

CITROËN



1932-1977 Autocars Citroën

Les Transports Citroën sont présents entre 1932 et 1977.
L'ensemble des réseaux sont repris par Verney sous le nom
de CFIT.

Dossier Citroën Patrimoine

1932-1977 AUTOCARS CITROËN

45 années de transports routiers de voyageurs...

1919 : L'Europe sort de la guerre la plus meurtrière de son histoire.

Après les balbutiements du début du siècle, l'automobile a acquis droit de cité mais son développement est encore tributaire de l'action désordonnée d'un grand nombre de petits constructeurs.

André CITROËN, voyant là un terrain à sa mesure, reconvertit son usine d'armement et crée la première fabrication en série d'automobiles. Il s'agit pour lui de permettre à de nouvelles couches sociales d'accéder à la possession d'une voiture.

1931 : Malgré ses efforts, ceux-ci demeurent encore l'apanage des classes aisées. Il décide donc de créer une Société de cars, mettant ainsi la facilité du transport automobile à la portée du plus grand nombre. L'idée d'origine d'André Citroën était de faire sillonner la France par des lignes régulières d'autocars. A l'époque, la motorisation individuelle était encore peu développée. Le succès vient rapidement confirmer la justesse de ses vues et peu de temps après le réseau des Transports CITROËN couvre une partie importante du territoire français et pour plusieurs générations, les Transports CITROËN ont été étroitement mêlés à leur vie quotidienne. De 50 lignes en 1932, on passe à 219 l'année suivante. En 1934, 238 lignes et 600 cars, les T 32 brun et jaune, assurent 70 millions de kilomètres par an.

Les panonceaux marqués du double chevron étaient leur point de rencontre et les cars beige et marron ont accompagné les diverses circonstances de leur vie, au gré des événements, courants ou exceptionnels, gais ou tristes.

En mettant sur pied les croisières et les records, André CITROËN voulait mettre en évidence le côté sportif de l'automobile. En créant la Société des Transports CITROËN, il désirait avant tout mettre l'accent sur son rôle social, œuvrant ainsi sur le bien-être de l'homme.

Démarrage des réseaux

Le 12 Novembre 1931, la Société Anonyme des Transports CITROËN est née à Paris. Elle avait été créée quelques jours auparavant : le 27 Octobre 1931. Paul Joseph est nommé Directeur Général. Il avait lancé avec Louis Guillot les premiers poids lourds dérivés des voitures C6.



L'organisation matérielle et la mise en place de l'infrastructure vont demander plusieurs mois. La première ligne retenue par André CITROËN doit marquer avec éclat le démarrage des Transports CITROËN. Ce sera la ligne Paris-Versailles prévue le 18 Février 1932. Les autocars sont des C6 2 tonnes G1 de 22 places, les départs auront lieu toutes les 30 minutes dans les deux sens.

Mais le 17 Février 1932, la veille de l'inauguration, les douze véhicules étant en place aux deux têtes de ligne, M. Paul Joseph dut donner l'ordre, vers 18H30, de remiser le matériel.

En effet, M. Mariage, directeur de la S.T.C.R.P. (plus tard RATP) inquiet de la concurrence ainsi déployée, obtint in-extremis l'annulation de l'autorisation d'ouverture de la ligne, par le ministère des Travaux Publics ; les droits du concessionnaire local de transport en commun étant ainsi respectés.

Un repli stratégique s'imposait ! Paris ne sera pas le premier réseau exploité par les Transports CITROËN.

André CITROËN et Paul Joseph se tournèrent alors vers Lyon, où une puissante succursale des Automobiles A. Citroën allait être implantée. Le réseau de Lyon est mis en place officiellement en avril 1932 et les Transports CITROËN s'installent au 41 rue du Lieutenant-Colonel Girard à Lyon. La première ligne exploitée démarra effectivement le 1^{er} Juin 1932, c'est la ligne N°1 Lyon-Bourg.

Dès lors le mécanisme d'implantation va s'accélérer, le réseau de Lyon va démarrer deux lignes par semaine.

Parallèlement le 8 Juin 1932, le réseau de Bordeaux est mis en place, mais il va être cédé dès la fin de l'année aux Transports CITRAM, société dont la création remonte à 1919. Le réseau de Nantes est installé 24 boulevard Gustave Roch, les départs seront assurés dès le 13 Juillet 1932 avec la ligne N°1 Nantes – Le Croisic.

Le succès des réseaux de Province et surtout les autorisations obtenues dans les grandes villes vont permettre d'acquérir PARIS.



En ce mois d'Août 1932, le siège de la société est installé aux 17 boulevards des capucines à Paris. Le premier des réseaux de transports de voyageurs, celui d'André Citroën, va pouvoir s'imposer. Les départs du réseau se feront de la Place de la Concorde. La première ligne exploitée sera la ligne N°1 Paris – Fontainebleau à partir du 28 Août 1932. Dans les semaines suivantes, l'extension du réseau se poursuit à un rythme accéléré. Dans un rayon de près de 100 Km, la plupart des grandes villes de l'Île de France vont être reliées au centre de la capitale.

Au 31 Décembre 1932, 52 lignes étaient en exploitation dans les quatre premiers réseaux exploitant 3716 km et parcourant chaque jour un total de 70 585 km. Les autobus CITROËN transportaient quotidiennement 15 900 voyageurs, le seul réseau de Paris exploitait 21 lignes de 1 400 km, les cars parcourant 40 000 km par jour.

Six mois après le nombre de lignes passa de 21 à 49. Il fallut renoncer à faire partir toutes les lignes de la Concorde et adopter trois nouvelles têtes de lignes :

- Porte Maillot
Boulevard Gouvion Saint-Cyr
- Denfert Rochereau, rue Froideveaux
- Et Rotonde de la Villette

La ville de Paris, propriétaire de la Rotonde de la Villette, la concédait aux Transports CITROËN. Ce n'est qu'en 1939 que les départs de Denfert-Rochereau seront reportés à la Bastille, à l'angle du quai de la Rapée. Les garages étaient situés rue d'Alsace à Levallois, à côté du garage central de réparations, ils desservait en principe les têtes de ligne de Maillot et Denfert, puis Bastille bien que quelques véhicules y restent en garage.



La Villette était alimentée en particulier par le garage de Louis Blanc. Chaque gare routière avait un chef de gare et ses caissiers. Les conducteurs de voitures prenaient leur service au garage où à la gare si elle n'était pas remise au garage.

La jeune société va vivre des moments difficiles. Guillot disparaît en 1933, André Citroën le 3 Juillet 1935. En 1934, le décret-loi de *Coordination du Rail et de la Route* freine l'expansion de la Société en lui imposant des contraintes nouvelles : la modification et la création de lignes sont désormais soumises à l'autorisation des Pouvoirs Publics. Objectif ? Eviter les doubles emplois entre les lignes routières et celles de la SNCF devenue monopole d'Etat en 1937. Charles Manheimer, polytechnicien cofondateur des Transports CITROËN, succède à André Citroën. Avec Paul Joseph, ils veillent à la maturité des Transports CITROËN.

L'invasion allemande va provoquer le désordre et l'exode. Les Transports CITROËN n'y échapperont pas. Paul Joseph avec sa traction 15CV, quelques cars et les archives de la société, quitte Paris le 11 Juin 1940. Charles Manheimer qui a fui vers Dijon, va devoir à nouveau s'éloigner. Paul Joseph est nommé Président-Directeur-Général à l'été 1940. L'activité est considérablement ralentie, les véhicules sont dispersés. On en retrouvera en Hollande et au Portugal. Les quelques véhicules pouvant circuler vont être équipés de gazogène à bois et d'autres à charbon à bois.

Le calme revenu, la reprise est lente. L'après-guerre n'apportera pas les nouveaux matériels avant 1948.

L'après-guerre est marqué par le développement économique et automobile... La motorisation individuelle conduit les Transports Citroën à adapter leur réseau aux besoins nouveaux de la clientèle. L'effort porte sur le transport des travailleurs de l'usine à leur domicile, le ramassage scolaire, la desserte des aérodromes, etc...

Pourtant les Transports CITROËN vont vivre leur plus belle période, celle des années 1950. Mais la démocratisation de la voiture particulière va entamer sérieusement les lignes régulières de transports de voyageurs, principalement celle du réseau de Paris.

Des cars de grande capacité remplacent les anciens véhicules de 20 places. Des véhicules de type PH Berliet se multiplient dans le parc. En 1969, il comporte 850 autocars qui assurent 246 lignes régulières et parcourent 40 millions de kilomètres par an, soit 10 fois le tour de la terre. Ils transportent 12 000 écoliers par jour et 30 millions de voyageurs par an. Les Transports CITROËN commencent alors à diversifier leurs activités vers d'autres secteurs que le seul transport de voyageurs par lignes régulières : tourisme en autocar, transports de marchandises, transports de voitures neuves, agences de voyages, locations de voitures sans chauffeur, location de véhicules industriels...



Toujours plus de nouveaux services !

- Le transport des messageries et marchandises existait déjà à l'origine, parallèlement à celui des voyageurs. Il prit une importance accrue avec la réorganisation du réseau. Les cars véhiculent 1 million de colis par an (d'un poids maximum de 30 kg chacun), avec un réseau de 2 950 correspondants et dépositaires. En outre plus de 30 camions Berliet et Citroën transportent 12 000 tonnes de marchandises par an, à partir de 3 centres principaux : Strasbourg, Mulhouse et Nantes.
- Le goût du public pour les randonnées touristiques conduit les Transports Citroën à organiser des voyages en autocar de plus en plus nombreux et plus lointains. Ils s'adressent à tous les groupes, associations ou sociétés diverses ; certains circuits, préparés d'avance, sont proposés à la clientèle individuellement. Cette catégorie de voyages nécessite des autocars plus luxueux que les cars de ligne. Citroën se tourne alors vers BERLIET qui bientôt filiale de CITROËN S.A. devient le fournisseur privilégié avec le « CRUISAIR 3 ». En 1971 apparaissent les cars de tourisme MAGIRUS DEUTZ, enfin en 1975 est passée une commande de VERNEY TD5...



Le développement continu du tourisme sous toutes ses formes amène les Transports Citroën à créer une véritable Agence de Voyages : CITER, titulaire de la licence A. Le nom a fait l'objet de concours d'idées : il fallait que le nom rappelât CITROËN, qu'il soit évocateur de voyages et d'évasion, enfin qu'il soit simple à prononcer dans toutes les langues. Sur une liste de 30 noms, CITER parut réunir toutes ces conditions. Le 3 Mars 1967, la 1^{ère} agence de voyages ouvre ses portes à PARIS, à l'angle de la rue de Vaugirard et de la rue Falguière à l'initiative de M. WEISBECKER PDG depuis 1964 et M. MOSNIER.

D'autres agences de voyages suivirent sous l'impulsion de M. CHALENCON chargé de ce département en fin 1968 (LYON, NANTES, LILLE, STRASBOURG, DIJON, BORDEAUX...)

La location de voiture sans chauffeur (de la 2 CV au fourgon de 1 600 Kg) est lancée en juin 1967. Il s'agit d'un marché encore très éloigné de son point de saturation. L'expérience, commencée à Lille, s'étendit rapidement : 250 voitures circulaient en 1969 à partir des centres de Paris, Lyon, Lille, Dijon, Nantes, Angers, Clermont et Strasbourg. Cette activité est annonciatrice d'un vaste développement. 200 succursales sont ouvertes en 1970. De plus les Transports Citroën effectuent le transport des voitures neuves Citroën vers les points de vente du réseau français & étranger. 200 wagons et 50 ensembles routiers fin des années 60. En 1963, cette nouvelle activité connaît un grand bond en avant lors du lancement de la nouvelle usine CITROËN de Rennes La Janais vouée à la construction des AMI-6 et les Transports CITROËN achètent 100 wagons à étage. Dix-ans plus tard la dernière-née des activités nouvelles est la location de véhicules industriels (L.V.I.) avec ou sans chauffeur n'aura pas le temps de connaître un essor important...

C'est également en 1965, qu'apparaît la suspension hydraulique avec l'autocar type 60 DIP. Les couleurs, qui étaient au départ le brun avec une ceinture latérale orange puis le marron avec le pavillon gris bleuté et la bande de ceinture latérale rouge, changent une nouvelle fois : c'est le début de la caisse blanc Carrare avec la bande de ceinture rouge carmin.

Les Transports Citroën s'efforcèrent de constituer un réseau national en concédant la marque CITER à tous les concessionnaires. CITROËN qui acceptaient de se lancer à leur tour dans cette nouvelle activité.

Le nom de CITER fut également attaché dès 1967 à l'activité nouvelle de location de voitures sans chauffeur (L.S.C.). A partir de 1969 les T.C. ont l'idée de créer un Groupement d'Intérêt Economique avec toutes les succursales et tous les concessionnaires CITROËN. Il comprendra vite plusieurs milliers de voitures...

Ce fut une dernière ligne droite...

Avril 1977 : La S.C.F. (Holding du Groupe Verney) reprend les activités de transports de voyageurs et d'agences de voyages des Transports Citroën en créant la Compagnie Française et Industrielle de Transports (CFIT) dont M. Yves Michel VERNEY devient Président Directeur Général.

Rapidement les agences de voyages CITER prennent le nouveau nom de NORD-SUD-VOYAGES, le nom de CITER restant attaché à la location sans chauffeur reprise, elle, ainsi que les transports de voitures neuves, par PEUGEOT S.A. et sa filiale GEFCO. Bien plus tard Nord-Sud Voyages deviendra Tourisme Verney Distribution.

La Société des Transports CITROËN (les T.C.) réduite à ces deux activités, va vivre ses dernières heures avant d'être définitivement absorbée par GEFCO le 15 Décembre 1978.

Au revoir les « cars CITROËN », comme l'on disait autrefois... et merci.

Légendes Photographiques :

1 – C6 G1 de la première ligne Paris-Versailles, laquelle ne verra pas le jour

2 – Type 32B, carrosserie Currus pour les T.C. Les fixations sont préparées pour recevoir le capot de ligne 1935 On les verra sur les lignes jusqu'en 1948.

3 – C6G1 au garage de Levallois en 1932

4- Paul Joseph et Charles Mannheimer

5 – Conducteur-Receveur des T.C.

6 – Gare Routière de la Villette et car type U.A.D.I. 1950

« Le car de la revanche du diesel sur l'essence »

7- Car type 45 – Carrosserie Currus « Le véhicule à cabine avancée »

8 – Magirus Deutz Navajo, un seul exemplaire de produit qui sort en 1973 aux couleurs CITER. Le prototype étant partie à l'usine Magirus : il y a eu une commande de deux véhicules par un autocariste suisse... Mais l'usine estime que les limites du châssis étaient atteintes, ils n'ont pas continué la production ! Ce véhicule a fait visiter Paris aux touristes, puis il finit à la CFIT de Nantes au dépôt de Saint-Brévin.

Sources archives musée Transports Verney :

Documentation Groupe Verney – Journaux de Liaisons

Documentation Berliet – Saviem – RVI – Revues Informations

Réf : ESTRCI- 19321977TC - GS