



ASPTUIT

Association pour la Sauvegarde du Patrimoine des Transports Urbains et Interurbains Toulousains

PROJET DE RÉNOVATION

AUTOBUS CHAUSSON APH2-522 DE 1962

ANCIEN BUS DU RÉSEAU DES TRANSPORTS URBAINS DE TOULOUSE



LE VÉHICULE

SON HISTOIRE

Arrivé le 1er octobre 1962 au dépôt et mis en service le 6 sur le réseau STCRT (Société des Transports en Commun de la Région Toulousaine), il est livré neuf aux couleurs vert et crème. C'est un Saviem-Chausson APH2-522 type B de 18 places assises auxquelles il faut ajouter celles du conducteur et du receveur et 68 places debout.

Numéroté 277, il fait partie d'une série de 41 autobus achetés entre 1962 et 1965 et est le premier de cette série allant des numéros 277 à 304 et 315 à 327. Il est doté d'un moteur Panhard 4 cylindres type 4HL 3 de 110 chevaux (18 chevaux fiscaux) et d'une boîte à vitesse mécanique Renoldin à 4 rapports avec embrayage mono disque. Il circulera principalement sur les lignes 1, 2, 5, 10, 12, 14, et 26.

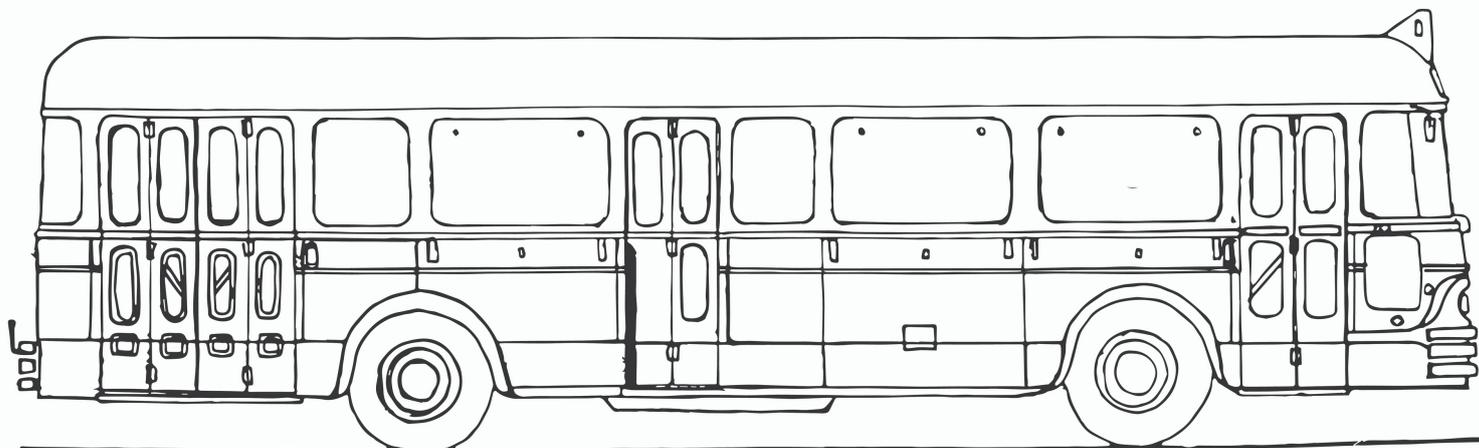
En 1969/1970, les nouvelles couleurs du réseau passant du vert au rouge brique, il sera repeint en rouge à cet effet, mais ne bénéficiera pas de la transformation en self-service et conservera sa cabine de receveur jusqu'à sa réforme le 17 mai 1976.

Par la suite, il sera cédé à plusieurs particuliers. Il faudra à l'ASPTUIT près de quinze ans pour acquérir le véhicule. Après de multiples tentatives infructueuses commencées en 2005, celle du mois de février 2021 sera couronnée de succès et le bus rejoindra la collection le 2 mars 2021.



LE VÉHICULE

SES CARACTÉRISTIQUES



Le modèle préservé est un autobus bien connu des toulousains puisque de l'année 1951 à l'année 1977, 263 exemplaires de la marque ont circulé. Plusieurs déclinaisons ont existé, notamment au niveau de la hauteur de la caisse. Notre modèle est un véhicule dit "caisse haute" dans la mesure où sa hauteur est supérieure de 18 centimètres à celle des Chausson dits "caisse basse".

Date de mise en service : 01 octobre 1962

Date d'entrée à l'association : 02 mars 2021

Numéro série : 352 161

Immatriculations : 696 LM 31, 7191 FA 09, 4874 YS 31

Longueur : 10,7m - Largeur : 2,50m

Poids à vide : 8,87 T

Poids total autorisé en charge : 14,5 T

Moteur : Panhard 4HL 3 n°523.363 (HL correspond à huile lourde.)

Puissance : 110ch à 2000 tours/minute.

Puissance administrative : 18 CV

Boite de vitesses : Renordin 4 vitesses manuelles

Capacité du réservoir de carburant : 180 litres

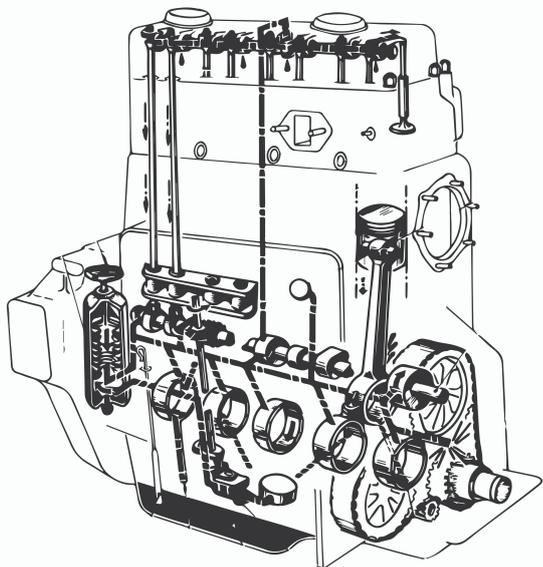
Places assises : 18 + conducteur + receveur

Places debout : 68

3 portes commandées depuis le poste de receveur

LA RESTAURATION

MÉCANIQUE



Les éléments mécaniques d'un véhicule tel que celui sauvegardé se caractérisent par une simplicité dans la mesure où l'électronique était peu présente dans les années 1960.

Toutefois, la principale difficulté à laquelle nous nous heurtons est l'ampleur de la révision. En effet, pour un fonctionnement optimal, et après tant d'années d'arrêt, c'est non seulement le moteur mais également tous les organes périphériques liés à ce dernier qui devront être vérifiés. Ainsi, le freinage, la transmission, le système de refroidissement, ou encore les ponts devront faire l'objet d'interventions par des mécaniciens experts. La remise en route complète de ces éléments impliquera donc un investissement conséquent mais indispensable.

Le moteur Panhard 4HL 3 qui équipe le véhicule est réputé pour sa fiabilité et sa simplicité d'entretien.

Il a pu être redémarré par des mécaniciens ce qui a permis de déplacer le véhicule pour sa mise en place sur le porteur lors de son rapatriement à Toulouse.

Il aura fallu au préalable du redémarrage dégripper trois des quatre injecteurs, mettre une alimentation en carburant extérieure (nourrice) étant donné l'état inconnu du réservoir. Il a été aussi nécessaire de brancher des batteries à proximité du moteur puisque le coffre à batteries, rongé par la rouille, est inutilisable.

Malgré un redémarrage sans difficultés, une grosse révision technique s'impose afin de pallier aux effets de l'arrêt prolongé du véhicule. Ce redémarrage va nécessiter des heures de travail par des mécaniciens expérimentés. Cela implique aussi l'achat de consommables (huile, liquide de refroidissement) et pièces à remplacer ou à rénover (durites, radiateur...)

L'embrayage et la transmission seront aussi à revoir. Il faudra vérifier que ces derniers ne soient pas défectueux.

L'ensemble du système de freinage, élément essentiel de sécurité doit faire l'objet d'une remise aux normes : réfection des tambours, vérification du système d'air comprimé et de câbles pour le frein de parcage ou encore changement de garnitures.

Le pont nécessitera une intervention de remise à niveau.





LA RESTAURATION

INTÉRIEUR



L'intérieur d'un tel véhicule rappelle bien l'époque de sa conception. Sièges moelleux et confortables en Skaï, barres de maintien en alliage résistant et inoxydable, éclairage tamisé par des ampoules à incandescence et bien évidemment, le poste de receveur. En effet, ce bus a toujours sa configuration originale. A l'époque, deux employés travaillaient à bord, un conducteur et un receveur chargé d'accueillir et vendre des titres de transports aux voyageurs à l'arrière du véhicule.

Malheureusement, après sa réforme, le véhicule a été entièrement dépossédé de son aménagement pour installer du lambris. Il faut donc reconstituer tous les équipements à l'aide de nombreux documents d'époque que l'association a retrouvés.

La rénovation de l'intérieur implique un travail important de recherche, à la fois pour trouver des pièces mais aussi de la documentation pour reconstituer ce qui n'a pas pu être retrouvé...

Nous disposons de plans d'intérieur, indiquant précisément les dimensions des sièges et autres barres de maintien. Le coût de cette reconstruction est très élevé puisque tout doit se faire sur mesure. Elle impliquera la mise en relation de différents corps de métiers pour parvenir à reconstruire un intérieur splendide et identique à celui de l'époque.

En ce qui concerne les tôles à l'intérieur du véhicule, celles-ci ont été relativement épargnées par la présence du lambris. Malgré cela, une remise à neuf s'impose.

Toutes les zones autour des vitres et portes ont été endommagées par la rouille, un traitement est donc nécessaire et urgent.

Le sol, quant à lui, et comme sur tous les Chausson, se déchire avec l'âge, il faudra donc trouver un matériau similaire, plus résistant qui devra aussi être fait sur mesure.

Le poste de conduite à moins souffert des effets du temps, un nettoyage en profondeur a permis de raviver l'éclat des voyants et autres boutons d'antan. Le volant sera en revanche à restaurer intégralement avec de la Bakélite.

La cabine du receveur sera remontée au même endroit où elle se situait, 44 ans auparavant.





LA RESTAURATION

EXTÉRIEUR



Le design de ce véhicule, tout droit sorti des *sixties* ne laisse pas indifférent.

Ce véhicule devra retrouver ses couleurs originelles, le vert RATP (utilisé dans plusieurs villes à l'époque) et le blanc crème (blanc Hindou).

Mais, sous la peinture, doit se trouver une base saine. Or, après plusieurs décennies d'exposition à la pluie, au soleil et au vent, la carrosserie doit être reprise intégralement.

Avec ces deux travaux principaux, le véhicule retrouvera sa splendeur et lorsqu'il circulera dans la ville Rose, il attirera assurément de nombreux regards.

La carrosserie extérieure présente des points de rouille plus ou moins perforants. C'est surtout au niveau des vitres et portes que la corrosion est la plus problématique.

Les panneaux de carrosserie devront être déposés et certainement changés pour nettoyer les parties non visibles et réviser par la même occasion les mécanismes de crémaillère de la montée et descente des vitres. Ces dernières s'ouvraient et coulissaient de haut en bas entre les panneaux de carrosserie intérieurs et extérieurs.

Le remplacement des vitres brisées fera l'objet d'une attention toute particulière. Nous avons à ce jour déjà trouvé des vitres sur un véhicule donneur. Des joints sur mesure sont en cours de réalisation.

Autre élément important, ce type de véhicule est composé d'un châssis poutre, qui présente l'avantage d'une solidité et d'une robustesse à toute épreuve.

Enfin, l'ensemble des feux de signalisation et les faisceaux électriques devront être remis à neuf. Les pièces détachées pour ces éléments sont trouvable facilement et l'équipe de l'ASPTUIT a commencé à rassembler ce qui allait être nécessaire au remplacement. Certains sites Internet proposent actuellement des pièces détachées identiques.



LA RESTAURATION

ESTIMATION DES TRAVAUX

CARROSSERIE	
DEPOSE ET DEMONTAGE - Éléments amovibles de la carrosserie (feux, vitrage, portes...) y compris les pièces prélevées sur des véhicules servant de banque de pièces.	400 heures
NETTOYAGE COMPLET DU VEHICULE -Châssis, structure extérieure et intérieure.	16 heures
SABLAGE COMPLET DU VEHICULE - Châssis, tôlerie extérieure et intérieure. - Pièces prélevées sur des véhicules donateurs.	Réalisé par un prestataire extérieur.
TÔLERIE - Châssis : remplacement des éléments perforés et endommagés (traverse verticale, emmarchement des portes, rack à batteries)	800 heures
TÔLERIE - Carrosserie extérieure : Panneaux extérieurs, cerclage de jonction pavillon, remplacement des éléments perforés par la corrosion.	400 heures
TÔLERIE - Aménagements intérieurs : remplacement des planchers bois y compris pose des tapis de sol, de l'encadrement des baies, des traverses des baies. Reconfecion du poste de conduite et rénovation des portes.	700 heures
TRAITEMENT ANTI CORROSION - Châssis, tôlerie extérieure et intérieur, application d'un apprêt de traitement de type P7.	100 heures
REPOSE ORGANES MECANIQUES - Moteur, boîte, train roulant...	Réalisé par le service mécanique.
PRÉPARATION AVANT LA MISE EN PEINTURE - Tôlerie intérieure et extérieure, débosselage, masticage, ponçage des mastics avant la mise en apprêt, mise en apprêt, ponçage des apprêts, mise en peinture.	250 heures
PEINTURE - Marouflage. - Mise en peinture de la carrosserie intérieure et extérieure avec deux teintes « brillant direct ».	100 heures
PREPARATION ET MISE EN PEINTURE DES ACCESSOIRES - Jantes, boucliers, rétroviseurs...	50 heures
REMONTAGE DE TOUS LES ORGANES DE CARROSSERIE - Vitrages, feux, optiques, baguettes, enjoliveurs, panneaux de carrosserie, joints, accessoires, pose du plancher bois...	250 heures
TOTAL	3066 heures

MÉCANIQUE	
Démontage des éléments mécaniques avant le passage en carrosserie.	80 heures
Révision des éléments mécaniques : moteur, boîte de vitesses, pont et freinage.	160 heures
Remontage des éléments mécaniques sur le bus	20 heures
Changement du circuit pneumatique et électrique	270 heures
Mise en service	40 heures
TOTAL	570 heures

Un tel projet va nécessiter un investissement conséquent, tant en termes de moyens humains que financiers. D'autres devis sont en cours de réalisation afin d'affiner cette estimation (devis pour la rénovation du radiateur, des sièges et barres ou encore de la pompe à injection.



AUTOUR DU PROJET

L'ENGOUEMENT DU PUBLIC

Dès le début du projet, le public s'est montré intéressé par celui-ci. La presse, tant au plan local qu'au plan national, et via des supports variés a relayé notre objectif de remettre ce véhicule sur la route.

Les internautes adhèrent aux valeurs véhiculées par cet autobus. Celui-ci remémore de nombreux souvenirs à bien des personnes puisque Toulouse est la ville, après Paris, où les bus Chausson ont le plus circulé en France. Ce projet véhicule également une idée de partage, d'une histoire commune à de nombreuses personnes.

Nous avons également reçu de nombreux courriers et mails de félicitations.

M. Jean Luc MOUDENC, Maire de Toulouse nous a écrit afin de nous féliciter et de nous encourager sur cette restauration d'un véhicule emblématique.



Que de souvenirs reviennent avec ces bus bichonnez-le pour qu'il soit comme neuf !!!

Il faut le restaurer c'est un témoignage.

Bravo ! Le patrimoine roulant continue de s'enrichir.

Je pense une fois restauré il sera superbe.

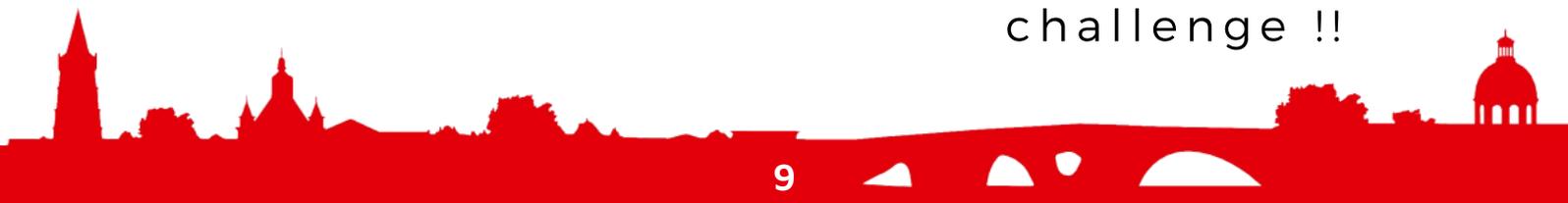
Ouah ! Je le prenais de Jeanne d'Arc à Blagnac tous les jours, ça vibrait, ça freinait dur parfois !

Je prenais le 16 (cité de l'Hers) on payait en petite pièces pour faire râler le receveur.

Souvenirs, quand j'étais écolier j'avais ce bus.

Je me réjouis du retour de ce véhicule.

Un super challenge !!





AUTOUR DU PROJET

L'INTÉRÊT DE LA PRESSE ET DES MÉDIAS

Suite à la sauvegarde du véhicule, de nombreux médias ont relayé l'événement.

Des journalistes ont réalisé plusieurs publications à ce propos :

- La Dépêche du Midi a présenté le projet de manière détaillée et réalisé un reportage.
- La presse locale via leurs sites Internet notamment Actu Toulouse, l'Opinion Indépendante ou encore le Journal Toulousain.

L'information a également été diffusée via d'autres moyens de communication ce qui a permis de toucher un large public :

- La radio France Bleu dans son émission "une heure en France" a consacré une partie du programme à une présentation et une interview en direct, diffusée au niveau national.
- La radio Toulouse FM (première radio locale de l'agglomération toulousaine en terme d'audiences) a fait part à ses auditeurs de l'arrivée du véhicule au sein de la collection.

Certains sites spécialisés ont également partagé de l'évènement sur leurs réseaux sociaux :

- Le Nouvel Automobiliste, qui a une page Facebook avec plus de 78000 abonnés, a fait une publication.

Le projet a enfin été très partagé sur de nombreux groupes Facebook de passionnés de mécanique ancienne et de patrimoine.



Société
Toulouse. Un bus collector, qui circulait dans les années 60, est de retour dans la Ville rose

En service dans les années 60, un bus collector Chausson est de retour sur le site Tisséo de Langlade, à Toulouse, après 44 ans d'absence. Un travail de rénovation est en cours.

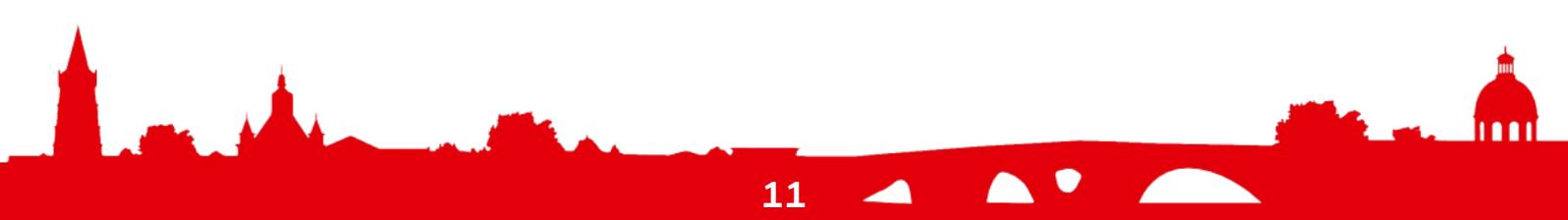




AUTOUR DU PROJET

UNE MISE EN VALEUR DES PARTENAIRES

- **Inscrire** votre entité dans les activités d'une association assurant la promotion d'un patrimoine connu de tous.
- **Accroître** votre visibilité grâce à une association dynamique et très bien relayée par les différents supports de communication.
- **Bénéficier** de l'impact médiatique des manifestations de l'ASPTUIT à travers les différents réseaux sociaux ou reportages médiatiques.
- **Adhérer** aux actions de l'ASPTUIT, qui transmet des connaissances sur le patrimoine dans des domaines très variés.
- **Collaborer et participer** à une action citoyenne, centrée sur la culture locale, accessible à tous.
- **Prendre part** au développement d'un réseau de nombreux partenaires et créer des liens avec ces derniers.
- **Etre associé** à la progression de notre association et aux projets visant à pérenniser notre patrimoine et à assurer le rayonnement de la culture des transports.
- **S'afficher et être vus** grâce aux emplacements publicitaires présents sur nos bus et mettant en valeur les partenaires.
- **Obtenir un avantage fiscal** étant donné que notre structure est reconnue par l'administration fiscale d'intérêt général, vous pouvez bénéficier d'une réduction d'impôt sur les sociétés ou d'impôt sur le revenu dû par votre entité lors de l'année des versements.

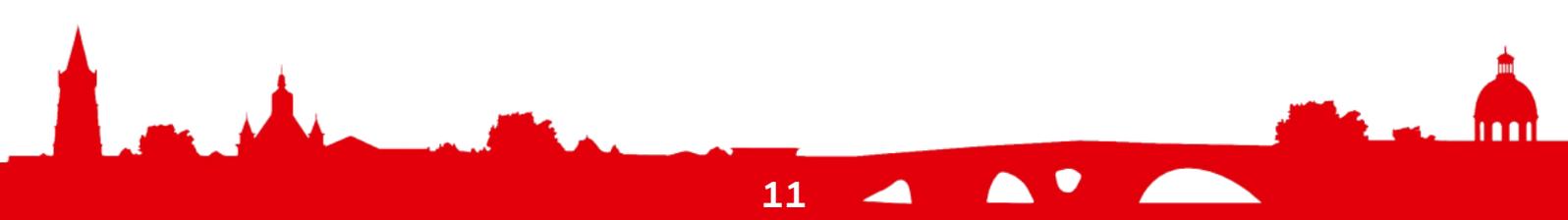




AUTOUR DU PROJET

DES CONSÉQUENCES POSITIVES

- **Un véhicule témoin du passé :** Ce véhicule vient compléter la collection et représente les années 60. Il permettra à ceux qui l'ont connu de se rappeler de nombreux souvenirs.
- **Un véhicule utile pour comprendre les enjeux de l'avenir :** Pour les plus jeunes, ce véhicule sera un excellent comparatif entre les véhicules modernes actuels et les véhicules existant à l'époque. Ils pourront alors saisir tous les enjeux de l'évolution du matériel roulant, tant sur le plan environnemental que sur le plan de l'accessibilité par exemple.
- **Une découverte inédite :** Bien des personnes ont entendu parler de la cabine du receveur par exemple. Le public pourra découvrir les spécificités propres aux transports d'antan, apprécier ce qu'était les métiers de machinistes et de receveurs.
- **Un support de communication :** le véhicule qui sera maintenu roulant, pourra être déplacé afin de se rendre sur divers lieux d'exposition. Bien plus qu'une simple maquette à l'échelle 1, il pourra servir lors d'actions socio-éducatives, de rassemblements de véhicules anciens ou encore lors de tournages de films ou reportages.



INFORMATIONS

VOTRE INTERLOCUTEUR

Jérôme BONATO - Président de l'ASPTUIT

Association ASPTUIT

Régie Tisséo Voyageurs - 4 impasse Paul

Mesplé

31081 Toulouse CEDEX 1

jibus31@free.fr - 06 64 83 15 36

NOS RÉSEAUX INTERNET



asptuit



www.asptuit.fr



@asptuit

DISPOSITIONS LÉGALES

Association pour la Sauvegarde du Patrimoine des Transports Urbains et Interurbains Toulousains

Association loi 1901, déclarée en préfecture de la Haute-Garonne le 3 juillet 2001

sous le n° W 31 30 14 22 8.

L'annonce de sa création a été publiée au Journal Officiel n° 29 du 21 juillet 2001, page 3445,
paragraphe 564.

Identifiant SIREN : 522 624 568

Identifiant SIRET du siège : 522 624 568 00021

Catégorie Juridique : 9220 – association déclarée

Activité principale exercée (APE) : 9499Z Organisation fonctionnant par adhésion volontaire

Depuis le 11 avril 2017, l'ASPTUIT est reconnue par l'Administration Fiscale d'intérêt général.
Elle peut ainsi délivrer des reçus de fiscaux aux organismes et particuliers lui effectuant un ou
plusieurs dons numéraires.