

Publication du 24.07.15 - TOURISME VERNEY, une marque parmi un Groupe - TV005GHCS -

Il est courant d'entendre des voyageurs, des anciens salariés parler de Tourisme Verney désignant le Groupe dans sa globalité. La chose est une erreur, car le Tourisme Verney est une marque représentant l'entité « Voyages ». Ce pôle est composé de deux sociétés : TOURISME VERNEY & TOURISME VERNEY DISTRIBUTION assurant les activités des agences de voyages, le Tour Opérateur et les prestations de transports par autocar pour de l'occasionnel. Ce qui est intéressant chez Verney : c'est son activité développée vers du réceptif et majoritairement une clientèle de « groupe ».

Le **TV** mentionne TRANSPORTS VERNEY, mais à partir de 1977 c'est aussi dit pour TOURISME VERNEY. Les premiers autocars, type LMC 12 B CBM, arborent cette nouvelle entité désignant les voyages et l'occasionnel du Groupe.

Les agences



Suite à l'acquisition des Transports Citroën en 1976 via Michelin, une série d'agences de voyages VERNEY se regroupent autour de CITER offrant un réseau homogène de 36 agences : NORD-SUD VOYAGES, suite au transfert de la licence CITER A 593 à son profit. Les principales implantations sont : Paris 8ème, Paris 15ème, Bordeaux, Brest, Dijon, Lille, Lorient, Lyon, Morlaix, Nantes, Quimper, Redon, Rennes, Saint Briec, Saint Nazaire et Strasbourg.

La production de programmes voyages se fait par le Tour Operator des voyages MALISSARD portant la marque Plein Sud avec deux programmations de destination : Espagne & Suisse. Cela n'a aucun impact sur l'activité des autres Tour Operator puisqu'il s'agit essentiellement de séjours station/station (appartements, villas, hôtels) conçus pour les automobilistes et les familles.

Les programmes touristiques autocars sont élaborés par Tourisme Verney. Tous les circuits sont organisés au départ d'une ville de province ou de région, là où le groupe dispose d'une infrastructure autocar. Les agences vont donc servir à vendre ces programmes avec un élargissement des points de départs. Ces programmes sont présentés dans un catalogue « Tourisme Verney, plaisir de voir en autocar » dont la conception et la réalisation sont sous la houlette de Marc Verney.

CITER / NORD-SUD VOYAGES prend une position dominante dans le milieu du tourisme d'affaires : voyages de stimulation, d'études, voyages professionnels et de relation publiques, congrès, séminaires et visites techniques. Dû aux 2000 autocars présents, NORD-SUD VOYAGES s'oriente vers le tourisme de groupe en autocar.

En janvier 1990, l'entité NORD-SUD disparaît à la création de TOURISME VERNEY DISTRIBUTION regroupant toutes les agences sous une même enseigne et une même politique commune : tout cela se fait pendant la création de trois Tours Opérateur (Lyon, Paris, Rennes). Les années suivantes, ces

agences sont séparées des filiales : c'est 40 agences sur 70 qui sont dirigées par un directeur de réseau de transport ; ce dernier peut mieux se concentrer sur les appels d'offres pour son département. Les agences TVD sont situées entre Havas (vente de tous produits) et Nouvelles Frontières (vente de ses propres produits).

La Classe Affaire

PRIVILEGE est la nouvelle gamme voyage du Tourisme Verney, au travers de trois autocars uniques. Ce sont trois FR 1 GTS, baptisé Privilège par Renault Véhicules Industriels dont la découpe officielle est dessinée par Toprieux. Ces FR1 sont édités à dix exemplaires seulement dont trois pour l'entreprise Verney dont nous détaillerons leur Histoire prochainement. La gamme Privilège est relancée au début des années 1990, notamment lors des Jeux Olympiques d'Alberville 92. Privilège s'éteint en 1995.

Vers un avenir prometteur !

Yves Michel Verney croit fort en un développement lent mais efficace de ses agences : lors d'une interview, il indique un objectif d'une centaine d'agences d'ici cinq ans. Cet objectif ne sera pas atteint malheureusement, le parc d'agences s'élèvera à 70 points de vente en janvier 1999. Une « direction tourisme » est créée pour regrouper la distribution, la production et le transport occasionnel. Les trois Tour Opérateur sont regroupés en un seul, basé à Rennes.

Tout est pensé pour le confort du voyageur. Les autocars sont neufs, entretenus et d'un niveau de confort excellent pour l'époque : la majorité est composée de FR 1 ou ILIADE. Au début, ce sont des LMC 12 B puis des LMC 12-80S. Des objets promotionnels sont remis aux clients comme une pochette composée de tous les documents du voyage, des lingettes pour mains, etc...

Le Club Verney est lancé à l'automne 1994 : ce sont les autocaristes, les agents de voyages situés dans des régions où le Groupe n'est pas présent. Le président insiste sur le fait que « *les autocaristes doivent élargir leur force d'achat et de vente pour se parer contre une concurrence européenne.* ». Il est visionnaire, et voit le risque là où le cas général ne regarde pas : « *Pour moi, le plus grand danger n'est pas que les pays limitrophes viennent charger sur notre territoire mais que les prestations en bout de chaîne soient contrôlées par de grands groupes étrangers dont la transport n'est pas la seule activité. Il nous deviendrait alors difficile de trouver des lits par exemple.* » (17/12/1990 pour Bus & Cars). Son discours sera le même trois ans plus tard, et nous devons considérer ses paroles comme prémonitoires ! Nous sommes six ans avant l'apparition de l'Euro. Le Groupe Verney voit hors frontière en reprenant une agence « Ski Lovers » à Londres en 1989 (une délégation TV est insérée en 1993 jusque sa fermeture en décembre 1998) et une seconde à New-York City en septembre 1997. Des projets pour l'Espagne étaient en cours, et ne verront jamais le jour.

Le parc autocar Tourisme est réduit entre 1997 et 1998 passant de 250 à 180 véhicules, car l'explosion du tourisme par autocar dans les années 80 avait entraînée une forte acquisition de véhicules.

Le Groupe Verney, au-travers de sa branche Tourisme, participe aux grands événements de l'époque : Inauguration d'EuroDisney (1992), J.O. d'Albertville (1992 - Transporteur Officiel), Florida 92, 40ème anniversaire du Débarquement (1994 - Transporteur Officiel), Coupe du Monde de Football (France 98) et autres. Tourisme Verney n'hésite à faire pelliculer ses autocars pour différentes promotion comme Hollywood Chewing-Gum & Fun Radio, NRJ dont un Scania est aménagé en studio radio, Dassault Aviation, Perrier, etc...

TOURISME VERNEY disparaît en 2008, et la mention sur les autocars a dix ans

entre 2002 et 2012 pour disparaître des autocars.



PRIVILEGE 1997-1994



Normandie - 1994



Paris - FRANCE 98 - Football

Le détail des autocars TV est disponible via www.asptv72.wix.com/asptv#!autocars-tv/c1c3g



Des objets promotionnels parmi tout une gamme plus étendue !

Quelques Agences de Voyages



LAVAL, Bd. Léon Bollée 33



LE MANS - AV. G. LECLERC



LYON, R. DE LA BARRE 09



RENNES, R. PRE BOTTE 03



GRANVILLE, COURS JONVILLE



PARIS, R. VAUGIRARD 133

VERNEIGE

1990/91

Séjours et week-end

Avignon, Super Snow
Nancy-Gondole, la Chapelle-d'Abondance
Savoie, Arc 2000
Isère, Pas de la Case-Grau-Poy

TOURISME VERNEY

92

TOURISME VERNEY

92

VERNEIGE

92

WEEK-ENDS ET SEJOURS

Avignon, Super Snow
La Chapelle-d'Abondance
Nancy-Gondole, Pas de la Case
Savoie, Super-Snow
Tignes, Isère

VOYAGES

à prix très doux!

PROMOS

93

PROMOS

93

Les voyages à prix doux!

- Italie
Alpe-Verdaine, Montrose
- Espagne
Llorca à Mar
- Grèce
Lac de Loulé
- Autriche
Tignes, Isère

PROMOS

93

Les voyages à prix doux!

- Autriche
Tignes
- Italie
Llorca à Mar
- Espagne
Llorca à Mar
- Grèce
Lac de Loulé
- Autriche
Tignes, Isère
- Italie
Llorca à Mar

REVEILLONS & Carnavals

93

- Noël
Nancy-Gondole

VERNEIGE

93

Séjours et week-end

- Tignes
- Nancy-Gondole
- La Chapelle-d'Abondance
- Avignon
- Super Snow
- Pas de la Case

TOURISME VERNEY

93

TOURISME VERNEY

94

CARNAVALS

TOURISME VERNEY

94

PROMOS

94

- ITALIE
- ESPAGNE
- AUTRICHE
- SAVOIE
- BALEARRES
- FOMISSE

PROMOS

94

- NICE
- PERLE
- AUTRICHE
- ESPAGNE
- SAVOIE
- BALEARRES

TOURISME VERNEY

94

REVEILLONS

TOURISME VERNEY

94

REVEILLONS





Couvertures documentations TV 1990-2002, Merci à D. MALASSIS

Publication du 19.07.2015 - 80 ans, Yves-Michel Verney - TV004GHCS

Il y a quatre vingt ans, naissait Jean-Michel Louis Verney à Brest (29) : fils d'Yves Louis Charles Verney (1902-1962), ayant pour soeur Colette Mina Verney (1902 - 2004), pour frère Jean-Louis François Verney (1909-1990) & Marc Verney.

Diplômé des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDHEC) et de Cambridge University ISSEC, il devient Directeur-adjoint de la C.A.T. 22 en 1962, puis Directeur un an plus tard. Durant la rentrée 1964, il est à la tête de la C.A.T. 29 à Quimper jusque le début de l'année 1965 où il est promu directeur régional Bretagne. Dès janvier 1967, il dirige les Transports Verney Marchandises avant d'être nommé Directeur Général de SCF en Janvier 1972. Il est nommé Président-Directeur Général de SCF Transports Verney en Septembre 1977. Il est décoré Chevalier de l'Ordre National du Mérite.

Yves-Michel Verney est un personnage aimant la discrétion, n'hésitant pas à dire tout haut ce que les gens pensent tout bas. Ses propos sont tranchés et critiques vis-à-vis de ses confrères confondants trésorerie et résultats, cassant les prix dans le tourisme sans respect de la réglementation sociale sur la durée du travail. Il considère que la concurrence n'est saine que si elle est équitable, il juge l'état de santé d'une entreprise par son parc de véhicules. Il est un fervent défenseur du chronotachygraphe électronique mais un pourfendeur des autocars spécifiquement scolaire (*exemple des Récréo en 1997*) et d'une obligation de la classification des autocars de tourisme ¹. Entre parenthèses, il n'est pas contre que les autocar soit autorisé à rouler avec une vitesse plus élevées sur autoroute au vu de leur modernité. Il n'hésite pas à reprocher à l'Etat de pratiquer avec trop de légèreté les contrôles. Monsieur Verney va plus loin en comparant l'Europe à une « *cocotte-minute dont le système de sécurité est bloqué !* » ². Sur les transports scolaire, il n'hésite pas à faire remarquer que 80 enfants dans un autocars de 50 places n'est pas choquant vu que deux adultes prennent la place de trois enfants : « Laisser les enfants au bord de la route ? et pas les emmener ? »³.

Voici ce qu'est un grand professionnel, un président connaissant ses salariés & ses véhicules, un patron proche de chacun et à l'écoute, un dirigeant soutenant l'industrie française : il va jusqu'à dire que l'autocar français est à la hauteur de son Groupe « Il ne s'agit pas d'un cocorico, plus d'un problème de charité bien ordonnée ! ». Un homme attaché aux valeurs de son entreprise et à celles de sa Famille : il espère que « ses hommes » emmèneront la Maison très loin. Une grande carrure, un orateur dont ses discours sont fascinants et toujours d'actualité : un visionnaire ! Yves Michel Verney maîtrise intégralement son Groupe, il délègue peu.

Il s'est éteint brutalement dans la nuit du 5 juillet 1998 des suites d'une opération bénigne, soit huit ans après son oncle Jean-Louis François Verney et trente six ans après son père Yves Verney (Maire de Dinard entre 1953 et 1962). Depuis dix sept années, il fait parti de toutes ces étoiles rayonnantes dans le ciel et regardant l'humanité traverser les époques !

¹ *Bus & Cars interview de 1993*

² *Bus & Cars interview 21.09.1991*

³ *Top à l'Ouest, Y.M. Verney pour FR 3 - Octobre 1989*

Publication pour août 2015 : Chez Verney, on roule Verney ! TV006HC

Dans la France de Poincaré en 1922, la société Baërt-Verney se lance dans la construction d'automotrice à partir de châssis de camions GMC jusque 1956 : le châssis est rallongé, les roues sont remplacées par une adaptation ferroviaire, les modifications et le montage de la carrosserie sont effectués au Mans. Les deux dirigeants constatent que les motorisations automobiles peuvent propulser un véhicule autonome sur rails pour remplacer la traction à vapeur. La première automotrice est livrée le 11 juillet 1922 sous le sigle B-V-1 puis cinquante deux unités suivirent en cinq années. Par la suite, ces véhicules ferroviaires sont motorisés par Panhard, Berliet & Wilhème avec carrosserie en bois et un châssis intégralement construit au Mans.

La société acquiert intégralement l'usine Delaroche & Turquet sur l'avenue de Sablé au Mans pour ses constructions en 1929. Les activités de Prix-les-Mézières sont délocalisées au Mans : on y recense cinquante et une automotrices intégralement construites en cette usine. En parallèle à la fin des années trente, ce sont les premiers autocars et autobus qui sont construits sur châssis étrangers montés par une carrosserie Verney.

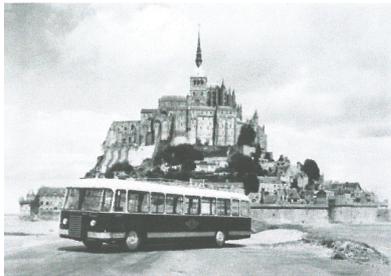
Lors de l'Exposition Universelle de 1937 à Paris, Verney construit un train électrique et des taxis⁴. Louis Renault soutient impossible l'exploitation de véhicules électriques, Verney a un avis opposé. Cette voiture électrique doit être équipée de quatre places, avec une vitesse atteignant 40 km/h pouvant parcourir dix fois la rue de Magdebourg sans recharger sa batterie. Elle est conçue sur un châssis Renault *Celta Quatre* avec une batterie de 18 volts, montée d'une carrosserie en bois d'un revêtement isorel. Le pari est gagné et Louis Verney obtient un diplôme de Grand Prix. Une voiture « limousine » est conçue, propulsée par un moteur Panhard : une quinzaine furent produites pour les directeurs de réseaux. Si nous retrouvions cette création, ce serait une avancée dans notre travail de préservation ! A la suite de cet événement, est breveté une nouvelle technique de poutre-caisse métallique qui est chère à Verney pour toute son existence : poutre-caisse S.C.F. qui équipe les camionnettes de 600 - 1000 & 2000 kilos⁵ ainsi que les autocars et autobus dès 1941. On trouve déjà des véhicules à moteur arrière, solution généralisée trois générations suivantes. Une série de véhicules électrique urbains est construite pour les dessertes urbaines : performances en vitesse et autonomie !



En terme d'autocar, on débute la série avec une mascotte connue de tous d'après-guerre : le Verney LP. Ce véhicule se décline en deux versions : moteur Panard Diesel 4HL de quatre cylindres avant d'une puissance de quatre vingt cinq chevaux (type LP) & moteur Citroën Essence P 38 (type L). Ils possèdent un essieu avant à roues indépendantes, et un pont arrière à roues jumelés. Avec une longueur de 8,500 mètres et une largeur de 2,495 mètres, ils offrent une capacité de 33 places assises. Un exemplaire est retrouvé par le Groupe Verney dans le Puy de Dôme en avril 1988, restauré aux ateliers Carolaux : il participe aux côtés d'un Citroën 46 DPUADI aux événements du Groupe comme le Centenaire de 1991.

⁴ Première photo à droite, les 35 taxis électriques sur châssis Renault Celta Quatre

⁵ Photo d'un modèle de 1941 - 2000 kg, version ambulance conçu dans cet esprit.



Sept ans après la Seconde Guerre, sort des chaînes du Mans le Verney IP. Il est élaboré à partir du modèle « I » de neuf mètres en longueur offrant trente six places assises propulsé par une motorisation Hispano Hercules (IH) et surtout Panhard (IP). Dans le porte-à-faux avant, se trouve une porte pliant à deux vantaux ce qui facilite les opérations de perception du « chauffeur ». Une version rallongée à 10,25 mètres est proposée disposant de quarante quatre places assises. Une photo célèbre montre le IP devant ce monument

historique qu'est le Mont-Saint-Michel (breton ou normand, c'est une autre affaire...).

En 1953, on voit apparaître le VSP - Verney Surbaissé Panhard. On connaît la marque, le genre et la motorisation. Soyons plus précis sur sa propulsion qui est un Panhard 4 HL identique aux Chausson APH. Le VSP est caractérisé par sa porte coulissante de 1953 située sur l'empattement avant.

Inversons les lettres du IP⁶ pour voir que le PI apparaît en 1956. Cet autocar est motorisé par Panhard lançant le véhicule sur la route avec 110 ch à 2 000 tr/mn placés à l'avant associé à une boîte de vitesses composées de cinq rapports. Un pont type « Dion » est placé sur l'arrière du véhicule avec réducteur incorporé dans chaque bras de suspension. L'ensemble de ces organes sont montés « élastiquement » sur une poutre-caisse constituée par une armature en tubes d'acier, assemblés et soudés électriquement : la carrosserie formant en même temps le châssis. Le PI se décline en version LIGNE (44 assises / 14 debout) et en version EXCURSION (49 assises).

Le ferroviaire s'éteint avec une ultime série de vingt autorails modernes et vingt remorques pour les chemins de fer turcs en 1956. La Société des Autobus & Matériels Verney est fondée par la suite, permettant de distinguer la construction du transport de voyageurs.

La SAMV continue sa mission de construire des autocars & autobus. On débute avec le Verney RI produit dès le 2 Août 1957 pendant quatre années motorisé par un Hispano Suiez Dood. Suivis du Verney type T, confrère du RI, de juillet 1958 à juin 1964 : il offre une capacité de quarante cinq sièges en Dunlopillo (version ligne), sur un plancher à 680 mm du sol surbaissé au maximum, propulsé par une motorisation avant de type Hispano Suiza 102 de 6,98 L tournant à 140 ch à 2 400 tr/mn. On retrouve sur le type T la poutre-caisse à quatre roues indépendantes. Le pont arrière est suspendu avec double démultiplication sur une suspension par ressorts hélicoïdaux à flexibilité variable.

Un SC 10 à la Verney⁷

Le constructeur mançais frôle un premier contrat porteur de fruits avec la RATP en 1958. Cette dernière établit un cahier des charges pour un autobus standard : onze mètres de long, plancher à 620 mm du sol, motorisation couchée positionnée à l'avant gauche et pare-brise anti-reflet. En 1960, ce sont trois constructeurs (SAVIEM, BERLIET & VERNEY) qui reçoivent la commande d'un prototype. En terme de hauteur de plancher, Verney s'en sort sans difficulté dû à son système de roues ; Saviem possède son système de roues tirées sur son SC 10 ;



⁶ Photo du Verney IP au Mont St Michel en 1952

⁷ Photo du prototype « Verney AUS » au Mans en 1961

Berliet se tourne vers le pont surbaissé pour son PCM. Ces prototypes sont motorisés selon le constructeur : Verney choisit l'Hispano Suiza 102H issu du Chausson ANG de six cylindres de 6,98 L réglé à 140 ch. La Saviem opte pour son Fulgur issu du SC 1. Quand à Berliet, il se tourne vers M.A.N. car ne pouvant disposer l'un de ses propres moteurs dans la position exigée par la RATP : il est sélectionné le D0836 HM8, associé à la boîte Wilson HVD211.

Verney conçoit la version « banlieue » composée de trente six places avec agent, donc double porte avant. Ce modèle est baptisé AUS pour Autobus Urbain Surbaissé, portant le numéro 4452 avec une mise en service imminente. Ce marché se compte en milliers, et Verney n'a pas la structure pour assurer une production en grande série étant sur ses deux autocars à la semaine. Cependant Verney étudie quelques investissements pour arriver à cette production exceptionnelle comme l'installation de cabine de peinture : il faut savoir que le budget est limité en pleins de points comme les diverses pénalités (retard livraison, pannes, consommation de carburant, etc...). En 1963 tombe le verdict : la RATP passe commande à Berliet et Saviem. Le Verney AUS quitte le service commerciale en 1965 à l'arrivée de ses concurrents, reconvertis en véhicule auto-école avant d'être réformé en 1971. Ce fut l'unique autobus Verney à moteur horizontal.

Le RU, puis le RA : au-revoir les RI !



Verney ne reste pas sur ses douleurs car son lien avec la RATP remonte à 1961 avec la production de soixante six unités d'autobus « RU » appelés les « Petits bleus du seizième » : RU 1 en 1961 et RU 2 en 1964. Les RU inaugurent l'ère des autobus de petite capacité par des lignes desservant les *zones bleues* de stationnement. Par la suite, ils effectuent les lignes 46, 86 et 303 avant leur réforme de 1970. Leur longueur se porte à 7,70 mètres ayant une capacité de vingt places assises, même nombre debout soit quarante passagers à bord et un plancher à 690 mm du sol. On retrouve le système de roues tirées avec l'installation d'un pont à double réduction qui remplace le système à engrenage sur les bras de roues. Le RU est un dérivé du RI (lancé en 1957) avec quelques différences comme la suppression de la roue de secours et de la porte arrière. La porte arrière droite est pliante avec une boîte hydromécanique. Ces modèles seront uniques au sein de la RATP : le 4553 fut offert par la RATP au Musée des Transports à Chelles en décembre 1980. Sur les réseaux Verney ne sont présents que des RIU, ce sont des RI aménagés en RU. Le RI est remplacé par le RA (1964) et RA1 (1967) ayant un moteur Hispano Hercules « Dood » à quatre cylindres développant 80 ch à 2 400 tr/mn : en 1963, est présenté un RU3 long de 8,20 mètres offrant cinquante places (22 assises / 28 debout) : l'unique exemplaire circulera pour Quimper. L'année suivante ce sont des RU4 produits à huit exemplaires, ayant pour différence quelques montants de baies inclinés, livrés à Quimper - Morlaix - Alençon & Fougères.

On débute les années 60 avec le TA en remplacement du T, reconnaissable à sa carrosserie prolongée à l'arrière recevant une roue de secours. Latscha, détenteur du marché des navettes d'Orly, commande deux autobus dérivés du TA composés de portes de par et d'autres du véhicule ; livrés en mars 1961. Après le TA, on passe au TB qui ressemble à son frère sauf que la vitre est inclinée vers l'arrière contrairement au TA où elle l'est vers l'intérieur.

En 1964, année où Luther King reçoit le Prix Nobel de la paix, c'est le Verney T qui devient TC : la carrosserie est allongée à onze mètres avec un lifting des vitrages. Le moteur Hispano Suiza est remplacé le britannique AEC AVU470 (six cylindres de 7,6 L , 140 ch). Le TC est rebaptisé TC 2 deux ans plus tard propulsé l'AEC AV 505 de 8,1L pour 148 ch produit jusque décembre 1973.

Dû au fort trafic à Orly, Latscha passe commande à Verney de dix-huit TC 2 ayant une porte sur la façade arrière du véhicule pour réduire les temps de montés et descentes, entre 1967 et 1969. Trois exemplaires identiques seront livrés à l'aéroport de Karachi (Pakistan) en 1973. On recense seulement une douzaine de TC 2 « urbains » sur les réseaux Verney comme Saint-Brieuc, Vannes & Quimper. Il faut savoir que le TC 2 se décline en version semi-urbaine, ligne & excursion.

Du TC 2 au TD 5

Le TC 2 adopte une carrosserie d'autocar tourisme type TD3, rebaptisé TCU produit à dix neuf exemplaires entre 1974 et 1975. Le TCU, construit de février à octobre 1975, devient TCU1 propulsé par le moteur AEC cité ultérieurement pour le TC 2 : la petite différence est qu'il est suralimenté lui procurant quarante huit chevaux supplémentaires par rapport au TC 2. Ce sont six TCU1 produits en cinquante et une places assises. Verney propose le TC 3 (Février 1972-Juillet 1975), en moyenne capacité le TC310 produit de décembre 1974 à mars 1975 offrant trente six places assises. Enfin, les TC4-TC5 qui furent les premiers à recevoir un double essieu arrière : Verney doit être le premier constructeur à avoir adopté ce double essieu pour porter une longueur de douze mètres suite à l'autorisation de 1969. Ils sont remplacés par le TD 5, troisième modèle trois essieux produit de 1974 à 1976 ; disposant de 53 places assises propulsé par un moteur six cylindres DAF développant 233 ch. Il se décline en version ligne & tourisme.

Le changement, le renouveau

Pendant que la France de Giscard d'Estaing voit défiler des manifestations d'étudiants, de viticulteurs et que le Concorde est interdit sur New York en mars 1976, c'est Car et Bus le Mans (CBM) qui voit le jour avec le but de construire des véhicules majoritairement urbain (plus salubre !) et le développement d'une nouvelle activité de pièces détachées. Le logo CBM apparaît sur les véhicules Verney. Cette nouvelle entité est la mère des fameux TDU, LMB, LMC. Le constructeur manceau est toujours aussi novateur notamment avec le LMB 12 à trois essieux regroupant toutes les solutions avant-gardistes de la marque. On peut constater que les essieux tenus par des ressorts sont des bras oscillants longitudinaux avec suspension pneumatique intégrale Dunlop à roues indépendante. Notons aussi la caisse poutre-treillis autoporteuses surbaissée dû à la forme du soubassement, typique à Verney. Dans le domaine de l'autobus, on retrouve les TDU 10 . 11 . 12 à chaîne cinématique avant contrairement aux LMB 11 & 12 qui l'ont à l'arrière mais surtout possède une motorisation Mercedes V6. Les LMB ont une production de trois ans dès 1979. L'autobus TDU 850 est situé entre les « standards » et les « minis », il est proposé en 127 ch ou 153 ch en version S TURBO sur l'année 1982. et le TD 11/SR qu'on retrouvera à la SETRAM par exemple.

En Tourisme, est produit le LMC 12 A qui est simplement le SAMV TD 5. Sa commercialisation n'étant pas très glorieuse dû à sa silhouette typiquement Verney, une nouvelle carrosserie est dessinée donnant le LMC 12 B. On peut remarquer une face inclinée vers l'avant, voilà l'originalité principale du véhicule, cependant la pose du pare-brise n'est pas une partie de rigolade. Selon les anciens salariés, il est arrivé qu'il échappe des mains des ouvriers : causant 9 000 F de pertes. Les LMC 12 B sont uniquement distribués au sein du Groupe Verney : l'usine est une petite structure pour produire en grande série et la concurrence use d'une méthode de remises & reprises inconsidérées. Le premier est livré le 4 juin 1976, le dernier le 3 mars 1981.

Avec le LMC 12 B, on reste toujours dans la gamme du 6 x 2 cependant cet autocar peut passer en 6 x 4 : comment cela est possible ? Sur l'arrière du véhicule, est présent deux ponts suspendus Kessler à double réduction. Le deuxième s'enclenche sur la première et la seconde vitesse lors de l'effort de démarrage, ou manuellement en cas d'une obligation de meilleure motricité. On obtient quatre roues

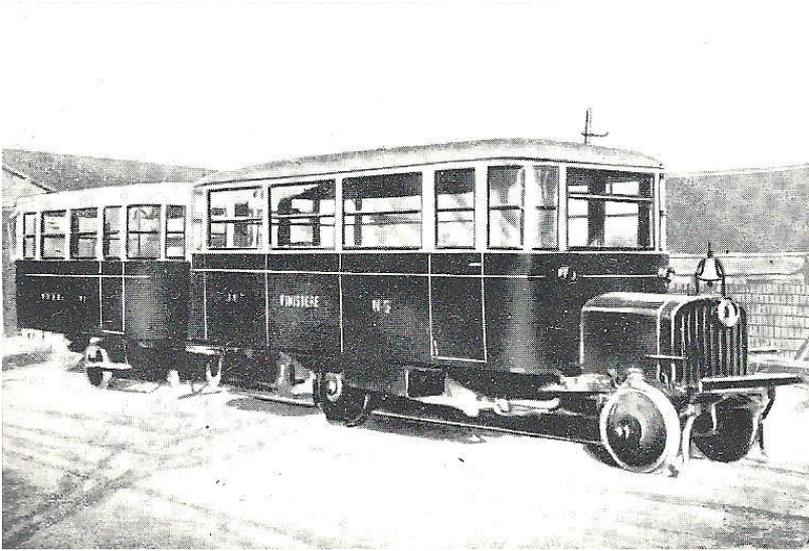
motrices au lieu de deux ! Cet autocar est propulsé par une motorisation DAF DHU 825 de : ce diesel six cylindres en ligne, injection directe en quatre temps suralimenté développe 215 ch avec une cylindrée de 8270 mètres cubes avec un alésage de 118 mm - une course de 126 mm. On attend les 2 400 tr/mn avec un couple maxi de 76 m.kg. L'intérieur laisse rêveur pour l'époque, puisque l'équipement relève de l'aviation de ligne comme la sellerie, platines avec buses de ventilation, appel hôtesse et veilleuses individuelles réglables. Au sol et sur les bas côtés, on trouve une épaisse moquette surplombée par des sièges grand confort supportant l'équipement suivant : cendriers, porte-revue, repose-pieds, crochets et poignées. Le LMC 12 B est remplacé par le LMC12-80S baptisé Albatros, dont nous avons développé sur son histoire dernièrement. On peut ajouter les nouveautés du modèle par rapport à son grand frère : hauteur augmentée de onze centimètres, baies latérales collées, équipement grand tourisme, motorisation plus puissante, propulsion sur les deux essieux arrière. Un LMC 12 B aurait pu être préservé par notre association, mais la jeune France préfère sauver des autobus ou autocars déjà conservés parfois en dix ou quinze exemplaires ! Notre structure est trop petite, notre petite bourse trop faible pour un tel projet mais nous sommes des êtres humains : l'entraide, la générosité, la force et l'amitié est en nous.

Petit gabarit, dernières heures

CBM se doit de trouver une alternative en signant une coopération avec Renault Véhicules Industriels pour le CBM 220, autobus de gabarit réduit en 1983 ayant une longueur de 8,820 mètres sur une largeur de 2,200 mètres et une hauteur de 2,830 mètres. Il est propulsé par un MIDS 060212 A ayant une puissance de 155 ch avec un régime de puissance à 2600 tr/mn pour un couple maxi de 45m kg dont son régime tourne à 1 800 tr/mn. Il est posé une boîte de vitesses semi-automatique type HVD 211. Sa carrosserie, signée Verney, est sur caisse-poutre en treillis de tubes d'acier de section carrée ou rectangulaire. Ce véhicule est distribué en partie sur les réseaux de Paris, Nice. A l'extinction de CBM, il est repris par Renault sous le nom de R 212.

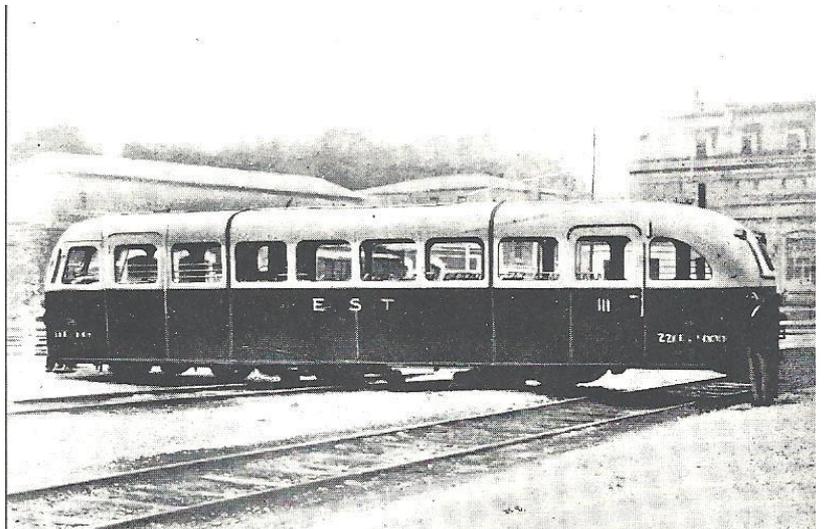
En décembre 1984, est déposé le premier bilan de CBM suite à la forte diminution des ventes de véhicules standart, supprimant une cinquantaine de postes. A la suite de cela, est lancé CBM engineering assurant la commercialisation et la vente des produits du constructeur : CBM 220, CBM 920, PR 80 S (1985-1986), PR 120 S en collaboration avec R.V.I. La marque tente de reprendre du souffle « *Après un arrêt du coeur il faut redémarrer doucement.* » dit Yves-Michel Verney en juin 1985 au magazine Transports Publics. C'est une centaine de 220 qui sont produits pour la FRANCE, représentant 90 % du marche français pour le constructeur. Ce véhicule intéresse les transporteurs de par sa taille qui est réduite en longueur et en largeur : auparavant cela n'était pas acquis d'où un oubli de CBM auprès des professionnels. Il permet d'accéder aux endroits étroits d'une ville ou aux relief difficiles ayant une capacité de 65 à 70 passagers. Sa longueur réduite permet un réconfort « psychologique » pour ceux montant à bord d'un bus vide en pleine nuit. Ce 220 se décline pour tous types de services notamment les aéroports et se vend à l'international comme le 220 E ayant une longueur de 10 mètres propulsé avec 230 ch : cédé au Koweït. Le but de CBM est de continuer à produire des véhicules à petits gabarits, équipés de mécanique Renault, avec une écoute des attentes des transporteurs tout en recherchant une diversification. En 1985, on sent un redémarrage de l'entreprise sur des bases saines adaptées à la structure. En novembre de la même année, sont livrés des CBM 920 dont quelques exemplaires sont produits pour le Groupe Verney comme le 3354 à Alençon (préservé). On trouve aussi un PR 120 S qui est tout simplement immatriculé comme un PR 180 avec un aménagement « autocar ».

C'est la fin pour CBM qui va s'éteindre petit à petit afin que le Groupe Verney se recentre sur son activité principale qu'est le transport de voyageurs. Mais pas seulement, Heuliez se tourne vers Volvo, et rend les clés de CBM : c'est la fin d'une belle ère pour Verney.



BV 6, avec capot « GMC », 1923, Finistère

Type EST, 1934, « Opération retournement », construite à Prix-les-Mézières, munie d'un vérin « nombrilique » lui permettant de se retourner afin de repartir dans le sens contraire.



Voiture « Verney », 1937, Châssis Renault Celta Quatre, électrique



L , Version Gazogene

VERNEY L



VERNEY LP



VERNEY VSP



VERNEY IP



VERNEY PI

GAMME SAMV 1956 - 1976

© Musée des Transports de Vevey



RI EXCURSION



RI LIGNE

© Musée des Transports de Vevey



T

© Musée des Transports de Vevey



TC 2



TD 5

© Musée des Transports de Vevey



RU

© Musée des Transports de Vevey



TC 310

TC 2



TC 5

© Musée des Transports de Vevey



TC 310

GAMME CBM 1976-1986



CBM LMC 12 B



CBM LMC 12-80S - Albatros

© Musée Transports Yveroy



LMB 12

CBM LMB 12



CBM TDU 850



CBM 920 dit « Cormoran »



CBM 220, R 212 (RVI)