

Le Petit Chevronné



7A 1934 et une des dernières fabrication Heuliez.

N° 209 – 1^{er} trimestre 2018

BULLETIN DE LIAISON DES "CHEVRONNÉS"

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROEN ANCIENNES

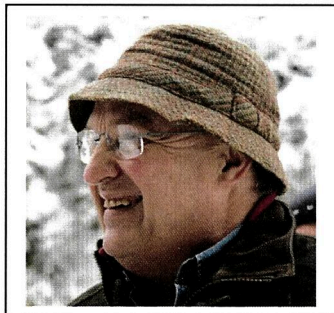
Le Petit Chevronné

BULLETIN DE LIAISON DES CHEVRONNES

N° 209

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROËN ANCIENNES

1^{er} TRIMESTRE 2018



Sommaire

- Edito du Président.
- Calendrier 2018.
- Insolite, du bois pour le forestier Philippe Blondon.
- Humour : traction à vendre.
- C'est-à-dire... avec le Professeur Chevronnibus.
- Bernard Citroën et Les Chevronnés.
- Robustacier par Sylvain Domatti.
- Vignoles vu par nos amis suisses.
- Echos de nos voisins.
- Le saviez-vous ? Yves Bergeret.
- Voitures à pédales chez Les Chevronnés.
- Sortie Conifer : Gérard Card.
- Actualités de 1947 : les inondations en Alsace.
- Les cars Citroën, suite Daniel Pallegoix.
- Les camions Citroën en miniature suite : Niels Veymy.

Pour ce numéro, crédit photos :
Philippe Bondon, Bernard Léger, Yves Meyniel, Pascal Perreau.

Editorial

Chers amis,

Vous avez été nombreux à répondre présent à l'invitation de l'association le Conifer à venir manger une fondue dans leur train.

Faire cela en hiver nous semblait une idée judicieuse mais qu'il y ait de la neige n'était qu'un fol espoir ! Et bien voilà, ce furent de vraies vacances à la neige, un bon moment de convivialité qui vous conforte dans l'idée de l'associatif.

Un bonheur n'arrivant jamais seul, le Salon Rétromobile ouvrait ses portes quelques jours derrière.

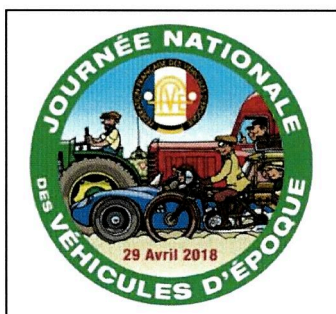
Il est à regretter que nos journalistes nationaux et néanmoins parisiens, grands spécialistes des catastrophes en tous genres se soient évertués à traiter l'épisode neigeux avec la même légèreté que celle de l'arrivée de la peste ou de la grippe espagnole !

Cela n'embouteillait pas vraiment pour se rendre à la capitale mais malheureusement pour les marchands, pas beaucoup non plus dans les allées du salon, du moins jusqu'au vendredi soir. En tout cas cette manifestation permet toujours, si ce n'est de chiner de la ferraille, d'admirer des véhicules rares et splendides, de course, de grande remise ou populaires.

N'oubliez pas que le club sera présent au 3eme Salon Auto Moto Rétro de Dijon les 6,7,8 avril prochains, que vous serez les bienvenus pour tenir le stand durant le week-end.

Grosses bises

Christophe



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

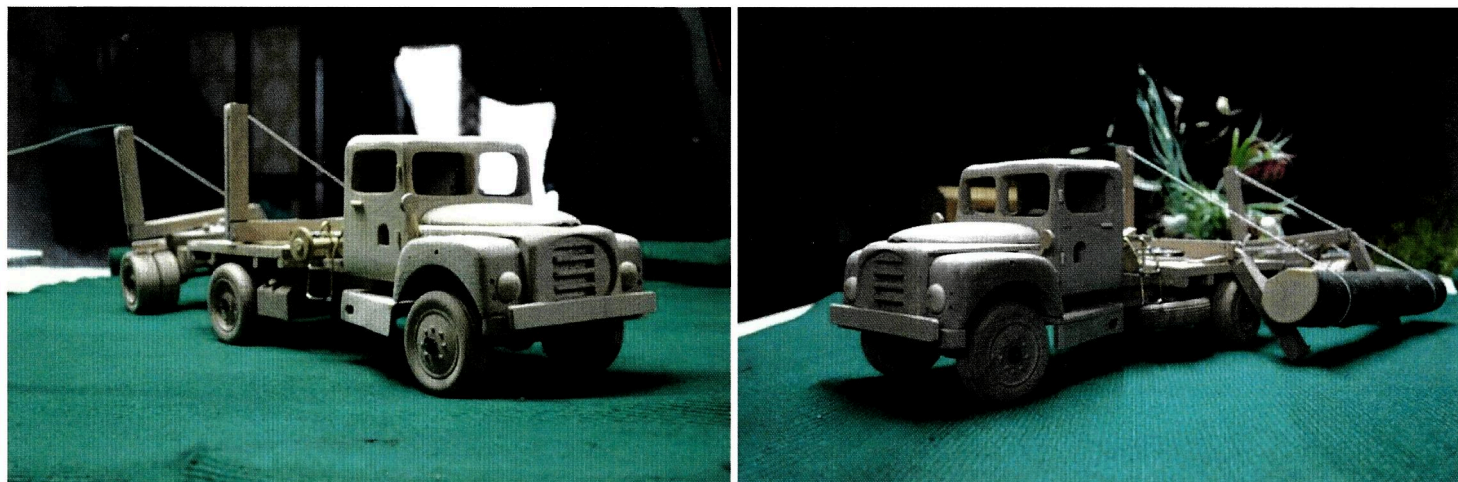
LES CHEVRONNES - Annexe Lorraine - 1 Boulevard Foch - 21200 BEAUNE

leschevronnes@wanadoo.fr - <http://www.leschevronnes.fr>

Insolite : du bois pour le forestier...

Rubrique ouverte à tous...

par Philippe BLONDON

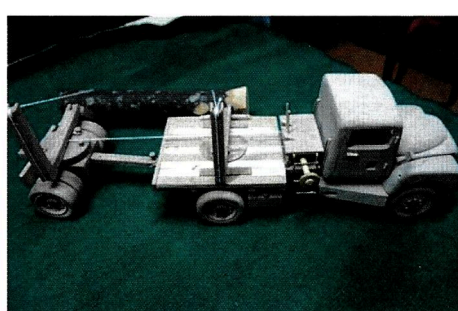


Lors d'une exposition de modélisme, alors que j'étais émerveillé par les réalisations de Monsieur Moret, j'apprends qu'il est sur le projet d'un camion grutier en bois sur base Citroën dont il a trouvé la photo sur internet et dont il est tombé amoureux. Passion pour Citroën datant de la période où il conduisait un U23 laitier dans la région de Montbard. Je lui rétorque que j'en connais un très beau pas très loin de là en parfait état de marche et je lui montre les photos retrouvées dans les méandres de la mémoire de mon smartphone. Heu... Comment vous dire, c'est le même !

Notre créateur viendra le voir à Dijon au salon puis à Vignoles pour le voir en action et comprendre comment cet entrelac de câbles peut bien fonctionner. Ce passionné n'en est pas à son premier coup d'essai puisque ses nombreuses réalisations font déjà le régal des petits et grands dans les salons alentours.

Je ne résiste pas à vous en présenter quelques-unes. Pour ce qui est du T46, il lui a fallu près de 200h de travail et ce véhicule est même capable de charger sa grume. On ne peut être qu'admiratif devant de telles réalisations.

Encore merci à Pierre Moret pour son accueil et sa gentillesse.



IDÉES NOIRES ET CARTON ROSE

Ce n'est pas pour faire le malin, mais j'ai comme une très forte envie, là, maintenant, de pousser un cri.

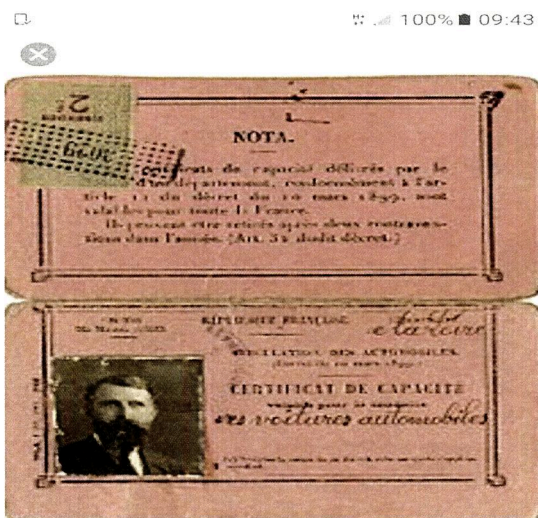
Et ce cri, je le pousse : « Y en a marre, marre et archi-marre... des radars !!! »

Figurez-vous que l'autre jour, Simone et moi, nous voici partis en direction de Vichy. Bon, bref, du côté de Lapalisse, les limitations de vitesses sont du genre « variables » : c'est 90, c'est 70, c'est re-90... et tout le temps, sans raison très très apparente. Il fait beau, on commente le paysage : les vaches du Bourbonnais, tout ça, tout ça... Tout à coup « SCHLAC ! », le flash... un beau, bien brillant. Ah, les immondes ! Tant pis, il reste encore un paquet de points sur le permis, et bof... !

Trois jours après, le retour. Même route, il fait beau, etc., etc., je ne vous la refais pas. Vous avez deviné ? Non ? SI !!! Même flash, même endroit... mais de dos, encore plus traître ! Et huit jours après, arrivent les PV successifs, en rafale. Vitesses retenues : 86 (au lieu de 75 acceptable) pour la première prune, 83, pour la deuxième. Si j'y retourne, il n'est pas impossible que je fasse 79 à l'aller... et 76 au retour ! « En progrès, peut mieux faire », comme sur les carnets scolaires. Assez parler de moi.

Mais ce qui tombe bien (ou presque), c'est que je me disais, depuis quelque temps : « Et si on racontait aux populations Chevronné(e)s des histoires de... permis de conduire ? » Un peu rétro, un peu zarbi... c'est quand même assez énorme comme sujet. Tiens, par exemple, je vois sur le Net que les Marocains ont en vigueur un permis avec pas moins de ... TRENTE points ! Je m'excuse, mais je songe très fort à demander la citoyenneté marocaine.

En attendant, pour alimenter cette chronique, je ne vois pas mieux que de faire appel au Professeur Chevronibus pour une petite conférence historique en guise d'apéritif. Laissons-lui la parole :



« Bonsoir mesdames et messieurs,

Toute l'affaire commence, vous vous en doutez, dès avant 1900 : c'est l'illustre pionnier, **Léon Serpollet**, qui, le premier, dit-on, sur son tricycle à vapeur, subit un examen de conduite et obtient (en 1891) l'autorisation de circuler à Paris, sans dépasser... le 16 km/h.

Mais, bientôt, le préfet Lépine (l'homme du concours du même nom...) va prendre une ordonnance instituant un « certificat de capacité » pour circuler dans Paris, destiné aux candidats masculins de plus de 21 ans, qui devront respecter une limitation à 12 km/h.

Mais la chose automobile, en fin de siècle, rassemble au moins 1.700 véhicules sur le territoire national et l'on aménage, en 1899, le **CERTIFICAT de capacité pour la conduite...**, absolument obligatoire et délivré par les préfets des départements, avec le concours des ingénieurs des Mines pour vérifier que le candidat sait « démarrer, se diriger, s'arrêter, et avoir quelques notions de dépannage ». Attention ! Si vous avez « deux contraventions dans l'année » un arrêté préfectoral peut vous le retirer, illico !

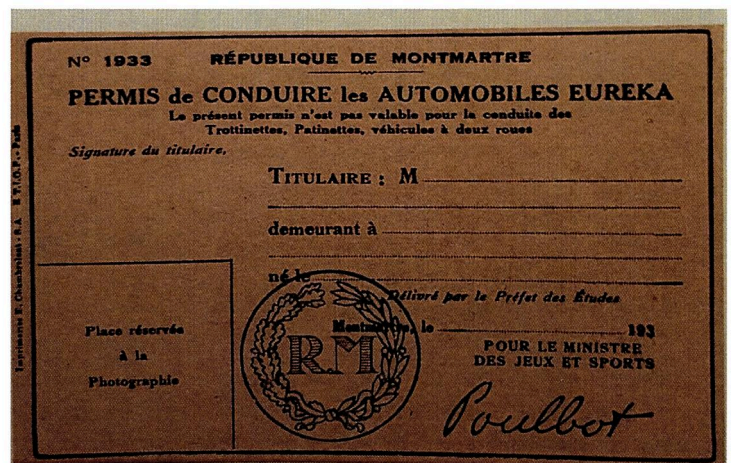
Alors, et le vrai **permis de conduire**, me direz-vous, mesdames et messieurs ? Eh bien, il est institué, selon les dires des historiens, pour 1923, à l'usage de candidats ou candidates, âgés

d'au moins 18 ans, selon les épreuves d'un examen confié à des experts agréés par le Ministère des Travaux publics : voici donc l'apparition de ces fameux « inspecteurs » du permis, dont des générations d'automobilistes débutants et fébriles vont subir la mine sévère, la parole expéditive, et le verdict impitoyable.

Notons enfin et surtout que c'est ce même décret qui invoque, pour la première fois, un « Code de la route », applicable sur l'ensemble du territoire, et différentes catégories de « permis » en fonction des véhicules.

Je vous remercie de votre attention. »

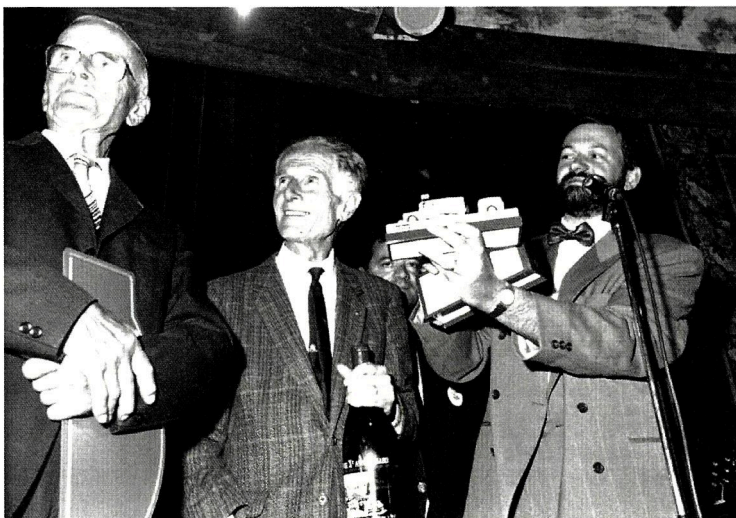
...Et pour les voitures à pédales, c'est le permis **EUREKA!** (1933)



Bernard CITROËN et les Chevronnés :

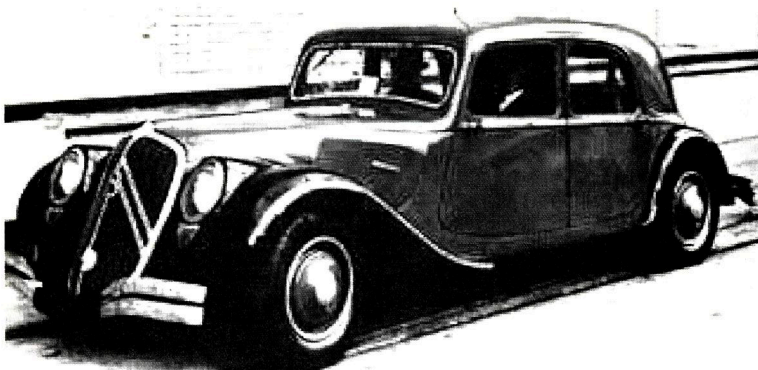
Pour faire suite aux citations d'Yves Bergeret sur le fils du constructeur, témoignage d'Yves Meyniel.

Bernard CITROËN et sa sœur Jacqueline ont été membres d'honneur du Club des Chevronnés en 1982, invités à la première manifestation internationale organisée au Palais des Expositions de Dijon et à Beaune au Bastion des Hospices, participation renouvelée pour Bernard à BOURGOGNE 90 en compagnie de Gustave KEGRESSE, vétéran de la Croisière Jaune...



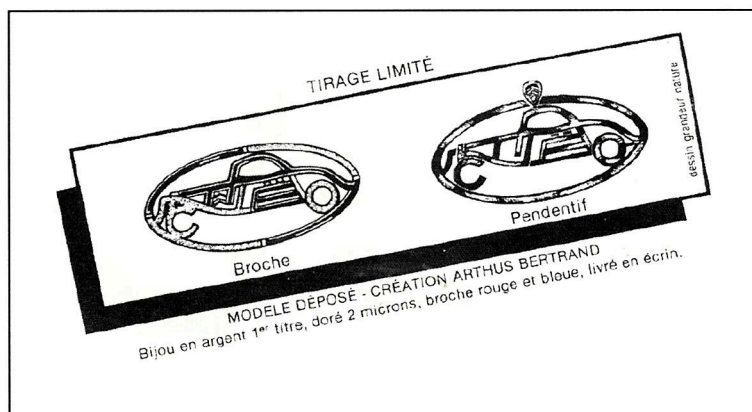
De gauche à droite : Gustave Kégresse, Bernard Citroën et le secrétaire de l'époque (!)

Bernard CITROËN, à cette occasion, nous a raconté qu'à l'âge de 16 ans, son père André avait demandé à son chauffeur de lui laisser sa place afin qu'il conduise ce fameux modèle : La Traction 22CV à 8 cylindres.



Au sujet de cette mytique Traction 22CV à 8 cylindres, j'ai eu l'occasion de voir pour la première fois la photo de ces trois prototypes sortis du portefeuille de la fille de l'un des essayeurs, sur le stand de l'Amicale Citroën lors d'un Rétromobile. L'instant a pu être immortalisé sur le vif et être publié dans le Petit Chevronné. Quelques semaines plus tard, elle faisait la une de plusieurs journaux spécialisés.

Bernard CITROËN a sollicité les Chevronnés en 1984 pour lancer la fabrication d'un bijou d'après un dessin de son père, quelques exemplaires ont été fabriqués par le bijoutier Arthus Bertrand mais ce fut un fiasco total.



Un mobilier nommé Robustacier

par Sylvain DOMATTI

Dans la famille Heuliez à Cerizay (*), on était charron depuis plusieurs générations où on fabriquait artisanalement quelques voitures hippomobiles.

Au milieu du siècle dernier, Louis Heuliez décida qu'il était temps de passer à l'automobile. Il carrossa quelques voitures mais surtout des autobus. Puis la petite affaire familiale évolua jusqu'à compter six sociétés avant sa disparition dans les années 1980. De ces usines sortirent des autobus construits sur des bases CITROËN en particulier, ainsi qu'un grand nombre de véhicules publicitaires construits à l'unité. CITROËN confia à Heuliez la réalisation de ses breaks, sur la base de ses berlines, de la BX à la Xantia. Un bon nombre de prototypes ou d'études de style furent construits à l'unité.

J'allais oublier les fourgons intégraux sur la base du U23 ; le Type H servit aussi de base pour des minibus ; le Type 45 puis le 46 reçurent une cabine avancée d'allure plus moderne que celles offertes par la Carrosserie de Levallois.

L'activité automobile se termina par la construction de bus urbains encore en service, et la réalisation pour OPEL de coupés-cabriolets convertibles utilisant le système « Eclipse » fort en vogue chez PEUGEOT.

Et il y eut le mobilier scolaire **Robustacier**.

Lequel d'entre nous ne s'est jamais assis sur une chaise ou un pupitre fait d'armatures tubulaires en acier et de bois, dont voici l'histoire.

En 1944, la version varie selon les sources, Cerizay est détruit à 60% par un bombardement allié sur les sites industriels ou par un incendie provoqué par les troupes nazies de la Waffen SS battant en retraite. L'école tenue par les religieuses fut touchée et ces-dernières firent appel à Louis Heuliez pour renouveler leur mobilier scolaire vieillot en bois massif, vétuste car datant du début du XXe siècle.

Maintenant le mobilier **Robustacier** a déserté les salles de classe et on le retrouve en déchetterie ou en vide-grenier, et avec une menue restauration il finit comme mobilier d'appoint dans les maisons de campagne. Je possède un pupitre et quelques chaises toujours aussi pratiques d'usage.

À collectionner ? Non, mais à préserver.

(*) Deux-Sèvres



NDLR : C'est à l'occasion du RV « Spécial Traction » de l'AOC à Bel Air que Sylvain a eu l'idée de cet article en découvrant les chaises mises à notre disposition pour le repas.

Ils sont fous ces Gaulois!!!

Mais il y a pire, ce sont les Chevronnés.....

Le dimanche 30 avril 2017 avait lieu la 16^e bourse expo de Vignoles près de Beaune, organisée par nos amis du Club «Les Chevronnés».

Chaque année un thème est choisi pour animer la journée, en plus de la bourse aux pièces. Mais alors cette année ils ont fait fort nos amis. Sur le thème «tous les moyens de transports», ils ont fait venir en plus de plus de 2000 voitures anciennes, un avion, bateau, voiture hippomobile et tenez-vous bien une locomotive à vapeur, locomotive qui a été mise en service sur 100 m. de voie ferrée devant le château de Vignoles, transformé en gare S.N.C.F. pour l'occasion. Tout simplement magnifique. Il faut savoir que cette locomotive a été acheminée depuis les Hôpitaux-Neufs, dans le Jura.



La bourse aux pièces, organisée dans le parc du château, vaut le déplacement et fait partie de ces bourses où il fait bon fouiller dans les «cartons Chiquitta» pour trouver le petit trésor recherché.



Une bourse aux pièces variée et pour tous les goûts

La restauration est à la hauteur de l'évènement: des grillades sont proposées et servies, s'il vous plaît, avec des couverts comme à la maison. Et je n'oublie pas les pâtisseries «maison» confectionnées les **Chevronnées**... un pur régal!



Quelques belles «anciennes» et aussi des anciens modèles de 2 CV

Voilà plusieurs années que Bérangère et moi faisons le voyage de Vignoles, et chaque fois c'est le même plaisir.

Un grand bravo et merci à toute l'équipe et son Président pour le travail et l'énergie dépensée sans compter pour en faire un moment unique et de belles rencontres.

Bérangère et Jacques

Nous remercions nos amis suisses de leur fidèle participation en DS, en traction et même nous les avons vus une année en U23 !

Echos de nos voisins avec l'AOC :

Les prochains RV de BEL AIR :

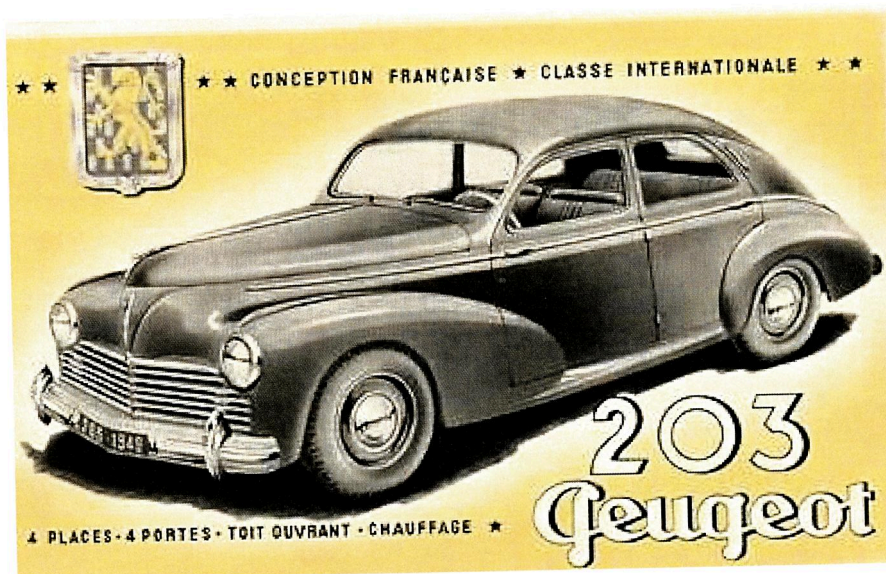
- Samedi 14 avril : les dépanneuses, autour du U23 du Garage du Centre (*) prenant ses quartiers d'été.



(*) NDLR : Le fameux U23 de Christian et Maryvonne Augras a rejoint Les Chevonnés dès la première heure car il assurait l'assistance des premiers rassemblements du Club en 1980, remontant les allées du Parc à Dijon derrière la longue file de traction. Il fut le plus souvent utilisé comme « travelling » pour les premières vidéo VHS du club. J'ai aussi le souvenir d'une photo aérienne où il occupe le centre d'un double chevron géant constitué des tractions chevronnées sur une esplanade de Morey Saint Denis.

Avis aux anciens pour retrouver cette photo !

- Samedi 14 mai : les 70 ans de la Peugeot 203.



Un nouveau président à l'AOC :

Lors de la dernière assemblée générale, Yves Bergeret a succédé à Christian Laronze à la présidence de l'AOC.



Le saviez-vous ?

Yves Bergeret

« Souvenirs souvenirs,

Je vous retrouve dans mon cœur

Et vous faites reflourir

Tous mes rêves de bonheur... »

Saviez-vous que les deux premières tournées européennes de Johnny l'ont été à bord d'une ...Traction ?



La première en 1950, abandonné par son père et confié par sa mère à l'une de ses tantes elle -même enfant de la balle et « imprésario » de ses deux filles, remarquables toutes jeunes danseuses, le petit Jean-Philippe est de l'équipée au Portugal et en Espagne (Lisbonne, Porto et Estoril...) où ses cousines se produisaient en première partie d'un spectacle dont Amalia Rodriguez était la vedette...

Le retour au berceau, on pourrait presque dire au berceau, s'est fait par l'Italie, Gênes, Milan avec extension tant il fallait absolument gagner la vie de la petite troupe jusqu'à Rome et Naples, ville où à 7 ans pour la première fois il baigne personnellement dans le public en vendant des programmes et des bonbons....

Il racontera qu'alors qu'il se trouvait entre sa tante et la portière de droite, la place du chauffeur était occupée par l'homme à tout faire y compris l'amour à sa tante, il jouait avec la poignée de la porte qui naturellement s'ouvrit brusquement le précipitant dans un grand souffle d'air sur le sol, heureusement herbeux donc sans conséquence importante pour notre futur gloire nationale.

La deuxième en janvier 1955, les deux cousines danseuses avaient grandi et l'aînée 18 ans venait de se marier à un danseur chanteur américain, Lee Halliday papa de cœur de celui qu'il n'appelait que Johnny et qui devait l'inspirer lorsque quelques courtes années plus tard, au moment d'écrire son nom sur un programme, il indiqua « Johnny Halliday » ce qui fut transcrit par mégarde « Johnny Hallyday ».

Bref l'équipe part en tournée à bord "d'une Traction bleu ciel*" et quel périple, départ de Paris pour Luxembourg ville, Genève, retour à Paris pour une représentation en première partie de Charles Trenet dont l'artiste au programme était souffrant, puis sans désespérer c'est l'Allemagne, Düsseldorf, Hambourg et retour par la Belgique, Bruxelles et Ostende....

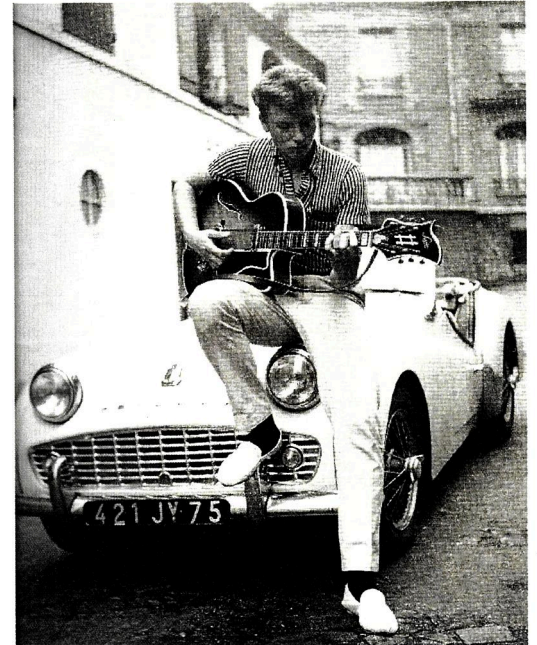
«... Dans la nuit je file

Tout seul de ville en ville

Je ne suis qu'une pierre qui roule toujours... »

P.S. personnel :

La première voiture de l'Idole des Jeunes est une Triumph TR3 A blanche, intérieur cuir rouge sans passe poil, roues rayons peints et équipée d'un volant bois « Motolita »...



Alors, « tout pareil » à celle qui est dans mon garage depuis près de 30 ans ou CELLE LA (421 JY 75 aujourd'hui 6973 TE 21) puisque c'est une des très rares voitures de sa jeunesse qui n'a pas terminé sa courte vie dans le décor ?

« ...tout ceci ne m'empêche pas de penser :

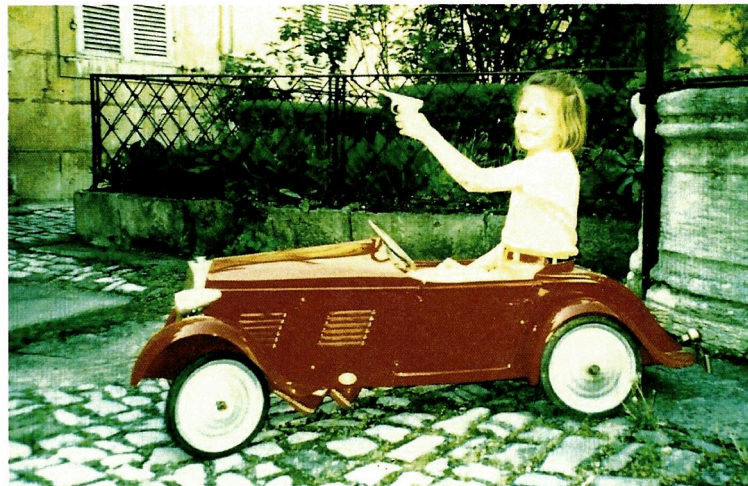
Cette voiture-là, mon vieux,

Elle est terrible... »

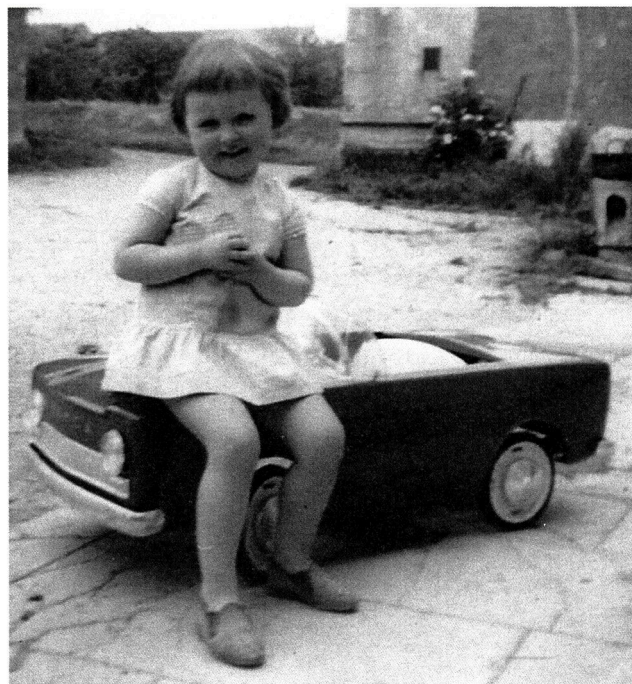
* De Frédéric Quinero, édition L'Archipel " JOHNNY IMMORTELL 1943-2017 ", page 56.

NDLR : remerciements à Dominique Bellière revue La Traction Universelle pour la photo de Johnny et la traction.

Les voitures à pédales chez les Chevronnés :



Tradition familiale chez les BERGERET, déjà plusieurs générations...



Corinne VACHON pose au volant et devant sa Simca 1000, au second plan on aperçoit l'ID break de l'épicier de Til Châtel.

D'autres photos dans notre prochain numéro, n'oubliez pas de nous adresser les vôtres...

A suivre...

SORTIE DES CHEVRONNES avec FONDUE DANS UN WAGON DU CONI'FER

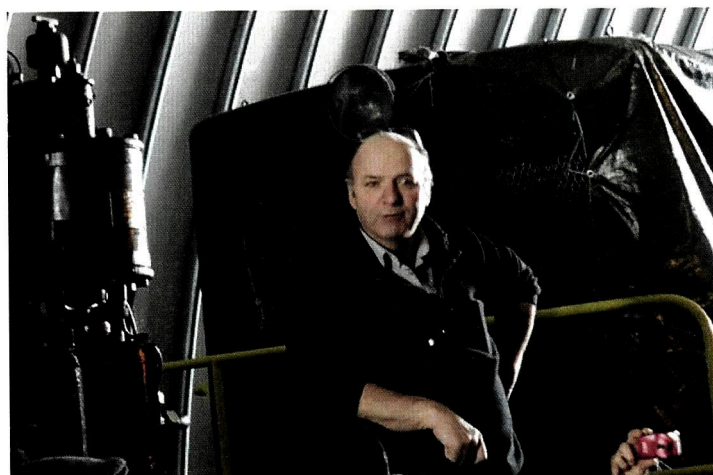
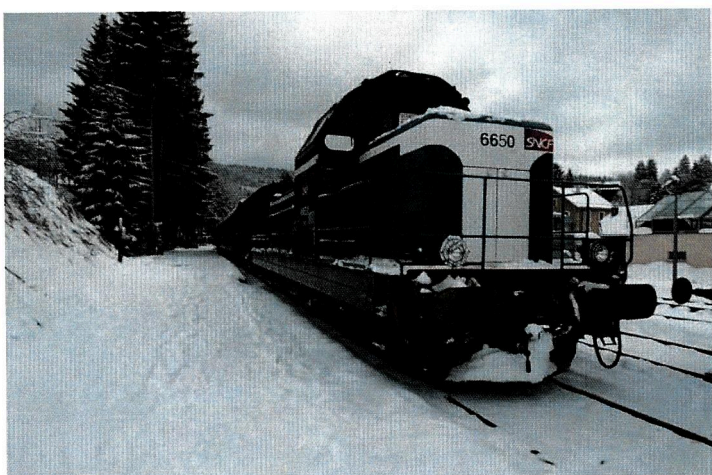
Par Gérard Card.

C'est dans une ambiance très conviviale qu'une bonne cinquantaine de chevronnés a rallié en autocar la gare des Hôpitaux neufs depuis Dijon via Dole pour prendre un train très spécial : celui qu'une équipe de passionnés bénévoles a reconstitué avec en prime la reconstruction d'une ancienne ligne SNCF remise en état.

Cerise sur le gâteau, une couche de neige immaculée avait recouvert monts et vallons dans la nuit précédant notre venue sur les plateaux du Haut Jura et l'on a pu admirer les épicéas et les sapins de la forêt de la Joux avec leurs branches surchargées qui nous faisaient une haie d'honneur le long de notre parcours sur la route sillonnant le plateau de Levier.

Après un court passage à la fruitière de Métabief où certains en ont profité pour faire quelques emplettes et s'approvisionner en comté du Haut Doubs, notre bus nous véhicula à la gare des Hôpitaux Neufs.

Le secrétaire de l'association nous accueille chaleureusement et nous conduit directement sous l'abri des locos fraîchement terminé où trône en bonne place la dernière acquisition de l'association une loco vapeur 150Y venue d'Allemagne qui attendait qu'on lui redonne vie !!



Après quelques mots sur cette association et multiples détails sur l'historique de la ligne Pontarlier Vallorbe qui permit pendant ses heures de gloire de rallier Paris à Milan dans le luxe du « Simplon express », nous prenons place dans les wagons-restaurants dont l'un provient du mythique « Orient Express »

Après que nous nous soyons installés dans le décor luxueux du wagon orient express, monsieur Louis Poix, président de l'association le Coni' fer, nous accueille avec beaucoup d'empathie. Il nous rappelle en quelques mots le départ de cette association en 1993 lors des championnats du monde VTT à Métabief. C'est à cette occasion que son association redonne vie à un tronçon de la ligne Pontarlier Vallorbe puis la progression de celle-ci se fera d'année en année, car si pour l'instant le parcours ne fait que 8 km entre les Hôpitaux Neuf et Fontaine Ronde, son ambition est de relier les Hôpitaux Neufs à Pontarlier. Il n'oublie pas de préciser que nous serons attendu le week end des 21 et 22 juillet pour fêter les 25 ans du Coni'fer, la nouvelle loco 150Y ainsi que le nouvel abri.



Un Kir très sympathique nous permit de lever notre verre à la santé des chevronnés et du Conifer pendant que le convoi s'ébranlait. Tout en sirotant notre sympathique breuvage, à la vitesse des trains d'autrefois parmi les paysages enneigés nous arrivons à la gare de Fontaine Ronde où une fondue très appréciée réchauffa le cœur et le corps de chacun !!



A l'issue du repas, la totalité du groupe s'égayait quelques instants pour une photo souvenir dans la neige et quelques-uns d'entre nous avaient revêtu des couvre chefs aussi chauds que variés dont la magnifique toque de notre ami Dominique qui fit quelques envieux.



Après cette courte récréation dans la neige, notre train, qui celui-ci sait attendre ses voyageurs, nous ramena à bon port afin de reprendre les uns le car direction Dijon, les autres leur véhicule personnel. Avec des estomacs bien remplis, certains d'entre nous en profitèrent pour une bonne sieste.

Après une telle journée très conviviale où les chevronnés présents sont rentrés enchantés, chacun se demande à quand la prochaine !



Actualités : Il y a 70 ans, une catastrophe oubliée...

Par Yves Bergeret et Daniel Pallegoix



À Thann, plusieurs quartiers sont inondés par la crue de la Thur, en décembre 1947.

Décembre 1947 (70 ans...), l'Alsace est touchée par des inondations exceptionnelles, l'une des plus graves catastrophes naturelles que la région ait connues au vingtième siècle.

En cette fin d'année, l'ensemble des cours d'eau, du Rhin majestueux jusqu'aux plus modestes rivières, sortent brutalement de leur lit, provoquant une paralysie générale et d'immenses dégâts : ponts arrachés, usines submergées, stocks anéantis... On peut même déplorer six morts.

Deux facteurs s'étaient combinés pour provoquer le phénomène : l'épaisseur inhabituelle d'un manteau neigeux qui recouvre le massif Vosgien à partir du 19, et le redoux pluvieux qui survient dans les jours suivants. Le cycle fatal se reproduisant même entre Noël et Nouvel an, avec des chiffres d'enneigement et de précipitations plus graves encore !

La France entière pleure sur l'Alsace dévastée, et Robert Schumann, chef du gouvernement, vient apporter personnellement son soutien aux sinistrés. *(D'après la presse locale du 29 décembre 2017)*



Traversée délicate pour une 15/6 (Louhans - avril 2005)

Les cars CITROËN : ils ont roulé pour nous!

Années 40 et 50, tout s'effondre et tout repart de plus belle...

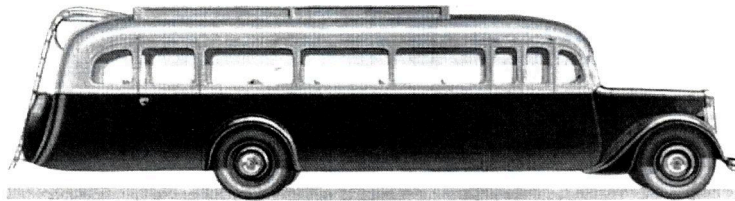
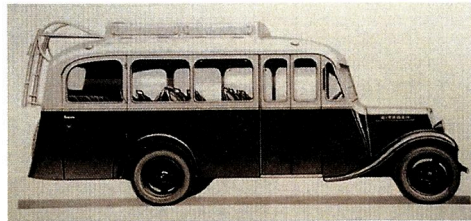
Septembre 1939, la France entre en guerre. Après avoir traversé la crise économique de la période 32-36, connu les ardeurs du Front populaire, le pays semble s'orienter vers l'essor et la prospérité.

Dans l'univers des transports, c'est la naissance du monde moderne : de plus en plus de lignes aériennes, et de plus en plus loin (voyez Mermoz, voyez Saint-Exupéry...), des paquebots de plus en plus rapides (voyez le *Normandie*...) et sur tout le territoire, des réseaux d'autocars modernes qui sont, en grande majorité, des Citroën. La magnifique «toile d'araignée» du réseau voies ferrées, orgueil de la France de 1900, vitale entre 14 et 18, n'a cessé de péricliter; on n'arrête pas de fermer les lignes secondaires, déficitaires et vétustes (10.000 kilomètres de lignes «voyageurs» en moins !)...

RENAULT est en exclusivité sur Paris et banlieue, CITROËN tient Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Lyon, Marseille... et les réseaux inter-urbains.

En 1939, les deux modèles ci-contre couvrent à peu près tous les besoins : le « 23 », en normal ou renforcé-rallongé, (15 à 20 places...), le « 45 », pareil... (33 places et jusqu'à 42...) : tout dépend des carrosseries.

Et des T32, un peu plus anciens, assurent toujours leur service.

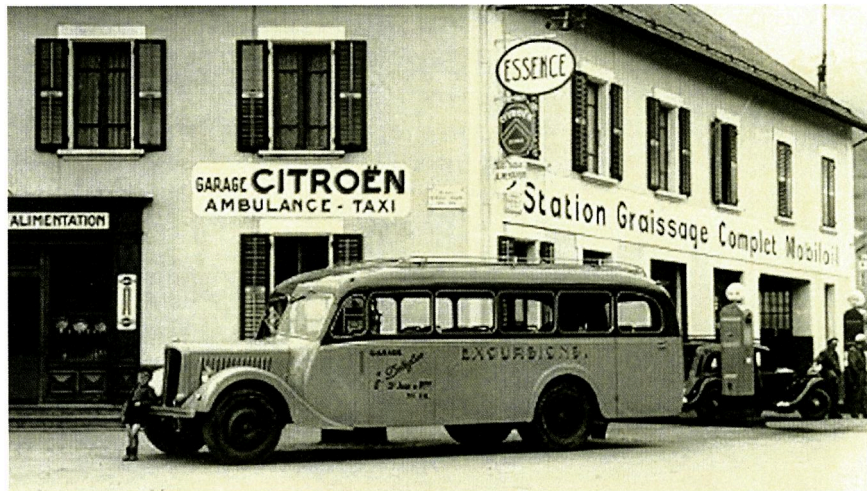


Immatriculations autocars/bus octobre 1938 a septembre 1939

Renault : 520 et 30,5% de part de marché
Citroën : 513 et 30,1%
Berliet : 258 et 15,1%
Saurer:94
Isobloc: 92
Rochet Schneider:32
Delahaye:31
Panhard:25
autres marques:139.



Deux T 45 en service aux Pays-Bas



Deux beaux modèles dans la France profonde (ci-dessous : un T 32 préservé au Musée Joseph Besset d'Annonay)



La réquisition, la «Débâcle» et l'Occupation

Même en raclant les fonds de tiroir, on ne trouve pas grand-chose sur les Transports CITROËN pendant cette sombre période : les milliers d'autocars de province ont-ils cessé de circuler (rationnement de l'essence dès l'ordre de mobilisation...), ont-ils été réquisitionnés (mais aucun Citroën n'apparaît sur les photos d'époque...) ?

Ce qui n'est pas le cas des autobus parisiens de la STCRP dont l'historien François Vauvillier a publié les effectifs mobilisés : 18 compagnies, fortes, au total, de 1440 véhicules dès septembre 39, par exemple, et plus de mille en mai 40 face à l'offensive allemande ! Et pourtant, on sait que les militaires n'avaient pas voulu acheter d'autocars avant la guerre, considérant que les camions convenaient mieux pour le transport des troupes...

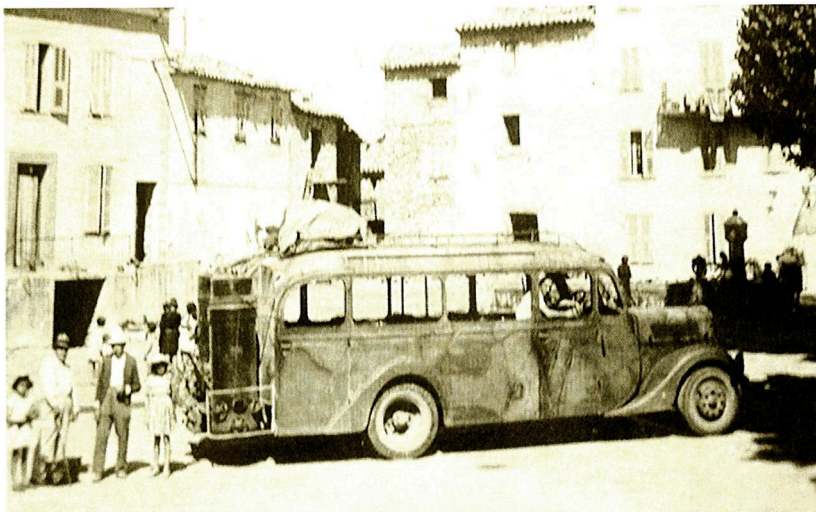
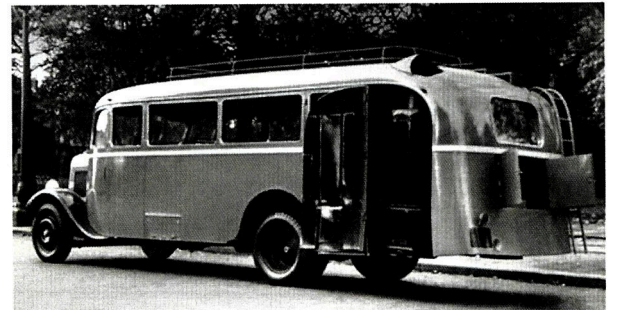
CI-DESSOUS : dessin Albert Brenet dans F. Vauvillier «L'automobile sous l'uniforme...» (Massin)



Autobus massacré par une attaque aérienne

Le désastre militaire de juin 40 provoque en quelques semaines un tragique exode de populations : on prend d'assaut les rares trains disponibles, on part sur tout ce qui roule, et même à pied... mais il n'est, semble-t-il, jamais question d'autocars (?) : ce qui confirmerait que les services de voyageurs sont paralysés depuis pas mal de temps.

Ensuite, pendant quatre ans (et plus), les transports routiers vont survivre (peu et mal), grâce à des **gazogènes**.



Ce T 45, immatriculé «allemand», (?), avec phares occultés, est équipé d'un énorme réservoir de gaz à la pression atmosphérique... comme les ballons dirigeables !

Rare et précieuse carte postale (CI-CONTRE), peut-être des années 40, où l'on verrait, sur ces cars stationnés près de La Villette, des provisions de briquettes de bois entassées sur l'avant du toit ?



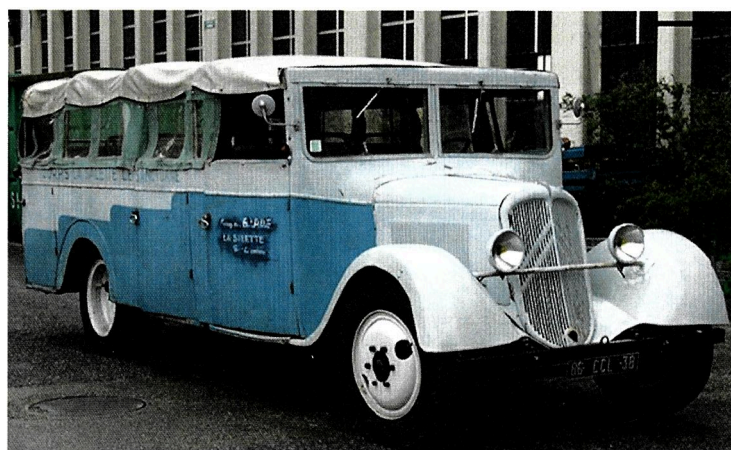
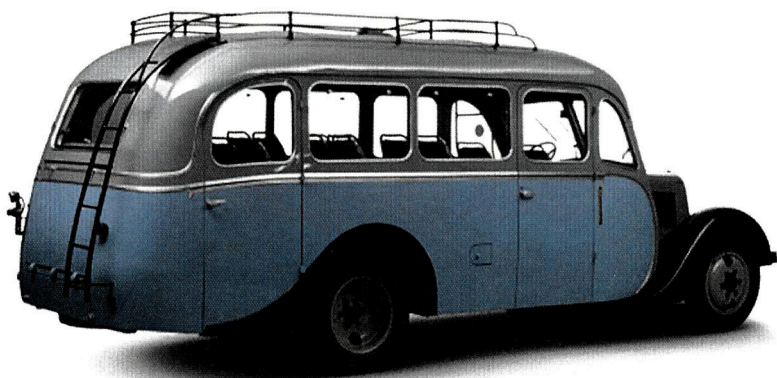
Gare des cars pour la province.

Dès la fin des rationnements (carburant et pneus...), les U 23 refont le réseau.

Le style irremplaçable des réalisations du maître Besset (Annonay), dont les exemplaires survivants sont les «chouchous» du public : tapez «autocar U23 Citroën» sur le Net, et vous obtiendrez une vidéo de 8 mn pour vous promener dans Mulhouse avec celui de droite (daté de 1947).



CI-DESSOUS : à l'intérieur de cet épatant «bleu et gris», comme si on y était...



CI-DESSUS, à gauche : un exceptionnel «cabine avancée», montre qu'on pouvait tout demander au «23».

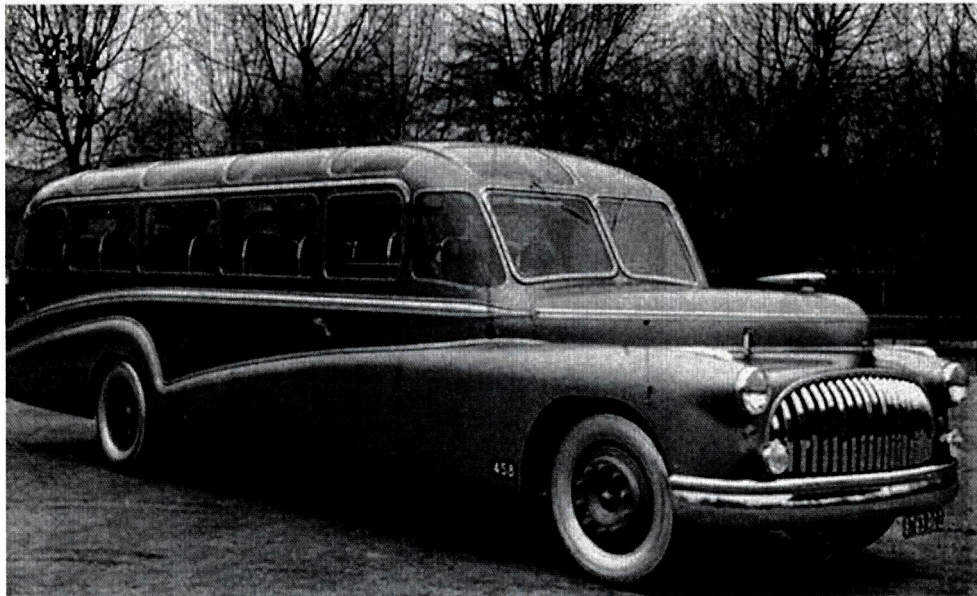
et à droite : voici la rarissime version «décapotable» qui décoiffe... spécialement aménagée pour les pèlerins de Notre-Dame de La Salette (Isère), en 1946 (?)

CI-CONTRE: Du film « Les vacances de Monsieur Hulot » de Jacques Tati (1953), ce plan sur l'arrivée d'un 23 bien chargé... dont la galerie de toit a du mal à garder son ou ses vélos...





Chassis 45 B carrossé par FRAPPA (TUBACIER) (Annonay) août 1950 par un autocariste d'Aubenas



Chez Heuliez, même époque, carrosserie très lumineuse, avec référence aux calandres américaines (BUICK...)



carrosserie CARDE à Bordeaux (1951) totalement découvrable et avec remorque.

Concurrence rail-route : l'autocar gagne partout sur les réseaux de proximité.

Les gens de ma génération, qui ont vu « souffrir » les derniers « tacots » des petites lignes, se sont aperçus rapidement que la route allait l'emporter sur le rail dans tous les domaines : dès 1949, 50 la 4 CV Renault devient largement accessible, mais aussi et surtout les VéloSolex, les Mobylettes et les petits vélomoteurs 100 cm³, qui ne s'étaient jamais avoués vaincus sous l'Occupation repartent de plus belle. On remet des autocars sur la plupart des anciens réseaux, qui entrent beaucoup plus vite en activité que les lignes ferroviaires sinistrées (viaducs, ponts, gares, dépôts) et un matériel très abîmé par les derniers combats.



Tandis que l'industrie automobile se relève pour dévorer à belles dents les « trente glorieuses », la SNCF fait son maximum sur les grandes lignes (électrification, nouvelles motrices qui battent des records mondiaux de vitesse...), les autocars offrent aux voyageurs des services réguliers, fiables, et du luxe pour les excursions de tourisme.

CI-CONTRE

Vers 1953-55, les autocars de la nouvelle série T46 et T55 présentent la partie avant modernisée... mais châssis et mécanique restent de conception ancienne.

Les châssis du 23 connaissent des allongements et renforcements successifs pour augmenter la charge utile. La motorisation reste d'abord en essence pour le 23, puis le diesel est possible, ainsi que sur le 45, dont les versions essence et diesel sont proposées conjointement jusqu'à la fin.



Les « 23 » aussi entrent dans l'ère des loisirs (chargement de skieurs dans le Massif central)

CHAUFFEUR DE CAR: IL FAUT TENIR LE COUP !

Véritable homme à tout faire, il contrôle, il encaisse, il grimpe à l'échelle pour « gerber » sur la galerie des charges hétéroclites (vélos, poussettes, colis...), il ramasse les sacs postaux qui l'attendent dans les bistrotts des villages... Dur de refuser à chaque fois le petit remontant offert par le patron, avant de reprendre le volant... par tous les temps, bien sûr ! Un cousin de mon père, qui avait obtenu un emploi de conducteur à la succursale de Dijon, avait un peu trop accepté ces « p'tits canons » ... et il avait bientôt versé le car au fossé, avec voyageurs et bagages ! !..

CI-CONTRE : Type 47 vu par Heuliez : le changement...

remerciements pour ce deuxième article :

Les infos et les photos (DR) ont été trouvées sur le Net et dans *Autobus et autocars du monde* (Hachette) ... et s'il n'y a pas trop d'erreurs, c'est grâce à Christian Augras !

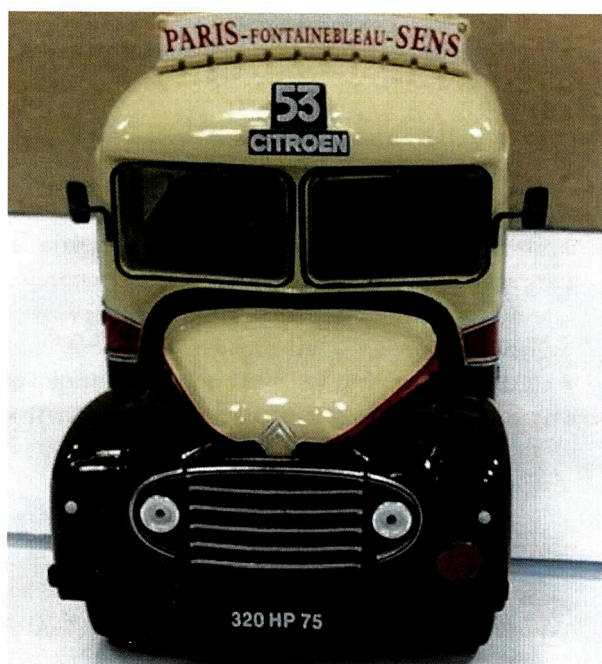


Encore les cars CITROËN : quelques photos...



La chaîne de finition des autocars Type 45 fabriqués dans l'usine de Levallois.

Ce sont les modèles (1935...) de la première génération, très proches de celui qui a participé de façon spectaculaire au rallye de Monte-Carlo.



«Rare et d'origine»

En exclusivité mondiale pour le Petit Chevronné, voici la très authentique casquette de chauffeur de car Citroën, que Maryvonne a reçue en cadeau d'un ami, il y a quelques années. On appréciera particulièrement l'excellent état de ce couvre-chef.

Merci !

(CI-CONTRE) On peut profiter de la qualité de cette maquette (un T55 d'après 1953) pour rappeler les couleurs officielles des Transports CITROËN : ivoire et marron, avec une bande rouge.

Les autocars Citroën et leurs reproductions en miniature (Suite)

Par Niels VEYMY

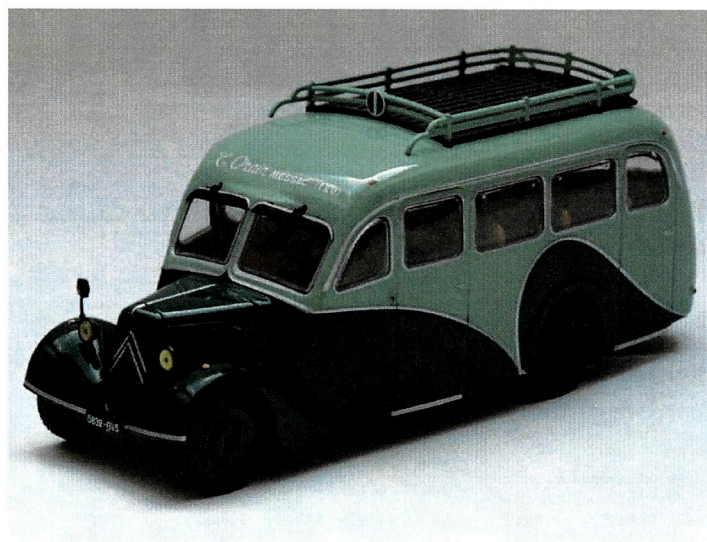
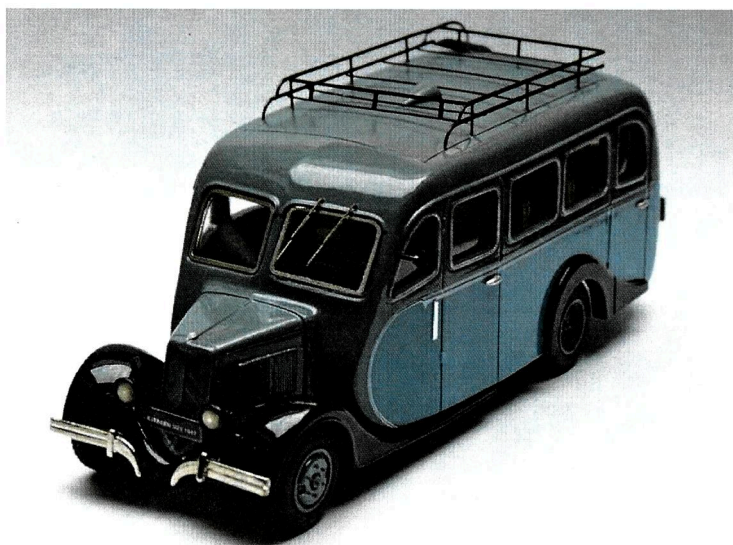
Résumé du numéro précédent :

Vous avez pu découvrir le CITROËN T55 CITYRAMA carrossé par Currus et le P45 de 1934 des collections presse ainsi que les maquettes résine à monter pour les T42.

Rappelons qu'il n'y a pas eu d'autocar Citroën dans les jouets chez DINKY TOYS, NOREV ou autres.



Superbe T45 d'après 1953, détails et couleurs sont parfaitement respectés, collections presse, faisant suite au P45 de 1934.

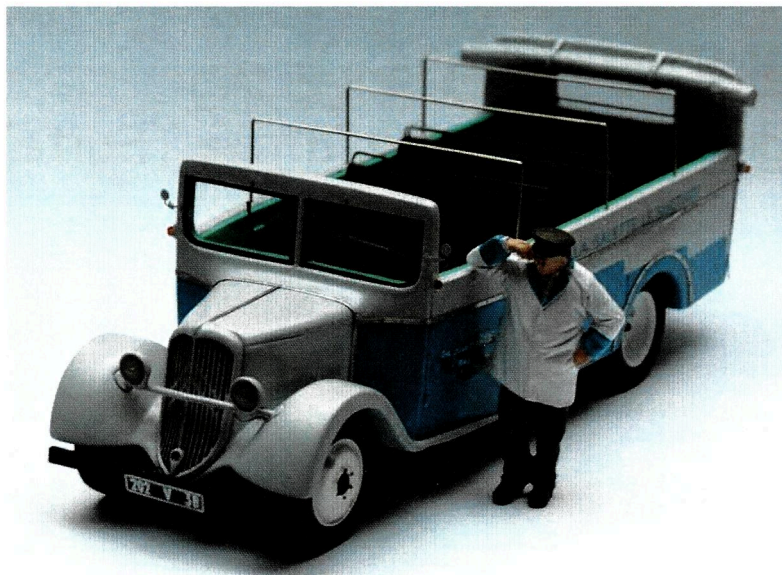


Les Type 23 sont largement représentés à l'échelle 1/43^{ème} :

à gauche un autocar 23U 1947 de 20 places carrossé par Besset, tirage limité à 120 exemplaires fabriqué par ESDO en exclusivité pour le club CITROMINI,

à droite le même modèle, fabrication IXO pour le collection Hachette « Les autobus et autocars du Monde ».

Même écart de côte, 120€ pour la série limité et 25€ pour la collection presse.



Type 23 RU Autocar Torpédo découvert 22 places, carrossé par Chaboud en 1 seul exemplaire (avec figurine : chauffeur debout) 1946 1/43 PERFEX Réf. : PERFEX305 - 2015.



Type 23 RU Autocar Torpédo 16 places, carrossé par Chassaing en 2 exemplaires 1947 IXO 1/43 Hachette - "Autobus & autocars du Monde" N° : 11 - 2015.

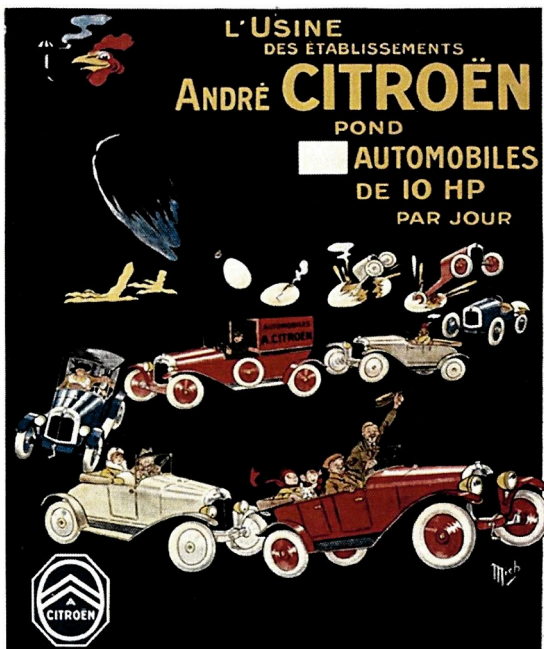
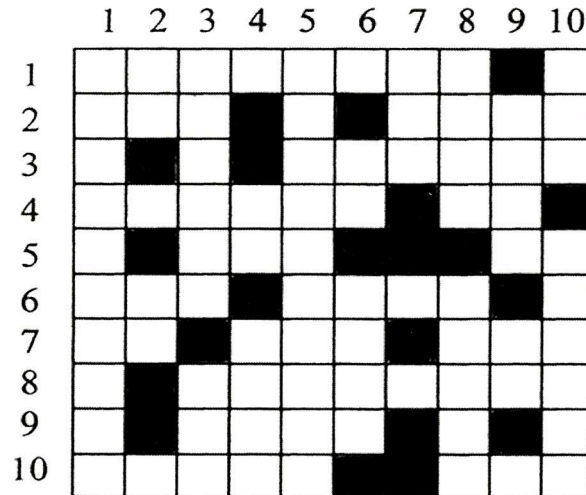


T23-50 HLZ Robustacier Série C Transport voyageurs 22 places carrossé par Heuliez, bleu, tirage limité à 250 exemplaires 1958 PERFEX 1/43 Réf. : PERF301 - 2014.

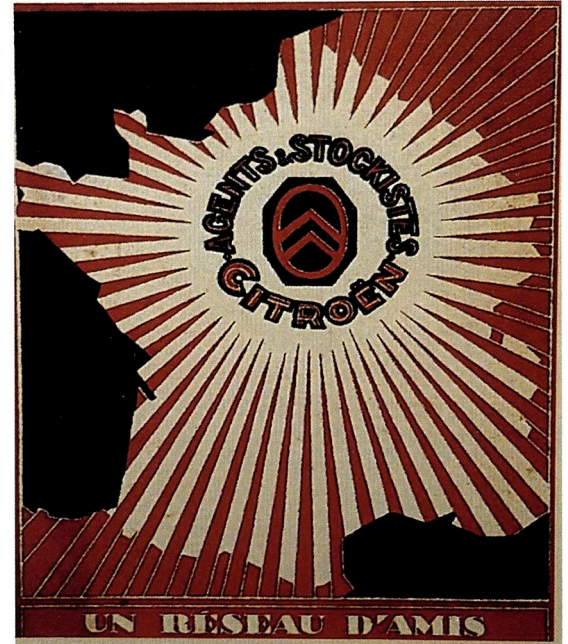
Les mots croisés de Simone

Horizontalement - 1) ramassa - 2) perroquet - celle du Chevronné est ancienne
 3) indispensable à l'allumage - 4) comme le vin - coordonne - 5) estuaire en Bretagne - oui du midi - 6) on y roule en ville - abominable du Thibet - 7) neuf en janvier - éclaire - possèdent -
 8) abîmé - 9) en forme d'œuf - 10) poissons plats - méditation asiatique

Verticalement - 1) dans nos réservoirs - 2) métal précieux - avant deux - 3) protège les boiseries -
 ville bretonne - 4) la moitié d'Henri - songe - 5) jouent des disques -
 6) alternatif - vieille Irlande - 7) consonne grecque - 8) mangeoire du porc - désinfectez
 9) maréchal yougoslave - négation - 10) a trop bu - « citroën » en français



à gauche :
affiche 1920



à droite :
affiche 1930

SOLUTIONS

HORIZONTALLEMENT - 1) collecta - 2) ara - auto - 3) bougie - 4) bounru - et - 5) ria - oc
 6) rue - yeti - 7) an - ral - ont - 8) dégrader - 9) ovée - 10) soles - zen

VERTICALEMENT - 1) carburants - 2) or - un - 3) lasuré - Dol - 4) ri - rêve - 5) embrayages
 6) ou - Eire - 7) tau - 8) auge - 9) iodez - 9) Tito - ne - 10) Noël - citron

Les Chevronnés

17^{ème} BOURSE EXPO

DIMANCHE 29 AVRIL 2018



PARC DU CHÂTEAU DE VIGNOLES 21200 Beaune
D973 DIRECTION DOLE - SEURRE

VIGNOLES fait son cinéma,
70 ans de la Citroën 2 cv
et de la Peugeot 203

Matériel agricole - Moteurs fixes - Motos
BUFFET - BUVETTE de 9 h à 19 h

EXPOSANT BOURSE 10 € les 5 ml,
Véhicule ancien d'avant 1988 :
entrée gratuite pour le chauffeur et un passager,
Plaque souvenir dans la limite des stocks disponibles
Public : entrée 2,50 €, gratuit pour les enfants
accompagnés jusqu'à 16 ans



Renseignements et réservation : Tél 03 80 51 83 44
leschevronnes@wanadoo.fr www.leschevronnes.fr

DEPANOTO
Pièces et accessoires
sera présent
02 37 52 43 25
www.depanoto.fr



Rare et d'Origine
AUTOMOBILES DE COLLECTION
Achat - Vente 21200 BEAUNE
Grand choix de véhicules
www.rareetdorigine.com
06 16 15 34 17