que notre cher Jean-Léon, incontestable Citroënniste chevronné, a eu l'immense mérite de renier sur le tard ce déplorable culte de Renault qui ne pouvait le mener que dans une impasse.

...MAIS VOICI LE SCOOP!!!

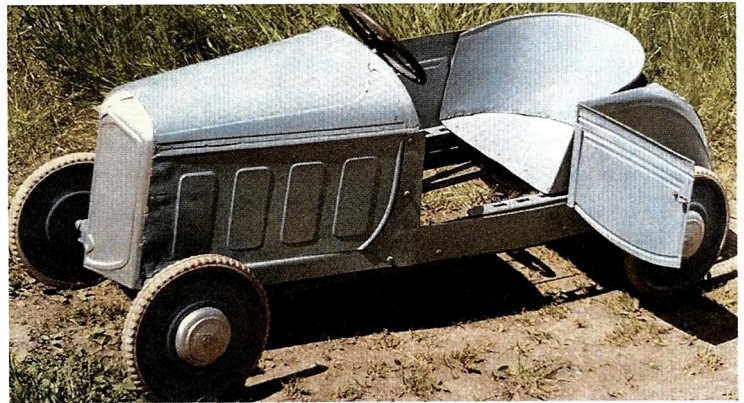
Photo unique et introuvable
(...et nous l'avons trouvée !)
de la petite copine de Jean-Léon :
c'est la Paulette R.,
la fille du chef divisionnaire
de la navigation de Pouilly-en -Auxois,
à qui il vient de prêter sa belle auto.





Voici donc deux **DEVISIX**, première génération (milieu et fin des années 1920), qui ont sans aucun doute fait rêver les plus âgés d'entre vous... (oh, non... pardon !), surtout celle de gauche, qui se veut une copie fidèle du capot «crocodile», dans un très beau jus : voyez ses grandes roues à rayons et les pneus... d'époque !

Pourquoi tant de Renault, direz-vous, ... et à juste titre ? Parce que la petite *Citroënnette*, jolie réduction de la fameuse «5 HP» vient d'être mise en vente... et qu'il est logique de se tourner vers le principal concurrent ? Quant au Peugeot d'avant 1940, qui s'en est inspiré ? Les spécialistes, peut-être, nous donneront la réponse...



Modèle de 1933-34 (?) avec portes ouvrantes : le luxe !



Et puis, (*ci-contre à gauche*) pour compléter les quelques intéressants modèles des années 30, voici un exemplaire «avec une belle patine» (comme disent, aujourd'hui, certaines annonces de voitures anciennes...), très fidèle aux modèles aérodynamiques de 1935-37.

Enfin, *ci-dessous*, saisie par l'objectif de nos paparazzi, planqués dans l'herbe, un magnifique modèle **DEVISIX**, inspiré de la Vivasport 1938, «toutes options» : pare-chocs, chromes, phares, portes ouvrantes...



Remerciements : voir l'indispensable site voituresapedales.fr - crédits photos : D R et le livre de Paul Herman « **Voitures à pédales** » (Glénat), (prêt Eric DELARCHE)
À SUIVRE, un jour, peut-être : les voitures jouets **CITROËN**, l'illustre marque **EURÊKA**, etc.

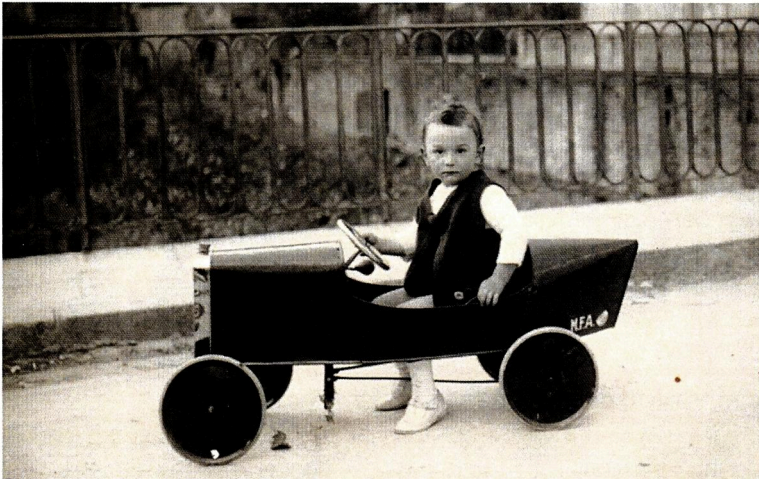
Voitures à pédales : les filles aussi...



Ah, la femme au volant !...



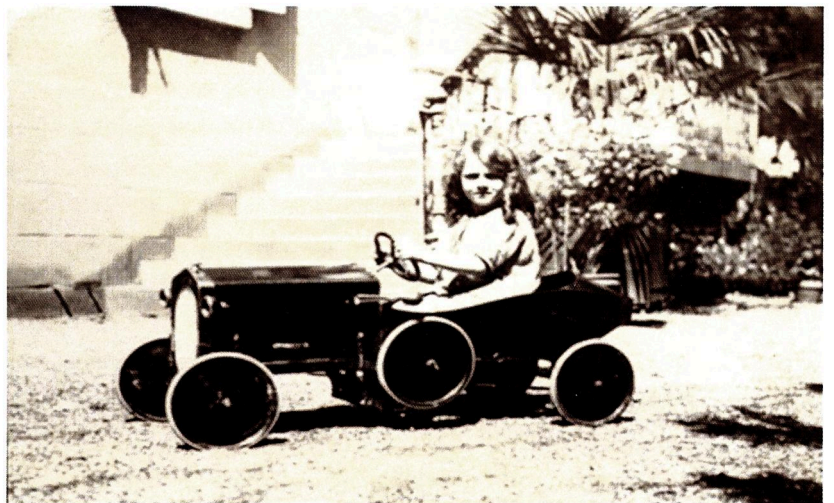
Séquence émotion et charme rétro



Chevronnées, Chevronnés,

N'hésitez pas plus longtemps :
sortez de vos tiroirs et de vos albums
une photo de vous (ou d'un(e) autre...)
en VOITURES À PÉDALES !!!

(on en a déjà quelques-unes sous le
coude...)



*Les documents seront publiés ici sous le plus strict anonymat,
et le jeu consistera à deviner « Qui c'est ? »*

NDLR : Dans notre précédent numéro, Yves Meyniel présente la production OLD principalement connue pour ses galeries et accessoirement les remorques bagagères, la trace d'un mini scooter pliable était relatée mais sans document pour l'illustrer. Grâce à la sagacité de Daniel Pallegoix, le voici :

O.L.D (suite) : le *Miniscoot* répond « Présent ! »



« En 1960, les établissements Olivier Lecanu-Deschamps (O.L.D.) se lancent dans le scooter avec un minuscule engin repliable, logeable dans le coffre d'une voiture. Ce *Miniscoot* possède un moteur de Manurhin 75 cm³, à embrayage automatique et variateur continu. Le guidon, rectiligne et rabattable, est formé de deux branches en V très ouvert et ne porte que deux manettes : la poignée des gaz et la poignée des freins.

De taille très réduite (1,17 m de long), pesant 48 kg, il est dénué de toute suspension, mais possède une selle confortable montée sur anneaux de caoutchouc. Un affreux réservoir de 4l est accroché au bout du cadre tubulaire... ». La couleur fait penser à un projet d'utilisation militaire ?... Mais le *Miniscoot* n'entrera pas en production.

(Extrait de «SCOOTERS de A à Z» par Jean Goyard et Bernard Soler-Thèbes (E.T.A.I.)

Saviez-vous que.....

En 1917, anticipant le retour à la paix André Citroën met en chantier dans la foulée des Mors d'avant-guerre des voitures de luxe mais pressentant que l'avenir est aux modèles bon marché il vend à Gabriel Voisin avec leurs plans les 12 voitures qu'il vient de construire lesquelles ne porteront jamais le célèbre double chevron.

A cette époque, au sein des usines Voisin d'où sortaient des « aéroplanes », travaillait au bureau d'étude un certain...**André Lefèvre** !

Saviez-vous que...

Bernard le fils aîné de André et Giorgina Citroën se prénomme en fait « **Bernard-Max** » en honneur à ses deux oncles :

- Bernard Citroën, frère de son père mort au combat en Argonne le 9 octobre 1914
- Max Bingen, frère de sa mère tué sur le front Italo-Autrichien le 22 juillet 1916

Deux héros, lourd à porter comme héritage, il est compréhensible que pour trouver sa propre identité, déjà dévastée par la descente aux enfers de son nom et le décès consécutif de son père, il avait 18 ans en 1935, il ne se fasse appeler par la suite et tout au long de sa brillante carrière de polytechnicien comme son père, que **Bernard**.

Rubrique d'Yves Bergeret

Grands-mères en Seine 2017

Pierre Prêcheur

Nous cheminions paisiblement (90, puisque plus serait interdit ...) à bord de la voiture du siècle (l'autre, le vrai, celui de l'automobile), bercés par le doux bruit de succion du carburateur horizontal, lorsque nous avisâmes quelques automobiles garées sur le bas-côté :

Une roturière Citroën C4, un agile roadster Georges IRAT et une voiture de maître, de marque DELAGE ..., capot levé.

Quoi de plus normal pour un matin de septembre 2017.

Son chauffeur mécanicien, en tenue de schtroumpf (bleue) était penché sur le carburateur, tout en gardant un œil sur le distributeur d'allumage.

Après quelques civilités, nous nous enquîmes de la forme physique de la voiture et de la santé morale de ses occupants. « Tout va bien, le problème est réglé, nous repartons dans 5 minutes » nous affirma l'homme en bleu.

Confiants dans le diagnostic du grand schtroumpf, nous remontâmes dans notre traction « mitée » (1), persuadés de voir rapidement apparaître « la belle voiture française » dans le rétro. Il n'en fut rien.



Au regroupement à COULMIER, on compte 5 FORD T, une C4, un roadster C6, 4 Traction dont un cabriolet 11 légère et une 7A, une TALBOT M67, un roadster GEORGES IRAT et une MATHIS coursifiée dont la constante bonne humeur du conducteur force le respect. Par temps de pluie, les trajets en avant-guerre peuvent être plus ou moins sportifs selon la voiture. Sans capote, sans gardes boues, sans pare-brise, pas même un saute vent, avec un moteur qui perd l'huile et la flotte, l'homme ne s'est jamais départi de son sourire.



De temps à autre, nous parvenaient des nouvelles des naufragés de la DELAGE. On entendit d'abord parler d'allumage rincé, de fuite d'eau (Eclator aurait nagé dans le bonheur), puis de bielle ...

Jusqu'au moment où retentit l'infamant mais définitif « Eric, va chercher le plateau ! »

Daniel, ne cède point au découragement, les collectionneurs de grandes classiques, de la génération précédente ont tous tâté de la remise en route difficile. DALMIER a cassé le moteur de sa première BUGATTI 57 au bout de quelques kilomètres et se souvient dans « les roues de fortune » de la défaite d'un retour en remorque derrière une C4. Il en gardait une certaine défiance envers le garage vendeur qui possédait une barre de remorque coudée « spéciale 57 ». Le plateau n'est finalement que le prolongement moderne de la traditionnelle barre de remorque.

Et puis une DELAGE, même sur un plateau aura toujours plus de gueule qu'une MEGANE, fut-elle dans la vitrine d'un concessionnaire (2).

Au fait, cette DELAGE, c'était quel modèle ?

Une magnifique DR 70 de 1929 dans sa teinte et sa patine d'origine. La DR 70 est un 6 cylindres de 2.5 L (14 CV) à soupapes latérales.

La berline TALBOT lui est contemporaine et joue dans la même gamme : 6 cylindres, 2.5 L et 14 CV mais à soupapes en tête.

Dernière contemporaine française dans cette gamme, le roadster C6 aligne lui aussi un 6 cylindres de 2.5 L à soupapes latérales.

Sa capote et son spider devront malheureusement rester fermés par ce temps incertain.

Les GEORGES IRAT, je ne vous en parlerai pas ici puisque vous avez tous en tête l'excellent article paru dans le « petit chevronné » N° 204 qui vous dévoilait tout sur le dernier constructeur de roadster français.

Quant aux tractions, je ne vous ferais pas l'affront de vous détailler les caractéristiques des différents modèles.

Si le respect de la tradition veut que chaque aventure d'Astérix se termine par un banquet, aux Grands-Mères en Seine, chaque balade commence par un banquet.

C'est ça aussi le respect de l'origine. Il ne serait pas venu à l'idée d'un conducteur d'avant-guerre d'affronter la route et ses dangers sans l'aide d'un petit blanc sur la charcuterie et d'un rouge sur le fromage (voire d'un dernier pour la route).

Bon, assez discuté. En voiture, direction l'Yonne toute proche et son château de TANLAY.



Le Château de TANLAY est un magnifique édifice renaissance entouré de douves en eau.

Sa construction débute au 16^e siècle sous l'égide de François de COLIGNY.

Le choix affirmé du protestantisme à une époque troublée de guerres de religion ne permit pas à la famille de COLIGNY de profiter d'une vie suffisamment longue pour achever le château. De cette époque date la fresque (inachevée) de la voûte en coupole de la tour de la Ligue qui figure les grands personnages du royaume sous les traits des dieux grecs.

La construction s'est poursuivie au 17^e siècle avec le nouveau propriétaire Michel PARTICELLI D'EMERY, surintendant des finances de MAZARIN ! (Heureuse époque où l'œuf qui donna naissance au canard enchaîné n'avait pas encore été pondu). En 1704, le château est vendu à la famille qui le possède toujours aujourd'hui. En 1963, il accueille furtivement Angélique, marquise ... des anges.

Face au château, les communs forment un immense U, avec des tas de portes. Loin des ors de la Renaissance, ils m'ont attiré comme un aimant. J'espérais sans doute tomber sur l'atelier de Geoffrey de PEYRAC en train de transformer un vulgaire bout de tôle en or, à défaut, découvrir une DELAHAYE ou une HOTCHKISS, abandonnée sous la poussière par un de ses descendants.

Rien, bien sûr.

Naïf, ce garçon, me direz-vous ?

Non, plein d'espoir, c'est ce qui fait vivre !



Nous avons repris la route depuis un moment quand vers BERU (oui, j'ai retenu ce nom, allez savoir pourquoi - j'hésite entre l'hommage aux méthodes efficaces de l'adjoint du commissaire San Antonio et la reconnaissance éperdue en l'étincelle salvatrice des bobines bleues), nous vîmes une première FORD T s'arrêter et son conducteur lever le capot, bientôt imitée par ses consœurs. Surchauffe ? Trembleurs pris de panique ? Syndrome Delage ?



Que nenni, juste la conscience professionnelle de maitres coqs surveillant la cuisson des saucisses.

Quelles saucisses ??

Et bien celles que chaque conducteur de FORD T peut, chemin faisant, faire cuire dans sa boîte à saucisses. Cet ustensile mécanico-culinaire qui épouse exactement la forme du collecteur d'échappement est une particularité de Tin Lizzie, je n'en ai jamais vu sur un autre véhicule.

Si les ricains n'étaient pas là ... on se serait tous contenté de chips à l'apéro à LICHÈRES

Et c'eût été dommage car l'apéritif offert par Sylvie et Philippe fêtait l'arrivée d'une petite Camille toute neuve !

Dimanche, les équipages se retrouvent, à l'heure, au petit déjeuner, et démarrent, à l'heure, en direction d'ARCY sur CURE où ils arrivent ... en retard.

La faute à la voracité proverbiale des moteurs d'avant-guerre qui ont tous eu très soif à la même station-service ... en libre-service Et là, point de pompiste à houspiller pour qu'il accélère la manœuvre, mais seulement l'attente du bon vouloir d'un processeur qui vérifie froidement et méthodiquement l'authentification de 15 numéros de cartes bancaires, avant de délivrer le salvateur « Allez-vous servir en SP98 ». J'ai vérifié, aucun véhicule présent n'eut l'outrecuidance de camoufler sous son capot un diesel Indenor.

Nous nous présentons donc avec un léger retard, à la visite des grottes, ce qui nous permis d'en accumuler un bien plus conséquent lorsqu'on nous apprit que le guide avait préféré partir à l'heure avec un groupe de 4 personnes plutôt que de subir l'humiliation d'un retard sur l'horaire, laissant ainsi son collègue conduire 2 groupes pleins dans la visite suivante....

Quand il pleut dehors, une grotte s'avère finalement assez accueillante. Et celle d'ARCY accueille des visiteurs depuis le 19^e siècle. Mais pendant très longtemps, les visiteurs se sont contentés de venir ici pour raccourcir les stalag (mites et tites) et en emporter un petit bout en souvenir. Ce n'est que dans l'histoire proche qu'ont été révélées les peintures pariétales qui font la renommée des grottes aujourd'hui. Selon notre guide, c'est un nettoyage « de printemps », au KARCHER qui a mis à jour les dessins en ... 1976. En même temps cette révélation tardive en a fait disparaître environ 80%. Le maître d'ouvrage n'ayant qu'une confiance limitée dans la haute pression, s'était adjoint les services d'une solution d'acide chlorhydrique à l'efficacité redoutable. Outre leurs œuvres picturales les grottes bénéficient d'une acoustique exceptionnelle, propice au chant. Il fallut bien essayer. On y a entendu quelques œuvres classiques et une composition originale rendant hommage à la truie (bien que ces grottes soient l'œuvre de la Cure et ne doivent rien à l'habileté d'un maçon néanderthalien). Retour à la lumière du jour. Tiens, il ne pleut plus. C'est l'homme à la MATHIS qui va être content ! Direction BUFFON, son restaurant, ses forges - j'ai l'impression que nous allons être en retard.

Les Forges de BUFFON ont été construites par BUFFON en 1768, la pièce maîtresse en est le haut fourneau, dont les soufflets étaient actionnés par la force hydraulique d'une roue à aube. La roue, elle, est actionnée par une dérivation de l'Armançon. La forge a employé jusqu'à 300 ouvriers. Elle est conçue, bien avant les traités de FOURRIER, sur le modèle du phalanstère et regroupe en un même lieu la fabrication, les logements ouvriers, la maison de maître, le four à pain, une chapelle, les jardins ... Le siècle des Lumières amorçait celui de la révolution industrielle.

L'activité sidérurgique s'arrête en 1868 et laisse la place à une cimenterie (un haut fourneau peut toujours être recyclé en four à chaux) laquelle cesse définitivement toute activité en 1923, à la suite d'un incendie.

Aucun essieu de FORD T présente, fusse-t-elle Bordelaise, ne fut donc forgé à partir de cet acier Cote d'Or.

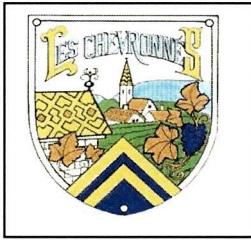
Le site appartient à la même famille depuis 1860. C'est d'ailleurs l'une des propriétaires qui nous fait découvrir les jardins habituellement fermés à la visite.

Le patrimoine me paraît toujours avoir une saveur particulière lorsqu'il est conservé et transmis de génération en génération. Dehors il pleut et il est temps de rentrer à COULMIER.



Merci à SYLVIE et PHILIPPE qui arrivent toujours à renouveler un parcours très équilibré sur cette région et ...
A LA PROCHAINE.

- (1) Ce qualificatif n'a rien de péjoratif, il permet simplement à sa propriétaire de la distinguer des autres véhicules.
- (2) J'ai bien sûr pris ce modèle et cette marque au hasard, n'y voyez aucun parti pris de ma part.



Club de la Traction Bourguignonne et Citroën Anciennes

39ème Assemblée Générale

Dimanche 10 décembre 2017 au Restaurant des 3 Ducs à Daix.



L'assemblée accueille trois nouveaux adhérents :

- Jean BORDAT de Foucherans (Jura) Méhari 1976.
- Franck BUGUET de Sombornon (Côte d'Or) Traction 11BL 1951 et DS20 Pallas 1973.
- Patrice NAIGEON de Segrois (Côte d'Or) DS Cabriolet 1973.

Le président Christophe Bosle ouvre la séance :

« Mes chers amis,

Nous voici une fois de plus réunis pour l'assemblée générale de notre chère association les Chevronnés. Cette ultime réunion pour 2017 a toujours valeur de bilan de l'année écoulée, avec ses moments de joie comme de peine. Comment ne pas évoquer la fin tragique de notre ami Lucien (Camus) ?

Je ne tiens pas à m'étendre plus que de raison sur sa disparition, cela serait vain et ne ferait qu'entretenir la peine. Comme pour Jean (Lanaud) dont je garde sur mon ordinateur l'enregistrement de France Bleu Bourgogne et que j'écoute non sans une certaine émotion de temps en temps, Lucien avait une voix extraordinaire, certes moins rocailleuse que celle de mon Morvandiau préféré mais néanmoins bien bourguignonne, presque d'une autre époque.... Gardons le souvenir joyeux du bon compagnon qu'il était. Nous lui dédions cette journée et trinquerons à sa mémoire à l'apéritif.

Pour les joies il y a eu les réunions mensuelles, quel que fut le nombre de participants car ils y ont pris du plaisir et ont pu tatasser à loisir comme de vieilles filles. Nous avons eu de joyeuses sorties organisées par les Card et les Guyot pour ne pas dire les jurassiens, par Les Lacroix, par Les Blondon, le pique-nique par Les Jeanpetit sans oublier Vignoles bien sûr. Ah Vignoles 2017 : je me revois le dimanche soir les bras ballants au pied de la locomotive et me demandant : Et maintenant qu'est-ce qu'on fait ?

Je ne reviendrai pas sur la fatigue et les humeurs d'âme d'Yves et de votre serviteur car vous en ayant précédemment fait part, vous avez su vous mobiliser, que ce soit parce que ça sentait le pâté, parce qu'il y avait urgence, parce que vous n'aviez pas osé avant, bref pour sauver le navire. En tout cas c'est reparti, soyez en tous remerciés ».



Christian ROUX, trésorier présente les comptes de l'année écoulée

Picroux Story : le retour OPUS 2017

Le nombre de cotisants reste sensiblement le même, la cotisation est toujours fixée à 31 euros. Les ressources 2017 du club sont tirées en partie des cotisations et principalement des résultats de la bourse d'échange de Vignoles.

Le budget 2017 se traduit comme suit selon la ventilation habituelle :

Les frais de fonctionnement diminuent cette année en l'absence d'investissement ou d'évènement particuliers. Ils représentent 28 % de l'ensemble.

Le coût du Petit Chevronné, impression et frais d'envoi, diminuent mais ce poste est en trompe l'œil car seuls 3 numéros sur 4 ont été financés sur l'exercice. Cette dépense se monte à 26% du budget.

L'entretien des camions n'a pas donné lieu à des dépenses particulières cette année, son coût est en diminution et représente un minimum pour les faire rouler pour 7% du budget.

Les dépenses de secrétariat restent peu ou prou identiques à l'an dernier

Quant au poste restitution aux adhérents qui recouvre la prise en compte d'une partie du repas de l'AG, la galette, le pique-nique et divers pots, il augmente sensiblement cette année le club s'est montré plus généreux. La part de ce poste dans le budget se monte à 38 % contre 22% l'an dernier.

S'agissant de Vignoles, le plateau présenté était exceptionnel. Cette année la réussite était encore au rendez-vous puisque nous avons accueilli 7500 visiteurs et 1500 véhicules de collection.

En termes d'engagement financier, les finances du club ont permis d'avancer les premières dépenses, Le sponsoring reste la ressource essentielle pour l'organisation de la manifestation car il apporte 44 % des recettes.

A année exceptionnelle dépenses exceptionnelles, on note une augmentation de 21 % des frais d'organisation dont l'essentiel provient des animations.

Ainsi l'année 2017 a été une excellente année au plan financier, grâce à la participation des membres du club qui portent la réussite de Vignoles.

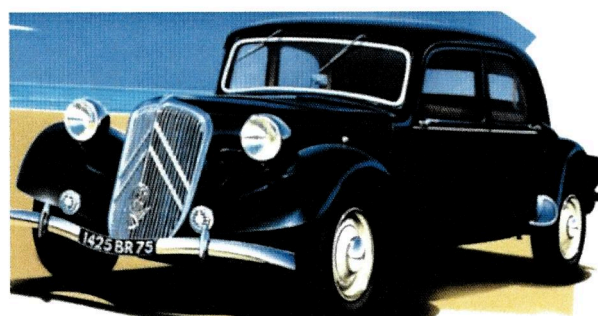
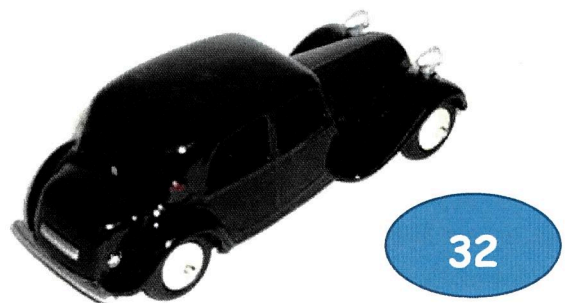
L'assemblée approuve à l'unanimité le rapport financier.

Yves MEYNIEL, secrétaire, fait le rapport moral des activités 2017 :

« L'effectif des adhérents se maintient depuis 4 ans à 78 membres, 32 sont de l'agglomération dijonnaise, 12 du Sud Côte d'Or, 11 de Saône et Loire, 8 du Jura, 7 du Nord Côte d'or et 6 d'autres départements (Alpes Maritimes, Isère, Meuse, Pyrénées Orientales, Puy de Dôme aussi d'Allemagne).

Le garage 2017 des Chevronnés contient 157 modèles de Citroën, 70 traction, 40 bicylindres, 16 DS-ID, 15 « caisses carrées », 10 utilitaires (U23-type H-P45-T46) et 6 SM-CX-XM.

Les tractions à malle plate sont 38 et celles à malle bombée 32 dont 10 15/6 dans les deux catégories.



La Citroën la plus ancienne est une 5HP de 1923 et la plus récente une 2CV Charleston de 1990.

5 HP
1923



Patamcitre

2cv
Charleston
1990



A l'issue de la précédente assemblée générale 2016, le bureau a été renouvelé et l'année s'est déroulée comme habituellement avec ses réunions mensuelles, la participation aux grands salons nationaux : Rétromobile en février à Paris, le Salon Champenois en mars à Reims, Epoqu'auto en novembre à Lyon. Les Chevronnés ont été remarqués au **Salon régional AUTO Rétro à Dijon** début mars avec un stand présentant leur camion forestier à la une de la presse régionale mais aussi nationale dans LVA.

La **16^{ème} BOURSE EXPO à Vignoles** a aussi marqué les esprits, la locomotive du **Conifer en gare de Vignoles**, les sonneries du **Débuché de Bourgogne**, l'exposition sur les **Moyens de Locomotion** a rassemblé de nombreux véhicules ou objets remarquables. Le grumier du club flanqué de ses anges gardiens n'a pas faibli dans ses démonstrations. Cette manifestation représente beaucoup d'investissement, de temps et de fatigue mais c'est aussi de bons moments passés ensemble.

Les sorties du Club : les 13 et 14 mai, Gérard CARD et les Dôlois ont organisé une sortie dans le **Jura**, les 17 et 18 juin Maryse et Bernard Lacroix ont emmené les Chevronnés autour **des 1000 étangs en Haute Marne et Haute Saône**, le 2 juillet Marguerite-Marie et Dominique Jeanpetit ont accueilli le club pour le **pique-nique estival à Présilly**, les 16 et 17 septembre Sylvie et Philippe Blondon ont mis les **Grands-Mères en Seine dans l'Yonne et le Châtillonnais**, le 14 octobre Bernard Léger et Yves Meyniel ont assuré l'intendance du **RV de l'AOC spécial traction** à la station du Bel Air à La Rochepôt.

En dehors de ce calendrier, les Chevronnés ont aussi participé à de nombreuses manifestations auprès des clubs voisins et amis jusqu'en Suisse avec la **Randonnée Alpine du Club 34/57**.

Les fils conducteurs du Club des Chevronnés, c'est aussi le site www.leschevronnes.fr mis très régulièrement à jour par Pascal Perreau ainsi que le **Petit Chevronné** qui a eu un passage difficile cette année avec 3 parutions au lieu de 4 mais le renfort opérationnel de Daniel Pallegoix à la rédaction et au montage dès ce numéro va permettre la pérennité de la parution.

A noter que la participation des Chevronnés au **TELETHON de Beaune** a dû être annulée en raison des intempéries et du salage des routes, **le club a tenu à faire un don à l'AFM qui a été transmis au service association de la ville de Beaune**.

Le bureau sortant est réélu à l'unanimité (voir en page 1).

La réunion mensuelle se déroule ensuite avec la présentation du calendrier 2018 (voir page 2), Christian Roux donne des informations sur l'évolution des démarches pour obtenir un changement de carte grise et Eric Delarche présente le **thème de Vignoles 2018** : « **les voitures de cinéma** ».

Grâce à la générosité de Bernadette et Guillaume CAMUS, les Chevronnés ont pu déguster avec le plateau de fromages un Savigny les Beaune 1^{er} cru Les Lavières 2015 en ayant une pensée émue pour Lucien



Mieux vaut en rire,

Par Yves Bergeret

En parcourant le dernier LVA, celui du 23 novembre, mon attention est attirée par une publicité d'une demie page sur la énième à la puissance 100 « vente aux enchères d'automobiles de collection ».

L'œil droit repère la photo illustrant cette annonce, un cabriolet DS, à priori usine, post-soixante-huitard et sympathique dans sa livrée poussiéreuse.

Pendant ce temps l'œil gauche parcourt le texte :

- Tient « sans prix de réserve », intéressant, pour une fois ce ne sont pas les mêmes investisseurs qui se renvoient la patate chaude pour soutenir artificiellement une côte imméritée destinée à rassurer leurs banquiers !
- Oh, une pépite, une « DS 19 cabriolet Chapron 1963 »
- Un petit plaisir, une « SM Maserati 1971 »

Je réunis les deux yeux pour relire la liste des véhicules proposés car je n'y vois pas de cabriolet correspond à la photo, aussi après un ou plusieurs clics pour entrer dans l'intimité des belles à vendre, immédiatement la claque.

D'abord la « SM Maserati 1971 » est affublée d'un moteur de DS, vous me direz on échappe au diesel du C35, ça aurait donc pu être pire.

Et la DS cabriolet, un désastre puisqu'elle serait bien de 1963 mais avec un faux nez pour tenter de la rajeunir, un tableau de bord à gros compteurs ronds de 1969 et le moche volant en mousse de la même époque...

Sa sellerie, d'une élégance folle, à l'avant des sièges de berline en tissus et à l'arrière du cuir noir !

Et au fait son moteur le bon vieux tournebroche 83 CV, que nenni, un type D Spécial 98 CV...

Et je dirais même plus, en scrutant les chiches photos il semble bien que cette DS 63, à boîte méca pourquoi pas, est munie d'une pédale de frein ce qui, sauf erreur, la déclasserait irrémédiablement en ID.

Enfin, cerise sur le gâteau, ce ne serait pas comme sur l'annonce un modèle Chapron mais « usine » sortant bien évidemment des ateliers du carrossier de Levallois Perret, mais pour autant sans avoir droit à l'appellation du dernier de nos grands carrossiers.

Ce n'est pas grave, il ne faut pas oublier qu'un « Chapron » apporte à la bête une plus-value en dépit ou à cause de son foisonnement de chromes donnant à sa sublime ligne un petit air de voitures de forains, je ne parle pas de tous les modèles bien évidemment, nombre d'entre eux sont « à tomber » de grâce.

Alors, effectivement il faut mieux en rire, sachant qu'il faut reconnaître que ces détails tueurs sont bien listés dans la description du véhicule, à l'exception de ce qui peut lui conférer l'appellation contrôlée Chapron et du système de freinage, mais sur ces points je peux me tromper.



Extrait du communiqué de presse : CITROËN HERITAGE, les passionnés au rendez-vous pour une vente aux enchères historiques ! 100 % des lots vendus et quelques records mondiaux.



Maquette du Concept-car Tubik de 2010, vendue 36 960€

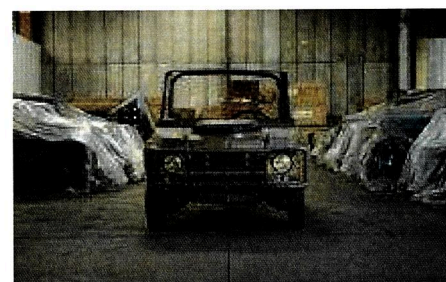
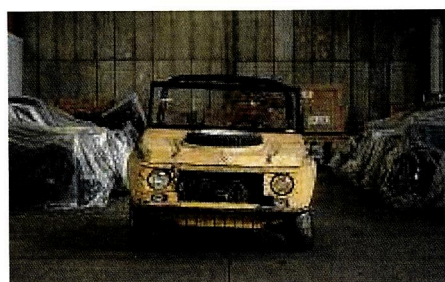


Combinaison de Jacky Ickx Paris-Dakar 1991 vendue 5824€



XM V6 Exclusive phase 2 de 2000, vendue 33 600€

La bande dessinée "Tintin et le Lotus Bleu" par Citroën estimée 60€ a été adjugée à 784 €, 3 manuels utilisateurs de DS estimé 60€ et vendu 560€ ! Les Méhari 4x4 en épave sont parties respectivement à 21280€ et 24640€ !



Les cars CITROËN : ils ont roulé pour vous !

La fantastique aventure des années 30

par Daniel PALLEGOIX

CITROËN, du type C6 G 1...

On entre par l'unique porte avant latérale, et sortie possible par derrière. Il y a, au mieux, 18 places assises, et on accepte deux voyageurs debout !

Ça fait dans les 7 mètres de long, c'est pas très lourd (environ 4 tonnes) et le moteur 6 cylindres, soutenu par la boîte à 4 vitesses, fournit 48 CV pour atteindre, plein pot, le 50 à l'heure. Pas si mal, en 1932...

Celui-ci (tout neuf) va pouvoir passer partout autour de Toulon, et il a même prévu, en plus, la roue de secours !



UN PEU d'HISTOIRE

Nous sommes en 1931. André Citroën n'a cessé de développer l'entreprise depuis 12 ans. Très fort sur les autos (la C4 est à son maximum...), il ne demande qu'à en vendre encore plus.

Mais, il s'est passé des choses graves en octobre 1929, avec le krach boursier de Wall Street : l'économie s'effondre aux U.S.A.. Pourtant l'Europe des grandes puissances espère qu'elle va s'en sortir quand même (les empires coloniaux britanniques et français sont immenses, et l'Allemagne est en train de se relever...).

Pour parer à toute éventualité, Citroën s'avise d'entrer sur le marché des utilitaires (*voir l'affiche ci-contre*) : le moteur de la C6 va pouvoir animer un petit camion capable d'emporter presque 2 tonnes... et aussi les nouvelles « autochenilles », dont les propulseurs ont fait leur preuve dans la « Croisière Noire » d'Afrique, et qui sont prêtes pour partir jusqu'en Chine, dès cette année 31.

Alors, pourquoi ne pas se lancer dans les autocars, et surtout créer un réseau complet sur la France, pour **concurrencer... les trains !**



À LOURDES, et aux alentours, cet autobus Citroën a roulé de 1932 à 1965. Il se repose aujourd'hui dans un musée.

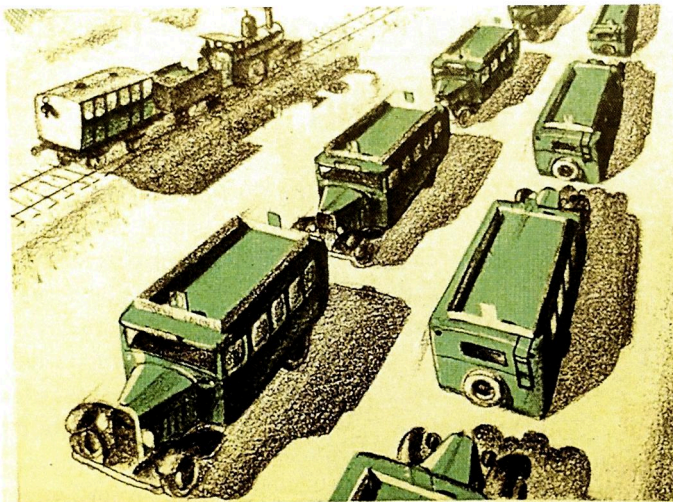
Différent de ceux des lignes inter-urbaines, il est doté d'une carrosserie allongée (sur la même base que les autres) avec un porte-à-faux arrière doté d'une plate-forme ouverte, un peu à la manière des autobus parisiens...

C'est un excellent exemple du travail qui a été fait pour tirer le maximum du petit C6 G1, en élargissant la voie avant à 1 mètre 62, et en montant des roues à 8 écrous (jumelées à l'arrière).



Voici comment se présentait la toute première génération des autobus

Fin décembre 1932, un an après la fondation des « Transports CITROËN », 52 lignes transportent chaque jour près de 16.000 voyageurs, et effectuent bravement plus de 70.000 kilomètres, avec des centaines de C6 G1 tout neufs !



LÀ OÙ LE CHEMIN DE FER TRANSPORTAIT
MENSUELLEMENT 2.000 VOYAGEURS, LES
AUTOCARS CITROËN EN TRANSPORTENT
45.000

CITROËN, fin 1933, pour l'année 34. La cohorte des très modernes autocars ridiculise le misérable tacot «1900» !

... Et l'article se termine par cette conclusion définitive :

« Le secret de cette réussite ? D'abord, même dans les campagnes les plus reculées, dans les villages jusqu'alors sacrifiés, on n'offre pas au voyageur un matériel de rebut, mais de belles voitures, aux fauteuils confortables, aux larges glaces, qui transforment un voyage nécessaire en voyage d'agrément. Puis le bon marché des places. Enfin et surtout, autour des centres à grande densité, jusqu'à 40, 60, 80 kilomètres, ces départs fréquents, à intervalles réguliers, sans parler de la régularité des départs sur les itinéraires de 150, 200 kms et plus. Les autocars Citroën ont, en somme, généralisé sur les routes les avantages réservés jusque-là aux petits déplacements à l'intérieur des grandes villes. »

(ci-contre) Illustration triomphante parue dans *l'Almanach*

Le grand bond en avant, dans toute cette affaire, c'est justement **l'année 1933**: comme la crise économique se fait de plus en plus menaçante. André Citroën multiplie donc **les initiatives spectaculaires**:

1) Les C4 et les C6 quittent la scène : elles ont connu, avec le battage autour du **moteur flottant**... leur « chant du cygne » (*Hum, hum...*). Le salon d'octobre 1932 dévoile la nouvelle gamme de trois modèles : une « 8 », une « 10 » et une « 15 », toutes trois un peu surbaissées, avec leur carrosserie emboutie « **Monopiece** » soudée électriquement. On va bientôt les appeler « **ROSALIE** », du nom de la voiture 8 CV des records, qui va parcourir 300.000 km à 93 de moyenne entre mars et juillet 1933.

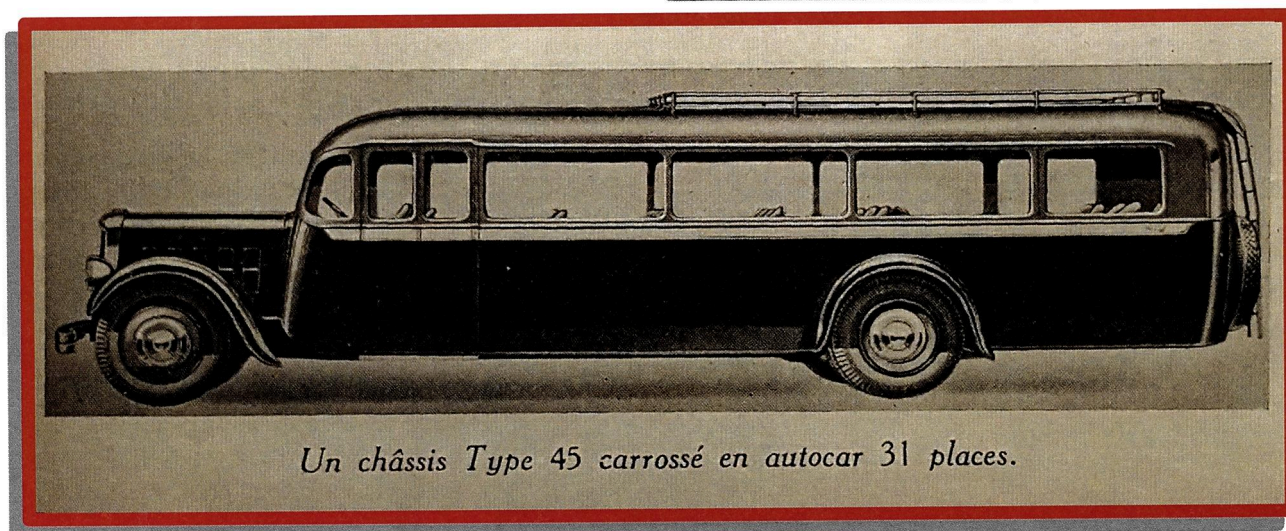
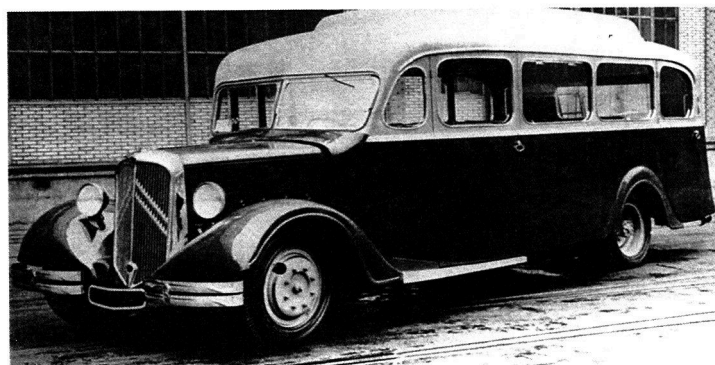
2) On reconstruit les usines de Javel en sept mois, à partir du 15 mars 33, **sans interrompre la production !**

3) On développe la production des autocars en multipliant les nouveaux modèles :

☞ l'éphémère type 29, animé du 6 cylindres (2.650cm³) des berlins 15, qui devient bientôt le **TYPE 32**

(voir ci-contre, dans une carrosserie aérodynamique), avec un moteur qui passe à plus de 3 litres.

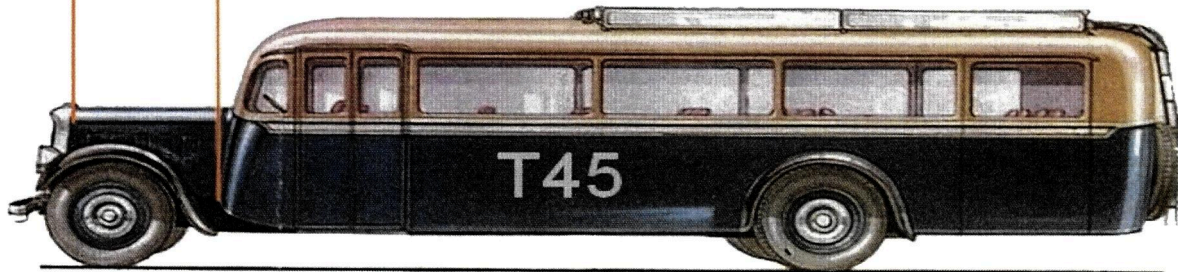
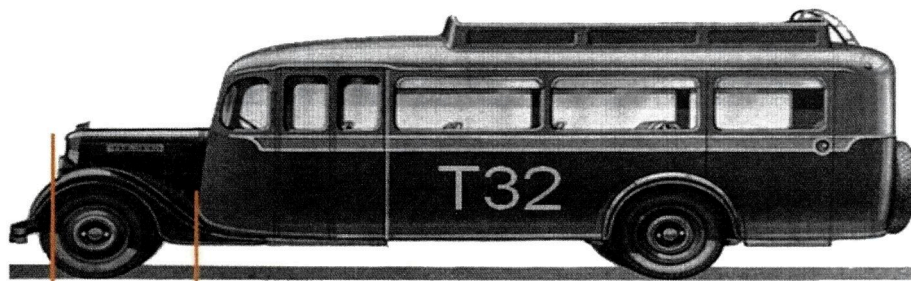
☞ Mais surtout, la grande nouveauté : le **TYPE 45**, qui va rester l'emblématique 5 T de la marque, et dont le moteur de 4.580cm³ (73 CV) a été créé pour lui.



Un châssis Type 45 carrossé en autocar 31 places.

Plus maniable parce que moins large (et la largeur de 2m20 permet de bénéficier de l'autorisation du 60 km/h prévue par le Code de la route), il offre un châssis surbaissé et une construction « tout-acier » qui réduit l'épaisseur des parois.

Le moteur est un culbuté à soupapes en tête, l'embrayage est renforcé, le freinage assisté, les amortisseurs, hydrauliques, et les pneus sont des « basse pression », avec roues jumelées à l'arrière. L'accès en est facilité par des portes pliantes 2 volets, commandées à l'avant par le chauffeur. La capacité peut atteindre 33 voyageurs.



7305. Car "Tout Acier" 31 pl. sur châssis surbaissé.

On aperçoit au premier coup d'oeil (de 7 m de long à 9 m) la différence de capacité entre les deux derniers modèles de la nouvelle gamme qui vont permettre de donner l'impulsion maximum à tous **les nouveaux réseaux** qui se développent entre 1933 et 1934, aussi bien sur les moyennes que les longues distances.

Après Lyon (dès juin 32), Paris, Nantes, Strasbourg, Lille, Angers, Mulhouse... dans les 12 mois suivants ! L'activité s'organise de la manière suivante : **Transports Citroën est une société indépendante**, qui maintiendra le cap après la reprise de CITROËN par MICHELIN. Parallèlement, se développent des filiales, **les sociétés correspondantes**, et l'ensemble représente, en 1934, un parc de plus de 800 autocars !

Enfin, une véritable fièvre d'investissement dans les autocars s'empare du capitalisme provincial : des sociétés se créent partout, exclusivement équipées en matériel Citroën : à Reims, les «Rapides de Champagne» (*appellation bien rétro...*), à Grenoble, les «Cars Ricou», en Charente-Inférieure (!), la «Citram», etc., etc. Quant aux autobus «Mattei», ils développent en rien de temps un service régulier de 45 lignes avec 230 voitures !!

Encore un joli coup de publicité !

Grâce à Thierry Dubois (voir son excellent bouquin «*Sur les traces de François Lecot*» éd. DRIVERS), on sait comment l'affaire a été montée, en toute hâte, en inscrivant au prestigieux rallye le seul autocar T 45 prêt à rouler dont l'usine vient d'achever la mise au point.

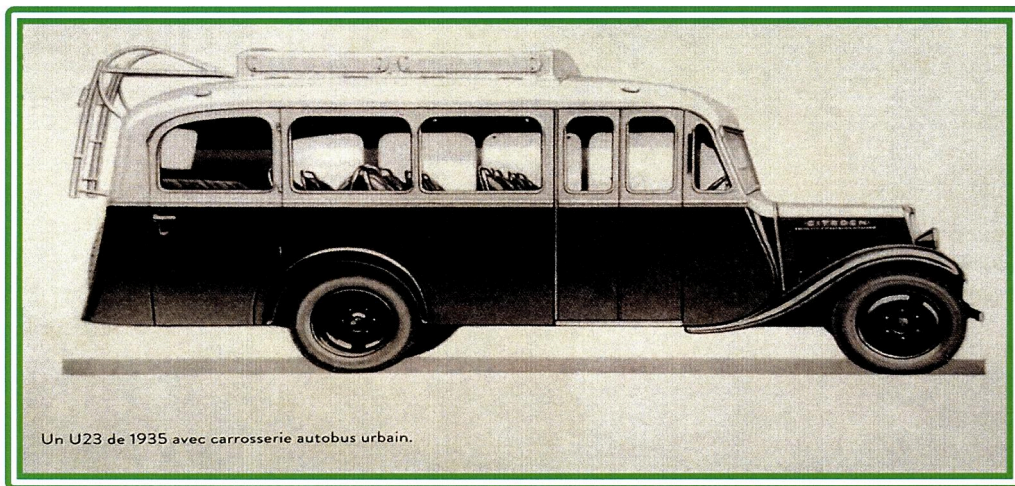
André Citroën s'emballe pour ce Lecot, héros de l'endurance au volant, qui vient de parcourir 3 fois 100.000 km (oui !) avec la nouvelle traction avant de Rosengart. On charge le bus de passagers bien choisis pour donner le coup de main et on prend le départ à Varsovie, le 10 janvier 1934.

L'Europe est sous la neige, les routes sont celles de ce temps-là... , avec le verglas en prime, les «saleuses-déneigeuses» sont aussi répandues que les cheveux sur le crâne d'un chauve... Bref c'est pas du facile, facile... et l'on peut imaginer la stupeur des populations polonaises, germaniques, etc., voyant filer ce gros bus, avec des voyageurs... qui ne dessert aucune ligne connue !!

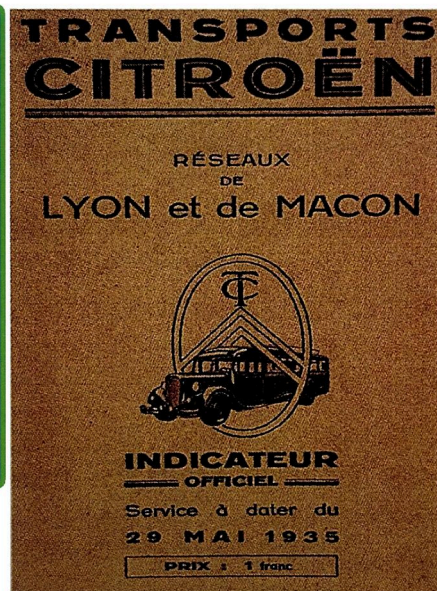
À l'arrivée, une équipe astique le T45, qui pointe sans pénalité, luisant comme un sous neuf.

UN AN PLUS TARD, FRANÇOIS LECOT VA S'ÉLANCER POUR COUVRIR 400.000 KILOMÈTRES EN 12 MOIS AVEC LA NOUVELLE TRACTION.





Un U23 de 1935 avec carrosserie autobus urbain.

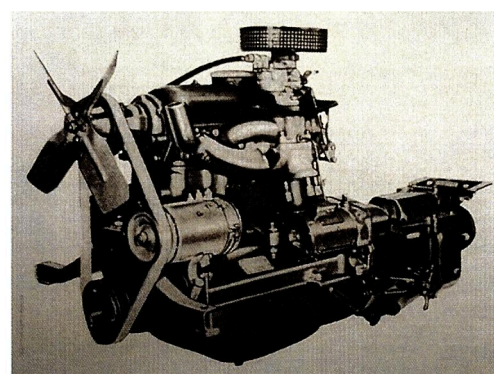


1935-36 : Et voilà le champion !

Alors que le fameux T 45 entrait dans la carrière des poids lourds sans rien devoir aux automobiles dites «Rosalie» (sauf le style de sa calandre), voici que l'entreprise CITROËN, devenue MICHELIN, tire le meilleur parti de la nouvelle vedette en production : la **Traction**.

C'est le fameux T23 (puis U 23), préparé dès fin 34, qui s'élançe, et dont pas un(e) Chevronné(e) n'ignore qu'il va devenir le petit camion «emblématique» de la marque, vif, économique et fiable. Grâce, surtout, aux solutions modernes de son **moteur**, ce cher moulin qui nous sourit (?), chaque fois que nous avons le bonheur de soulever le capot de nos « 11 » si familières (*voir ci-contre*). Les connaisseurs nous diront qu'on l'a retourné et adapté, surtout côté boîte de vitesses (ce qui n'est pas dommage, vu la fragilité de celle de la berline) pour une propulsion AR... et des efforts plus redoutables.

Avec 42 CV, il tutoie le 70 km/h en prise (3 vitesses), et dans 5 m de long et à peine 2 m de large, on assied jusqu'à 16 voyageurs.



1934-1935 : La rivalité « Rail-Route »

Toute cette formidable aventure des cars Citroën se comprend mieux si l'on fait le point sur la situation des transports de voyageurs en France, au lendemain de 1918.

Les gigantesques efforts de la « Grande Guerre » ont nécessité un surdéveloppement des chemins de fer, pour transporter partout des millions de soldats, des tonnages énormes de matériel et de munitions. Quand tout s'arrête, on entre bien vite dans une situation de déficit, surtout par manque de voyageurs : la France des plus jeunes s'est dépeuplée, les déplacements reviennent à leur niveau d'avant 1914... et les autos, dès 1925-26, commencent à se multiplier pour ceux qui sont les nouveaux acteurs du monde en train de changer.

Dès 1928, l'Etat prend le contrôle d'une partie du réseau, pour assurer l'intérêt national, même à perte... tandis que les Compagnies privées se débattent en supprimant les lignes les moins rentables. Plus l'automobile progresse, plus les chemins de fer perdent de l'argent.

Alors, quand le gouvernement s'aperçoit que la libre entreprise des autocars va finir par porter le coup fatal à toutes ces lignes secondaires des « tacots », il instaure un décret-loi (1934, ministère Doumergue) pour **coordination du rail et de la route**, qui confie même aux préfets des départements le soin de refuser de nouvelles lignes de cars, et même de supprimer celles qui gênent le trafic ferroviaire. « Pas besoin de Citroën pour aller de Dijon à Chalon ! » ... (Quoi que ?...)



Un avant-goût, ci-contre, des vaillants U 23 mis en service **en 1947**, dont la saga des autocars Citroën vous parlera prochainement, sans doute. (photo rétro-collection).

Bel exemplaire, sauvegardé, d'une carrosserie tout-acier profilée par les soins du maître Besset, en Ardèche, telle qu'on les faisait dès 38-39.

REMERCIEMENTS : textes et photos (DR) abondent sur le Net, beaucoup d'infos dans les *Almanachs Citroën* (33 et 34). Un site super, de passionnés britanniques, avec traduction : countrybus.co.uk

Les camions Citroën et leurs reproductions en miniature (Suite)

Par Nieels VEYMY

NDLR : par la dénomination « camion Citroën », nous entendons poids lourds et donc par conséquent nous n'avons pas parlé des U23, les spécialistes nous diront qu'il y avait aussi des PL en appellation U23 ! D'accord, mais permettez-nous de garder du grain à moudre pour les prochains Petit Chevronné (Cela me fait penser à un très joli U23 Moulins de Paris, mais ce sera pour l'année prochaine)...

Rappelons aussi que dans nos articles, nous n'abordons que les miniatures Citroën à l'échelle 1/43^{ème} ou approchant, il existe aussi à l'échelle 1/10^{ème} les célèbres « Jouets Citroën » fabriqués par JRD, autre histoire, autre budget.

Résumé des numéros précédents :

Vous avez pu découvrir principalement le CITROEN T55 par les premiers et seuls jouets à partir de 1958 chez JRD et 1961 chez Dinky Toys, puis la collection Corgi Héritage datant de la fin des années 1990, quelques productions de petites séries jusque dans les années 2000, puis les premières collections presse.

Dans les derniers numéros, nous avons vu les modèles dérivés avec le T46 en échelle EDF ou pompiers, en version 4x4 et le T60 en cabine avancée Heuliez, puis les camions fusées dessinés par Philippe Charbonneaux ainsi que le T55 CITYRAMA.

Excellente transition pour aborder aujourd'hui les BUS CITROËN !



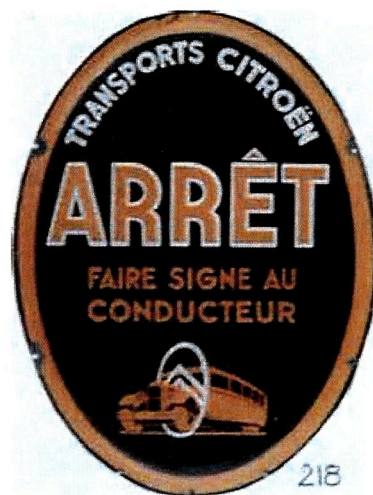
A gauche : Citroën Type 55 Autocar 42 places, deux ponts, carrossé par Currus à 3 exemplaires pour "CITYRAMA Tour" à Paris 1955 - Fabrication IXO 1/43 pour Hachette - "Autobus & autocars du Monde" N° : 9 - 2015.

A droite : Les trois exemplaires Cityrama Currus, un seul aurait survécu...

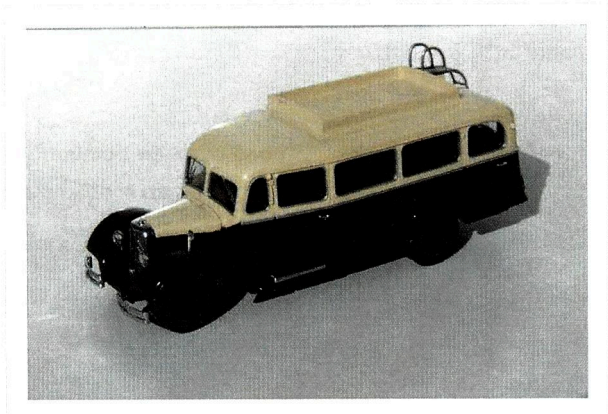
Pas d'autocar Citroën dans les jouets chez DINKY TOYS, pour mémoire le premier produit est l'autobus parisien Somua-Panhard en 1951-1952 (Réf 29D) suivi de l'Isobloc (Réf D29 E) du Chausson (Réf D29F) ce dernier a été le plus vendu en rouge et crème mais aussi moins connu en marine et ivoire à l'échelle 1/66^{ème}.



C'est vraiment les collections presse qui nous ont fourni tous les bus depuis ce P45 de 1934 La miniature de ce car a été réalisée pour la collection Autobus & Autocars du Monde au 1/43 des éditions Hachette sous le N° 1.



Maquette résine 1/43 à monter, production CCC réf P21 de 1995
P 45S Autocar - châssis T4 F. Lecot N° 144 "Varsovie - Monte-Carlo" 1934



Ci-contre : Modèles résine 1/43 montés, fabrication artisanale de MAP Antoine Parédès en Dordogne, spécialiste des reproductions d'autocars, autobus et camions français depuis 1995. A gauche un T42 personnalisé par un maquettiste particulièrement méticuleux avec les passagers et de nombreux détails. Budget pour un modèle de série : environ 190€.



LES CHEVRONNES vous présentent leurs
MEILLEURS VŒUX Bonheur, Santé et Passion pour

2018



**17^{ème} BOURSE EXPO Château de VIGNOLES 21200 BEAUNE
DIMANCHE 29 AVRIL 2018**

« Les voitures de cinéma » - 70 ans de la 2CV Citroën et de la Peugeot 203...
Les Chevrons – Annexe Lorraine – 1 Boulevard Foch – 21200 BEAUNE – leschevrons@wanadoo.fr
www.leschevrons.fr