



## Cars et Bus d'hier et d'aujourd'hui à Roanne

### Un patrimoine roulant pour se replonger dans nos souvenirs

15 et 16 septembre 2018  
Roanne (42)

Texte et photos Thierry de Salins

**T**erre de transporteurs, le Roannais est très souvent la destination des collectionneurs de véhicules utilitaires qui viennent participer à des balades et des rassemblements organisés par les nombreuses associations locales et régionales. Vous l'avez déjà constaté dans les pages du magazine, nous publions régulièrement des comptes-rendus de ces manifestations.

Les 15 et 16 septembre derniers, dates des journées du patrimoine, une belle et grande exposition d'autobus et autocars a été organisée dans le centre-ville de Roanne. Son objectif : réunir en un même lieu des véhicules anciens de transports de passagers appartenant à des collectionneurs, mais également des véhicules encore en activité. Une quarantaine de ces engins ont donc été présentés à des milliers de visiteurs venus de toute la région. Une initiative appréciée par Yves Nicolin, Président de Roannais Agglomération et par Laurent Wauquiez, Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.



*Réplique d'une diligence ou omnibus à chevaux utilisée à Paris vers 1878. Elle est la propriété de la Socomatagri. Plusieurs modèles d'omnibus à chevaux furent mis en service en 1878 et 1889 où apparurent respectivement des voitures tirées par 2 ou 3 chevaux avec un escalier pour accéder à l'impériale au lieu de l'échelle des modèles de 1855. Les omnibus à chevaux restèrent en service dans la capitale jusqu'en janvier 1913. Les Transports Mondon, dont le logo est resté longtemps celui d'un fer-à-cheval avec un fouet entrelacé, ont débuté avec ce type de véhicule hippomobile.*

*En haut de page : ce Berliet Vétra 3B2 de 1954 appartient au Musée du Transport Urbain de Saint-Etienne. 93 places dont 24 assises. Sa motorisation est assurée par un moteur électrique de 130 chevaux. Il s'agit du plus mythique et du plus impressionnant des trolleybus classiques français. A partir de 1954, Vétra commence à équiper ses véhicules avec des caisses d'autobus existants. Le VA3 B2 consacra l'abandon par Vétra de la construction de ses propres caisses, réalisées principalement par Berliet, d'où un gros avantage de produire en grandes séries. A partir de 1972, treize de ces véhicules qui étaient en service sur le réseau marseillais ont été cédés à la Préfecture de la Loire après avoir été remplacés par des autobus plus fonctionnels.*



Ci-contre à gauche : autobus Renault TN6 C2 de 1934. 35 places assises et 17 debout, moteur 6 cylindres de 67 chevaux fonctionnant au carburant ternaire : 1/3 alcool, 1/3 benzol, 1/3 essence. Propriété de Bertrand Lapalus, il a été retrouvé dans une grange à Ambierle (42). Personne ne sait dans quelles circonstances, il est arrivé depuis Paris sur le Roannais. Le plus célèbre des autobus parisiens a parfois transporté des passagers inattendus comme un éleveur qui, un jour, a emmené sa vache au Salon de l'Agriculture.



Ci-contre à droite : cet autocar Panhard K 173 carrossé par Amiel et Bodoira à Albi est connu de tous. On le voit régulièrement dans les pages du magazine. Propriété de Jean-Pierre Meynard, il a été mis en service en 1950. Il est motorisé lui aussi par un Panhard 4HL de 6,8 litres de cylindrée et une puissance de 100 chevaux et doté d'une boîte 5 vitesses. Il a tourné comme chacun sait dans le film "Les Choristes", mais aussi dans le long métrage "Le piano oublié".



Ci-dessous, à gauche et à droite : propriété de Dominique Michel, cet Isobloc W947 DP carrossé par Besset en 1948 est motorisé par un Panhard 4HL de 80 chevaux. Il dispose de 34 places assises et 16 debout. Joseph Besset, petit charron de la Haute Ardèche, traverse un jour l'Atlantique et ramène des USA, sous licence Garwood inspirée de l'aéronautique, une conception révolutionnaire, une structure autoportante (finis les châssis de camions) et moteur à l'arrière. La présentation au Salon de Paris 1938 fait sensation. Celui-ci a tourné dans plusieurs films, notamment la série "Un village français" de France 3. C'est l'ancêtre de l'autocar moderne.

Ci-dessous, vue de face et arrière : ce joli Berliet PAK de 1966 appartient à l'association Rétro Bus Lyonnais. Equipé de 27 places assises, 5 strapontins et 10 places debout, il est motorisé par un Perkins type 6PF288 de 4,7 litres de cylindrée pour une puissance de 89 chevaux. Acheté neuf par les Autocars Genin-Viallon de Boën-sur-Lignon (42), il a effectué la ligne entre cette ville et Noirétable pour des transports scolaires et il a même fréquenté les routes du Tyrol. Repris en 1993 par Rétro Bus Lyonnais, sa restauration s'est terminée en 2008. Trois véhicules de ce type en version autobus ont été achetés d'occasion et ont circulé sur le réseau de Lyon. L'association RBL possède 8 matériels roulants dans ses remises, datant de 1961 à 1995. Il est possible de la rejoindre en contactant ses responsables au 04 78 59 87 42.





Ce Citroën U23 d'un carrossier inconnu a été mis en service en 1937. Propriété comme tant d'autres de Dominique Michel, il compte 21 places. Son moteur est celui de la Traction 11 chevaux. Signe particulier, il a joué dans le film "L'armée du crime" en 2009.



Cet autre Citroën U23 carrossé par Laville date de 1948. Propriété de Michel Rivat, il est doté du moteur 9 chevaux de la célèbre Citroën Rosalie et peut accueillir 17 passagers. Il effectuait deux fois par semaine, la ligne Goutrens-Rodez (12) les jours de marché. Acheté en 1992, il participa en 2017 au film de Clovis Cornillac, "Belle et Sébastien". Ce petit autocar n'était pas du tout intimidé par l'altitude.



Cet Unic Type L20 Georges Richard, carrossé par Faurax et Chaussende, date de 1937 et est très souvent lui aussi aperçu sur les balades locales. Aimé Bertrand, son sympathique propriétaire qui l'a déniché dans un poulailler de l'Ain lui a rendu sa splendeur et n'a pas hésité à le faire rouler sur les routes d'Alsace, et même du Maroc. Doté d'un moteur Hotchkiss de 17 chevaux, il avait été commandé par les Transports Rey de Pralognan-la-Vanoise (73) puis caché de l'occupant durant la Seconde Guerre mondiale.



Propriété d'André Roux, ce petit autocar touristique Citroën RU 23 a été carrossé par Elie Belle-Clot en 1948. 14 places assises et 5 debout. Motorisation : 9 chevaux et boîte à 4 rapports. Doté d'un toit découvrable tout comme l'Unic L20, il est "unique" puisque construit à un seul exemplaire. Il n'a aussi connu que deux propriétaires. Les Cars Dumas d'Allevaré-les-Bains l'utilisaient pour emmener les touristes à Notre-Dame de la Salette (38).





Les carrossiers des années cinquante n'auraient rien eu à envier à ceux de notre époque, bien au contraire. Lorsque l'on voit ce qu'ils étaient capables de faire avec des moyens rudimentaires, on ne peut que les féliciter de leur travail et de leurs créations. Ce magnifique véhicule est un Isobloc 648 DP 103 de 1955. Appartenant au Musée du Car de Vanosc (07), il est doté d'un moteur Panhard type 4HL de 110 chevaux et d'une cylindrée de 6,8 litres. Doté de 33 places assises, il appartenait auparavant aux Cars Ginestet de Naucelle-Gare dans le département de l'Aveyron (12). Abandonné dans un pré, il a été récupéré par les Cars Maisonneuve (26) qui n'ont pas mené à terme sa restauration, le cédant à La Vanaude. Son inauguration a eu lieu à l'occasion de la 5ème fête du car en 2010 (photos ci-dessus et ci-dessous à gauche et à droite).



La société Michel Voyages est venue à Roanne avec cet autocar Mercedes type 0 3500 de 1954. Doté du moteur 6 cylindres OM 312 de 4,58 litres et d'une puissance de 90 chevaux, il possède une boîte à 5 rapports et peut emmener 29 personnes. Récupéré comme tant d'autres dans un champ, il était en très mauvais état lorsque Dominique Michel et le carrossier maison Didier Corneloup se sont penchés sur lui pour le remettre dans un état proche du concours. Il participe d'ailleurs à de nombreuses manifestations et sort de temps à autre pour des fêtes, des rassemblements ou encore des cérémonies.



Ce Chausson APH1 de 1947, représente pour nombre d'anciens, le véhicule qui parcourait les routes de campagne au début des années cinquante et qui les emmenait au collège de la ville. Pour d'autres, c'était la possibilité de s'en aller faire les courses au marché. Entraîné par un moteur Panhard, il proposait 46 places. Le fameux "nez de cochon" de notre enfance doit son surnom à sa calandre proéminente. Cet exemplaire, lui aussi sorti de la collection de Dominique Michel de Chauffailles (71), a appartenu en temps qu'habitation aux gens du voyage avant que Philippe Goignot, un collectionneur alsacien, ne le restaure en 2003.



Dans le numéro précédent, nous avons daté ce petit autocar Renault Galion carrossé par Heuliez en 1954. C'est une erreur. Il a été mis en service en 1963 et il s'agit bien d'un Renault qui appartient à Jean-Michel Buchet. Motorisé par le 12 chevaux de la Frégate, il compte 24 places. Ce joli petit car a effectué son service militaire comme nombre des passagers qu'il a eu à transporter à ses débuts ! C'est en effet un des nombreux exemplaires que l'on pouvait apercevoir devant les gares de la SNCF les vendredis soir au moment où les appelés du contingent s'en allaient rejoindre leurs familles pour deux jours de permission. A sa retraite survenue à Strasbourg, il a été racheté par un passionné de voyages qui l'a transformé en camping-car. Retrouvé dans le Var après qu'il ait vécu quelques années au pays basque, sa restauration a duré 3 ans. Il existait trois variantes de ce véhicule : tourisme avec 25 sièges, transport de personnel avec 30 places sur des banquettes et enfin transport scolaire pour ... 50 enfants et un surveillant sur des banquettes longitudinales. Les normes de sécurité ont bien changé dans notre pays !



Acheté neuf par les Autocars Contadins de Carpentras (84) ce beau Saviem S 53M a été mis en circulation en 1977. Il appartient à François Bonnaud. Il pouvait transporter 49 passagers assis. Son moteur M.A.N de 165 chevaux était positionné couché entre les deux essieux.



A ses débuts, il effectuait une ligne régulière la semaine et le week-end, il était utilisé pour des excursions. Il est ensuite racheté par un des conducteurs de l'entreprise, Monsieur Denis Masson, avant d'être revendu à son propriétaire actuel. Depuis, il est loué pour des sorties événementielles ou cérémonies diverses.



Ce Berliet PCK 8W appartient au Musée du Car de Vanosc (07). Mis en service en 1949, il a été carrossé par les Établissements Joseph Besset. Il est propulsé par un moteur Berliet 5 cylindres de 110 chevaux. Surnommé "Bébert" par les membres du musée, il a débuté sa carrière à Béziers pour le compte des Cars Vallat. Il a ensuite sillonné les routes du Puy-de-Dôme (63) lorsqu'il a été racheté par les Transports Proriot. Revendu à Mr Pignol, un habitant d'Hel-sinki, il est à Vanosc depuis 2012.





Ce Setra Kässborher S80 551 de 1971 n'est pas un inconnu pour tous ceux qui, comme nous, se rendent sur les manifestations de véhicules anciens du Sud de la France. C'est effectivement celui de notre ami André Faure, ancien transporteur et collectionneur averti de Chantemerle-les Blés (26). Cet autocar a été découvert à l'occasion d'une exposition à Montélimar. Il ne roulait plus depuis 18 ans.



Cet autre Kässborher de type Setra 215 HD date de 1978. Il est la propriété de Patrick Fourchet. Son moteur est un Mercedes-Benz de 8 cylindres pour une puissance de 256 chevaux. Très courant chez les autocaristes français, ce type de véhicule était la référence en matière de grand tourisme avec ses sièges juchés à 2m30 de hauteur pour une vue panoramique. Il offrait des équipements dignes de son rang.



Les Setra Kässborher étaient parmi les plus représentés à Roanne. Est-ce leur fiabilité qui a permis de les conserver plus longtemps que d'autres ? Cet exemplaire qui appartient aux Autocars Maisonneuve de Belleville-sur-Saône (69) a été mis en circulation en 1974. Moins spectaculaire que le 215 HD, le Setra S150 était doté d'un moteur Henschel 6 cylindres de 240 chevaux. Le S150 correspondait à un véhicule pourvu de 15 rangées de sièges, soit 60 places plus une pour le guide, une pour le chauffeur (bien évidemment) et en option, 13 strapontins. On arrivait ainsi à 75 places.

Le dernier Setra 80 mis en service auprès des Établissements Maréchal d'Artemare (01) avant d'être revendu aux Cars Lombard de Varennes-Saint-Sauveur (71). Son propriétaire actuel, Monsieur Roger Pelus, l'a acquis en 1997 et circule régulièrement en France, mais aussi en Suisse et en Allemagne pour des mariages, salons, marchés de Noël, etc. En 1997, il participe à la série télévisée "L'Insti" avec Gérard Klein à Louhans. On le retrouve en 1999 dans "La parenthèse enchantée" à Paris, Calais, Folkestone et en 2013 dans "Le premier été" à Salavre (01). Il est motorisé par un bloc Henschel 5 cylindres.



Ce Berliet PH3 620 dit Airlam date de 1968. Son propriétaire, Monsieur Bernard Mondon, l'a acquis en décembre 1968 (du moins la famille Mondon). C'est aux usines Berliet de Lyon qu'ils sont allés le chercher à l'époque. Au retour, il fut copieusement arrosé au Champagne au Relais de la Patte à Saint-Laurent-de-Chamousset (69), ce qui lui permit sans doute d'accomplir vaillamment sa tâche soit sur la ligne Crèmeaux-Roanne, soit en excursions à travers l'Europe entière, et ce jusqu'en 1994, date à laquelle il fut remis dans un poulailler ! Son moteur est un Berliet 6 cylindres à plat de 180 chevaux.

Les "nez de cochon" se suivent, mais ne se ressemblent pas. Ce petit Peugeot D3A a été carrossé par Heuliez en 1950. Il est la propriété de l'AVAIA, l'association chère à notre ami Serge Cafière. Ce minibus était spécialement aménagé

pour l'hippodrome de Vichy afin de suivre les courses hippiques. Débarassé de ses sièges, il a été donné à l'association de Saint-Prix (03) qui, par chance, a retrouvé ces derniers !



Effectivement, il s'agit bien d'un ancien véhicule des CRS (Compagnies Républicaines de Sécurité) si visibles depuis quelques semaines sur nos téléviseurs. Fabriqué à 300 exemplaires, le Renault PR8 (un par Cie) faisait office de bureau. Il appartient à la famille Coiron-Furigo qui l'a transformé en camping-car.



Les autocars et autobus modernes étaient eux aussi bien présents sur la Place des Mariniers à Roanne. Les Transports Michel de Chauffailles (71) présentaient ce Volvo GT de 48 places. Véhicule équipé d'un plancher et vitres inclinés pour assurer une meilleure visibilité aux passagers, il est comme les trente autres véhicules Grand Tourisme de l'entreprise, adapté pour les grands circuits pouvant mener de l'Afrique du Nord au Cap Nord en Norvège, de l'Irlande à Moscou. Le parc de la société est unique en France et peut-être bien en Europe !

Cet autre Iliade RTX appartient aux Autocars de la Vallée d'Azergues. Il a été mis en circulation en 2003 et compte désormais 600 000 km. C'est un des derniers exemplaires de l'époque Renault V.I. encore en service affecté au tourisme dans une entreprise française. L'exemple d'un modèle d'autocar que l'on pouvait croiser sur les routes fin 1983, date à laquelle sont sortis de l'usine d'Annonay les premiers véhicules de cette gamme. A bientôt 16 ans, il n'a encore jamais douté de la robustesse de sa chaîne cinématique. Son bloc moteur Renault V.I. de 362 chevaux est l'ultime évolution d'une conception datant de l'ère Berliet ! Il est équipé d'une boîte à 6 rapports et peut transporter 53 passagers.



Ci-dessus, l'Irisbus Iliade RTX (successeur du Renault FR1) des basketteurs de l'ASVEL. Equipé par Iseobus à Pontivy (56), il est destiné à transporter les joueurs et joueuses du club lors de leurs déplacements avant et après matches.

