

# Réseaux Urbains

de France

LE BIMESTRIEL DE L'ASSOCIATION FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS, RECONNUE D'INTERET GENERAL



Rétro

## Les Autocars Orlandi



Technique

Le Scania Citywide-LF-12



# Grand format



Toulon – Le Berliet PH80 n° 11 des Autocars Orlandi, place Gabriel Péri en 1973

© Jean-Henri Manara



Mulhouse – Le Scania Citywide-LF-12 n° 213 de Solea, devant la Gare Centrale sur la ligne C7 le 22 mars 2023

© Alain Masson

## Les Autocars Orlandi

PAR **BENJAMIN WEYER**



Quelle brochette ! Les Berliet PCK8 (5 modèles R et un modèle W) encadrent leur cadet, le PLR10B n° 6, dans la grande remise olliulaise. Une flotte assurément unique à travers l'hexagone. Les yeux avertis noteront des différences entre les séries de PCK8. La carrosserie est encore loin d'être une industrie !

© Collection Henri Orlandi



Immatriculé le 26 mars 1991, le Renault PR100-2 n° 4 est saisi lors de son passage dans le quartier toulonnais de Bon-Rencontre

© Frédéric Giana



En plein centre-ville d'Ollioules, la flotte complète des Autocars Orlandi prend la pose vers 1935. Rochet-Schneider, Unic, Ford, Laffly et Citroën sont fièrement alignés

© Collection Henri Orlandi

Nous prenons la direction du département du Var, et plus précisément l'ouest de la métropole toulonnaise, pour rejoindre la commune d'Ollioules, dont le nom dérive de l'olivier, véritable emblème local. Dès le XI<sup>ème</sup> siècle, un château féodal constitue le point de départ d'une cité médiévale, qui prospérera peu à peu grâce au commerce. Un tournant sera franchi lors des XVI<sup>ème</sup> et XVII<sup>ème</sup> siècles, la ville passant de 240 à 700 maisons. Ollioules est alors peuplé d'agriculteurs et de petits propriétaires terriens, mais aussi d'une riche bourgeoisie et de quelques familles nobles.

En complément des oliviers traditionnels, le terroir se couvre d'orangers et de citronniers, puis de cultures fruitières et surtout florales qui feront la renommée de la commune aux XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles. Accentué par la proximité de sa voisine, Toulon, grand port militaire et capitale économique du département, son développement se poursuivra et de 4.006 habitants en 1901, Ollioules atteindra en 2019 une population de près de 13.866 habitants.

Cette charmante cité, qui a su conserver l'âme d'un gros bourg provençal, a été le berceau du développement des Autocars Orlandi, société aujourd'hui disparue mais qui a marqué l'histoire des transports varois. Notons que celle-ci n'avait aucun lien direct avec son homonyme italien, le célèbre carrossier d'autocars transalpin.

### Essor des premiers transports collectifs

La rade de Toulon, de par ses qualités géographiques, a constitué un berceau fertile au développement des activités portuaires et militaires, d'autant plus avec la présence du Mont-Faron assurant une protection naturelle au nord de la cité. Mais ces atouts indéniables ont contraint l'urbanisation selon un unique axe est / ouest, configuration propice à un engorgement des flux de circulation, qui deviendra préoccupant dès la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. La première ligne de tramways toulonnais, à traction hippomobile, est ainsi inaugurée le 17 janvier 1886. Elle relie le pont de Saint-Jean-du-Var, à l'est, au quartier de Bon-Rencontre à l'ouest. Dès le 1<sup>er</sup> août 1886, côté est, la desserte atteint la ville de La Valette. La traction électrique sera ensuite adoptée en juillet 1897. Enfin, le 9 mars 1903, un nouveau prolongement du côté ouest cette fois-ci permet à cette ligne numérotée 1 d'atteindre Ollioules.

La première guerre mondiale constituera une épreuve de taille pour les réseaux de transport, soumis aux restrictions et pénuries. Le redémarrage s'avèrera difficile. Les Ollioulais, notamment, se plaindront de plus en plus ouvertement du manque de places à bord des voitures, particulièrement pour les retours du soir. Cette situation, hélas récurrente, s'installera dans la durée compte-tenu des efforts limités de la compagnie des Tramways (la STVG) pour investir dans du nouveau matériel. En parallèle, aura lieu la mise en service le 5 avril 1917 de deux nouvelles dessertes par tramways, toujours au départ d'Ollioules, exploitées par la Compagnie

des Tramways Electriques de l'Ouest Varois (T.E.O.V), à savoir les lignes Ollioules / La Seyne et Ollioules / Le Beausset. Ces relations, peu fréquentées, souffriront d'un déficit chronique.



Ollioules - Place de la Mairie, motrice C2 et remorque baladeuse des Tramways Électriques de l'Ouest-Varois, vers 1920

© Collection Benjamin Weyer

Les perfectionnements croissants des modes de transport automobile vont rapidement commencer à faire de l'ombre aux réseaux ferrés, notamment aux tramways. Les pouvoirs publics encourageront ce développement des transports routiers, moins coûteux. Ainsi, dès août 1926, un certain M. Charles Sardou obtient une subvention de 200 Francs par an pour son entreprise de transport public. Il met en service 2 autocars Unic de 40 places pour une ligne partant de Toulon jusqu'à Bandol en passant par Ollioules et Sanary. D'autres entrepreneurs se lanceront, notamment la société marseillaise Matteï qui alignera des petits autocars Citroën rapides au départ de Toulon vers le Beausset via Ollioules. Il s'agira toutefois d'une concurrence encore limitée pour les tramways, vu la faible fréquence de ces dessertes routières. Par ailleurs, les contraintes d'exploitation de l'époque, sans commune mesure avec ce que nous connaissons de nos jours, auront raison de certaines vocations. M. Sardou cèdera ainsi son affaire après à peine un an d'activité. Celle-ci, par le jeu de rachats successifs, constituera l'une des fondations de la Société des Autocars de la Région de la Côte Varoise (SARCV) en 1934, qui deviendra plus tard « Littoral Cars ».

### La genèse des Autocars Orlandi

Toujours au cours du mois d'août 1926, M. Pierre Orlandi, habitant à Ollioules où il était né le 7 mai 1894 (*sa famille étant originaire de Lugano, en Suisse*), décide d'abandonner son emploi d'ouvrier aux chantiers navals de La Seyne-sur-Mer. Passionné de mécanique, il se lance avec enthousiasme dans la grande aventure automobile en acquérant une camionnette Ford T (3157 M 6) et un taxi Renault CB (3156 M 3). Il assure également de premiers transports collectifs de voyageurs, destinés aux Ollioulais désirant se rendre les dimanches et jours fériés sur les plages de Six-Fours et de Sanary. Le service offert par les Tramways de l'Ouest-Varois s'avère en effet ponctuellement surchargé ; quelques bancs placés dans la camionnette de M. Orlandi suffisent alors à offrir un renfort d'appoint ! La croissance de son entreprise sera rapide : un second Ford T (2794 M 6) arrivera en octobre 1926, puis deux taxis Citroën B14 en 1927 et 1928 (9027 M 11 et 9607 M 11), ainsi qu'une Citroën AC4 en 1930 (6260 YU) et un Ford AA long (6324 YU 1) en juin 1931. Pierre Orlandi sera rapidement rejoint par son fils Fernand, né le 17 août 1914, qui

participera à l'entretien des véhicules dès ses 12 ans, puis commencera à les conduire 4 ans plus tard !

En juillet 1931, c'est au tour de Monsieur Gaston Détaint, sis place Jean Jaurès à Ollioules, de lancer un premier autobus en parallèle des tramways entre Ollioules, Toulon et La Valette. Dès le printemps 1932, pas moins de 5 véhicules (dont 2 Ford AA, un Laffly LCSB, un Berliet VMP et un De Dion JN) dénommés « Autobus Rouges » seront alignés, mais ceux-ci seront victimes de sérieux accidents en série avec des tramways avec lesquels une course féroce à la clientèle est livrée. M. Détaint connaîtra des difficultés à se procurer de nouveaux véhicules, et il concentrera ses deux unités restantes sur le parcours Toulon / La Valette, plus rentable.

Le 29 février 1932, Pierre Orlandi, alors domicilié 7 rue du Lançon à Ollioules, fait l'acquisition de son premier autocar, carrossé sur un châssis Ford AA2 long, offrant 22 places et immatriculé 9443 YU 1. C'est avec ce véhicule, qui sera revendu le 15 juin 1935, qu'il lancera son activité de transport régulier de voyageurs, en desservant à son tour à partir du 23 mars 1932 la relation Ollioules / Toulon (Place Noël Blache). Il ne s'agit au démarrage que de quelques allers - retours, complétés par des services ouvriers vers La Seyne (Chantiers navals d'une part, Pyrotechnie d'autre part). Le succès sera rapidement au rendez-vous, Pierre Orlandi faisant montre d'un grand professionnalisme et d'une rigueur à toute épreuve, ne comptant pas ses heures y compris la nuit pour entretenir ses véhicules. Ceux-ci sont alors garés sur la place Jean Jaurès, au centre du village, un petit local situé au Pont-du-Berger faisant office de garage pour les réparations.

Un second autobus, sur base Ford AA3 long, d'une même capacité de 22 places, arrivera donc le 13 août 1932 (1665 YU 2, qui sera remis en vente début 1938). Il sera suivi en 1933 de pas moins de 3 autres unités, toutes de 22 places assises : un Laffly APS le 24 avril (4510 YU 2, revendu en juillet 1938) ; un Citroën C6I le 5 août (6400 YU 1, d'occasion auprès de M. Fabre à Villecroze, rapidement cédé en septembre 1935) ; et enfin un Unic M8C2 le 6 novembre (8648 YU 1, racheté à un confrère de Saint-Zacharie, et qui quittera la flotte des Cars Orlandi en juillet 1939). Ces 5 autobus, de couleur brun foncé et dotés chacun d'un conducteur et d'un receveur (ou une receveuse), permettent d'offrir un passage toutes les 12 minutes de 6h00 à 20h00, sans oublier les services ouvriers, soit un niveau de desserte que le tramway n'avait jamais atteint sur la branche terminale d'Ollioules !

En début d'année 1934, le 12 février précisément, M. Fortunat Fontaine, tenancier de l'hôtel-dancing du Bel Ombrage à Ollioules, sollicite une autorisation préfectorale pour mettre en place une desserte de son établissement depuis Toulon, avec arrêts intermédiaires, grâce à deux autocars Ford assurant un départ par heure ainsi qu'un service renforcé en soirée les fins de semaines. Cette nouvelle desserte, moins attractive que celle des Autocars Orlandi, restera assez confidentielle. Dans la foulée, le 24 février, un sixième autocar renforcera le parc Orlandi : un Rochet-Schneider 30.500 (7707 YU 2, acquis d'occasion auprès d'un transporteur marseillais). Les intervalles de passage descendent dès lors à 10 minutes. Ce renforcement des fréquences interviendra peu avant le couperet du décret-loi du 19 avril 1934 portant sur la coordination des transports routiers et ferroviaires. Ce dernier interdit toute création ou modification des dessertes, et charge de nouveaux organismes, les Comités Techniques Départementaux des Transports (CTDT), rattachés aux Préfets, de mettre fin à la concurrence souvent sauvage qui s'était installée.

L'harmonisation des relations et tarifs s'avèrera toutefois longue et difficile... ouvrant de longs débats qui s'éterniseront plusieurs années.

Le bras armé des CTDT, à savoir l'Administration des Ponts-et-Chaussées, sera amené à diligenter de nombreuses enquêtes pour établir les droits préexistants des transporteurs. L'Ingénieur en Chef pour les transports varois sera ainsi saisi du cas de M. Détaint. Il sera alors établi, au mois d'août 1934, que celui-ci n'exploite plus que 2 autocars sur la seule section Toulon / La Valette, la desserte d'Ollioules étant assurée par les seuls autocars Orlandi, qui intégreront d'ailleurs un septième autocar, un Renault YFAC de 26 places (114 YU 3).

### Une période de consolidation

Le 22 novembre 1934, M. Détaint choisit de déléguer ses 5 autorisations de circulation à la STCRV (Société de Transport en Commun de la Région Varoise), qui, sous la coupe du constructeur Delahaye, a fédéré la quasi-totalité des petits transporteurs de l'axe Toulon / La Valette. En échange, il est mis à la disposition de chaque sociétaire des autobus neufs, de marque Delahaye bien entendu. M. Détaint peut dès lors exploiter à nouveau 5 véhicules. Pour desservir à nouveau Ollioules, il initiera en 1935 le rachat de l'autorisation de M. Fontaine. Ce dernier, après avoir illégalement tenté de réutiliser ses autobus sur la lucrative ligne Toulon / La Seyne, cherche en effet à se défaire de son activité de transporteur. Mais cette transaction ne sera finalement pas menée à terme. Le champ deviendra ainsi totalement libre pour les Autocars Orlandi, qui acquièrent le 6 avril 1935 un autocar Rochet-Schneider 32000 de 28 places (2907 YU 3) qui ne sera revendu qu'en 1950. Ce véhicule permettra d'assurer une réserve pour les services réguliers, ainsi que quelques excursions. Devant une telle concurrence, la compagnie des tramways (STVG) rendra les armes début 1936, en interrompant son service vers Ollioules depuis Bon-Rencontre, pour se concentrer sur les dessertes plus fréquentées où la concurrence fait rage.

Afin d'augmenter sa capacité de transport, en lien avec ce désengagement des tramways, Pierre Orlandi va peu à peu remplacer ses premiers autobus de 22 places par des unités plus capacitaires. Un Rochet-Schneider 410 VLR à essence sera ainsi immatriculé en février 1936 (4713 YU 3) en provenance de Lyon, puis un Laffly LCSB en avril (5295 YU 3), provenant de Paris et qui quittera l'entreprise en mars 1937.

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, selon l'expression consacrée, la compagnie des Tramways Électriques de l'Ouest Varois va cesser son exploitation le 1<sup>er</sup> juillet 1936, après avoir obtenu le transfert de ses services sur route de la part du Département le 8 juin. Dans les faits, ce transfert vers des services routiers sera réalisé sous forme d'un bail à la SARCV, déjà citée, jusqu'à la dissolution des TEOV prononcée en 1938. Les Autocars Orlandi, sollicités par la SARCV, assureront la branche Ollioules / Sanary, peu fréquentée, sous la forme d'une sous-location à partir de 1937. Dans l'intervalle, le 5 novembre 1936, Fernand Orlandi fera l'acquisition du premier autocar à son nom, un robuste Saurer 2CR1D immatriculé 7280 YU 3 qui rejoindra les effectifs de l'entreprise familiale.

En toute fin d'année 1937, un second autocar Renault YFAC (9518 YU 3) entre au parc ; il s'agit d'un véhicule d'occasion d'un transporteur niçois, ayant passé ensuite quelques mois à Saint-Raphaël. Face à une telle extension du parc et des activités, en l'espace de seulement quelques années, Pierre

Orlandi va se porter acquéreur le 20 janvier 1938 de locaux permettant enfin d'assurer le stationnement couvert de l'ensemble de sa flotte. Il s'agit d'anciens bâtiments d'un syndicat des horticulteurs, situés à l'entrée de la ville côté Toulon, en bordure de la route nationale qui deviendra ensuite l'avenue Georges Clémenceau. Ils comprennent un vaste ensemble bâti avec logements et surtout plusieurs vastes remises pouvant servir de garages. Dès mi-mars, un puissant autocar Bernard B6 renforcera les effectifs (1931 YU 4), à nouveau en provenance de Nice.

Le 5 avril 1938 constitue une date importante pour l'ensemble des transporteurs varois. En effet, le Conseil Général va adopter le plan de transport départemental, après quasiment 4 années de tractations entre les différents acteurs. Les Autocars Orlandi seront confortés comme seuls exploitants routiers de l'axe Toulon / Ollioules. Mais ce plan comportera également une lacune : il ne tranchera pas de manière claire la délicate question des droits de desserte à l'intérieur de la Ville de Toulon. Dès lors, les différents transporteurs périurbains et interurbains, dont les Autocars Orlandi, continueront à pouvoir assurer un trafic local concurrent à celui des lignes de tramways, désormais confiées à une régie municipale en remplacement de la STVG.

Afin de poursuivre l'effort de renouvellement du parc et l'augmentation de sa capacité, un second autocar Saurer, de type 3 CT1D, fera l'objet d'un achat neuf au cours du mois de février 1939 (5668 YU 4).



Datant d'avant-guerre, et complètement restauré, le Saurer 3CT1D n° 6 est ici photographié en 1947 sur le Champ-de-Mars à Toulon, où il attend de repartir vers Ollioules

© Collection Roland Le Corff

### La guerre et ses conséquences

Dès le déclenchement du second conflit mondial, en septembre 1939, de nombreux ordres de réquisition seront lancés, notamment sur les moyens de transport et en particulier sur les autobus. Le carburant sera également rationné. En conséquence, les autorités administratives vont demander à ce que les tramways toulonnais reprennent les

services peu à peu délaissés, tels que l'antenne d'Ollioules. Celle-ci rouvrira, après remise en état, à la fin du printemps 1940, et sera désormais exploitée sous le numéro 4, avec des services en navettes terminant rue de Lorgues à Toulon (Place Noël Blache). L'arrêt complet du service des Autocars Orlandi, après réduction progressive les mois précédents, aura lieu le 16 juillet 1940.

L'administration des Ponts-et-Chaussées indiquera à Pierre Orlandi la possibilité de se voir confier un service d'autobus dans Toulon pour desservir les quartiers de Saint-Anne, du Faron et de la Croix-Vidal, mais cette piste ne se concrétisera pas. L'autorisation de reprendre quelques navettes entre Ollioules et Toulon, pour soulager les tramways surchargés, sera sollicitée, mais en vain face aux contraintes d'approvisionnement en essence comme en pneumatiques.

Pierre et Fernand Orlandi n'auront finalement d'autre choix que de transformer plusieurs de leurs autocars pour assurer le transport des marchandises, après installation d'un gazogène de type « Carbogaz ». Parmi les véhicules non-réquisitionnés, quatre seront ainsi modifiés entre février et juin 1941 : les deux Renault YFAC (l'un d'eux, le 114 YU 3, sera vendu en décembre 1942), le Rochet-Schneider 410VLR ainsi que le Saurer 2CR1D.

En 1944 et 1945, face à l'ampleur des destructions infligées au réseau ferroviaire, la SNCF sera dans l'incapacité d'assurer le transport des productions ollioulaïses, notamment florales, jusqu'à Paris. Pierre et Fernand Orlandi prendront donc le relais, en assurant plusieurs dessertes hebdomadaires jusqu'à la capitale.

### La reprise progressive d'après-guerre

Une fois l'armistice signé le 8 mai 1945, le chemin de la reconstruction s'avèrera nécessairement long. La reprise économique mettra à rude épreuve des moyens de transport exsangues après des années de pénuries. Une délégation du Conseil Municipal d'Ollioules rencontrera ainsi le directeur de la régie municipale des tramways face au nombre de voyageurs ne pouvant chaque jour monter à bord des voitures aux heures de pointe.

Les Autocars Orlandi ne pouvant toujours pas reprendre leurs services, Pierre Orlandi sera contraint de se séparer de son second Renault YFAC (9518 YU 3). Il proposera également ses services à la municipalité de Toulon, afin de remplacer les tramways sur les sections aux infrastructures trop endommagées. Un premier contrat sera signé le 17 septembre 1945, pour un autobus (et ses conducteurs) de 50 puis 80 places engagé sur la ligne du Mourillon, sous la responsabilité de la Régie Municipale des Transports Toulonnais (RMTT). Dès le 29 octobre, un avenant sera conclu pour un second autobus de 70 places.

Les premiers autobus alors remis en service seront les deux Saurer. En outre, une fois son équipement Carbogaz démonté, le Rochet-Schneider 410VLR sera retransformé en autobus en décembre 1945 ; il sera alors doté d'un nouveau moteur diesel, de type 425. Il sera rejoint le 30 juillet 1946 par un autre Rochet-Schneider, un 420 VL diesel de 1939 acquis sous forme d'épave auprès de l'administration des Domaines, qui sera intégralement restauré et immatriculé 7535 YU 5.

Le 12 septembre 1946, les Autocars Orlandi sont enfin autorisés à reprendre leur desserte Ollioules / Toulon, avec une première étape à 8 navettes aller-retour quotidiennes et un seul autobus.

Les navettes effectuées pour le compte de la RMTT sur le secteur du Mourillon prendront fin le 28 février 1947, les deux autobus pouvant alors être réinjectés sur la ligne d'Ollioules dont les fréquences sont revues à la hausse. Peu après, un autre véhicule d'occasion, un camion Saurer 3 CT1D de 1938 transformé en autobus au printemps (7126 YU 5) sera loué auprès d'un confrère varois, avant d'être définitivement acquis le 29 avril 1948.

Parallèlement, la sortie progressive de la situation de pénuries d'après-guerre permettra d'envisager une remise en état (voire des recarrossages) des autobus ayant traversé, non sans mal, les hostilités. Une fois rénovés, tous les véhicules reçoivent la découpe composée de rouge grenat en bas de caisse et de gris clair sur le pavillon et autour des baies. Chaque flanc est frappé d'une élégante cigogne, Pierre Orlandi ayant été mobilisé lors de la première guerre mondiale dans un régiment dont la mascotte était ce majestueux oiseau.

En début d'année 1948, Pierre et Fernand Orlandi parviennent à être reçus par le maire de Toulon. Nos deux hommes savent que l'exploitation des tramways est en sursis, particulièrement sur la branche d'Ollioules, compte-tenu des difficultés financières de la Régie Municipale et des investissements colossaux que celle-ci doit mener pour moderniser son réseau. Ils vont donc proposer à la municipalité de pratiquer les mêmes tarifs que les tramways, à condition de retrouver l'exclusivité de la desserte, avec une trame de 61 passages par sens de 5h30 à 0h30. Un accord en ce sens sera rapidement scellé, et malgré quelques protestations locales, le dernier service de la ligne 4 des tramways sera assuré le 31 juillet. Les Autocars Orlandi remettront alors en service le Saurer 2 CR1D (7280 YU 3), arrêté depuis 1946 dans l'attente d'un nouveau moteur, avant de recevoir, enfin, un premier autobus neuf le 31 août, à savoir un Berliet PCK7D (3254 YU 6).

En janvier 1949, les Autocars Orlandi comptent 6 autocars (3 Saurer, 2 Rochet-Schneider et 1 Berliet), et 12 employés, sans compter bien évidemment Pierre et Fernand Orlandi, qui assurent la gestion de l'affaire, l'entretien des véhicules, ainsi que les remplacements inopinés et autres renforts ou « extras » ! Une société à responsabilité limitée est portée sur les fonts baptismaux, le père apportant son fonds de commerce et son matériel, et le fils son autocar 2CR1D ainsi que du numéraire. Le parc s'agrandira à nouveau dans les mois suivants, grâce à l'arrivée d'un Saurer 3CT1M2 désaffecté par les armées françaises (5902 YU 6), puis d'un ultime 3CT1D neuf (6335 YU 6).



Attendant l'heure de son départ en plein cœur d'Ollioules, vers 1950, ce dernier Saurer 3CT1D, le n° 10, a reçu une élégante carrosserie signée Ravistre & Martel, dotée d'une porte pliante à l'arrière

© Collection Benjamin Weyer (Carte postale)

## Les années 1950

En début d'année 1950, Pierre et Fernand Orlandi prennent une participation dans le Groupement des Autobus Bleus Hyérois, le GABY, qui exploite la liaison routière entre Toulon et Hyères. Ils acquièrent à cette fin un autobus Renault R4151 (immatriculé 713 C 83 dans le nouveau système minéralogique), Louis Picoche, Directeur du GABY, ayant choisi ce constructeur comme marque unique pour faciliter l'entretien de l'ensemble de la flotte déléguée aux actionnaires du groupement.

Simultanément, afin de renouveler le parc affecté à la liaison Toulon / Ollioules, un premier autobus sur châssis Berliet PCK8W long (703 E 83, pouvant accueillir 25 passagers assis et 35 debout) fait son entrée, avec une carrosserie sur-mesure signée par Belle-Clot à Grenoble. Celle-ci sera remarquée et même primée par la profession, notamment à la semaine Internationale du Car à Nice, et contribuera fortement à la réputation des Autocars Orlandi.

Ceux-ci deviendront dès lors de fidèles clients du constructeur lyonnais Berliet, grâce notamment à d'excellentes relations entretenues avec le concessionnaire local de la marque, Désiré Campenio, ancien transporteur de voyageurs.



Juste sorti des ateliers grenoblois de Belle-Clot, le tout premier PCK8W (n° 3) est prêt à prendre la route en 1950 pour rejoindre le Var

© Collection Nicolas Tellier

Fin novembre, les Autocars Orlandi sollicitent le Comité Technique Départemental pour pouvoir effectuer 6 navettes supplémentaires, déjà mises en œuvre face à l'affluence constatée en heures de pointe. La RMTT s'opposera hélas à cette demande, soucieuse de ne pas péjorer le trafic de ses propres dessertes sur la partie commune aux deux entreprises. La Ville de Toulon prendra d'ailleurs, dans la foulée, un arrêté interdisant toute réactivation de services périurbains antérieurs à 1940 dans le périmètre municipal. Cet arrêté vise alors les quelques lignes n'ayant pas vu leur trafic reprendre après-guerre, de façon à ne pas intensifier une situation de concurrence déjà jugée problématique.

Le 13 mars 1951, à l'occasion de l'entrée en lice de 2 nouveaux Berliet PCK8R (R désignant une évolution de divers points techniques) toujours carrossés par Belle-Clot, l'intégralité du parc est réimmatriculée dans le nouveau système, à l'exception du Saurer 2CR1D qui ne suivra qu'au mois de mai. Après fiabilisation des nouveaux arrivants, les deux Rochet-Schneider seront mis au rebut, stabilisant la flotte à 9 unités.

Autocars Orlandi		
Liste des véhicules en juin 1951		
Modèle	1 <sup>ère</sup> immat.	Nvlle immat.
Rochet-Sch. 425VL	4713 YU 3	476 N 83
Saurer 2CR1D	7280 YU 3	632 R 83
Saurer 3CT1D	5668 YU 4	475 N 83
Saurer 3CT1D	7126 YU 5	474 N 83
Rochet-Sch. 420VL	7535 YU 5	473 N 83
Berliet PCK7D	3254 YU 6	471 N 83
Saurer 3CT1M2	5902 YU 6	470 N 83
Saurer 3CT1D	6335 YU 6	469 N 83
Berliet PCK8W long		703 E 83
Berliet PCK8R long		477 N 83
Berliet PCK8R long		478 N 83

Le rajeunissement se poursuivra en 1952 avec 3 derniers PCK8R Belle-Clot (309 AA 83, 905 AB 83 et 68 AK 83), permettant de ne conserver que 2 Saurer 3 CT1D en réserve.

Une numérotation des véhicules se met progressivement en place, avec comme principe la réattribution du même numéro en cas de remplacement d'une unité.



L'autobus Berliet PCK8R n° 7 carrossé par Belle-Clot est vu lors du concours international des Cars à Nice en 1951. On remarque sur le flanc l'élégante cigogne, emblème des Autocars Orlandi !

© Collection Nicolas Tellier

Constatant que les perspectives d'intensification de la desserte Ollioules / Toulon semblent pour le moins obscurcies par les tendances protectionnistes de la RMTT, Pierre et Fernand Orlandi vont décider de renforcer le développement de leurs autres activités. Les services d'excursions locales vont ainsi évoluer vers du véritable grand tourisme et du transport de groupes (associations, colonies de vacances...).

L'essor des transports scolaires constituera un autre axe d'expansion. La municipalité toulonnaise multipliera d'ailleurs les efforts pour réguler la concurrence intra-muros : un arrêté est ainsi promulgué le 17 mars 1953 en vue d'interdire le trafic local sur les lignes périurbaines, et ce dès que le périmètre de l'agglomération toulonnaise sera fixé par le Ministère des Travaux Publics. Le décret paraîtra le 28 novembre 1956, fixant ledit périmètre aux territoires de la ville de Toulon et d'une partie de celle de La Valette-du-Var. En application du décret du 14 novembre 1949 relatif à la coordination des transports, un collège d'expert est nommé pour indemniser les transporteurs concernés par cette interdiction de trafic local. Les travaux d'évaluation se prolongeront jusqu'en 1959, aboutissant à une somme de plus de 6 millions de francs de l'époque, qui sera jugée hors de portée. Le *statu quo* sera donc de mise.



Mais reprenons le cours de l'histoire : courant mars 1954, après des tractations fructueuses avec les Autobus Étoile qui exploitent les services entre La Seyne et Toulon, les Autocars Orlandi sont autorisés à reprendre leurs services ouvriers à destination de la Pyrotechnie et des Chantiers Navals de La Seyne. Les deux services sont alors regroupés dans un souci d'efficacité, selon un itinéraire Ollioules / Pyrotechnie / La Seyne (Forges et Chantiers). L'achat d'un autocar mixte (ligne et excursion) est simultanément réalisé, un Berliet PLR10b avec une disposition de portes peu courante (4 vantaux à l'arrière, 2 vantaux à l'avant).



Parfaite illustration de l'utilisation mixte « ligne / excursions » pour laquelle ce PLR10B a été commandé, avec le transport de ce groupe de scouts en 1957. On remarque la porte arrière à 4 vantaux

© Henri Orlandi

En juin 1955, l'entreprise Orlandi compte 11 autocars et 24 employés, répartis en 11 conducteurs, 10 receveurs et 3 mécaniciens. Le 5 décembre suivant, Pierre Orlandi, prenant sa retraite, cèdera à son fils Fernand la majorité de ses parts dans l'entreprise.



Vers 1955, Fernand Orlandi est entouré de ses conducteurs et receveurs, ses derniers portant leurs inséparables machines à billetterie Camp

© Collection Henri Orlandi

L'expansion des activités touristiques va conduire à l'acquisition en 1957 d'un premier Berliet PLH8I d'excursion (n° 9, 762 DJ 83, dont la mise au point s'avèrera un peu difficile), suivi d'un second en 1958 (n° 10, 958 DS 83), puis d'un « petit » PLA5M en 1959 (n° 12, 330 EE 83). Un autobus PCK8W d'occasion (modèle « de série » de 1950) s'intercalera en 1957 (n° 11, 607 DN 83). Afin d'absorber cette croissance du parc de véhicules, un hangar est édifié en 1959 de l'autre côté de la route nationale, à proximité immédiate du dépôt. Celui-ci peut abriter une demi-douzaine d'autocars.

## Les années 1960

La fidélité à Berliet ne se démentira pas avec un tout nouveau PHN10 (n° 8) acquis en 1960, suivi en 1961 d'un modèle équivalent (n° 14) ainsi que de 3 autobus PH80 (n° 13, 15 et 16) en versions de portes 204 (Berliet indiquant ses portes depuis l'avant contrairement à son concurrent Renault-Saviem).



En 1960, lors de la semaine internationale du Car à Nice, Fernand Orlandi et son fils Henri posent fièrement devant leur rutilant Berliet PLA-5 n° 12

© Collection Henri Orlandi

N'étant pas parvenue à mettre en œuvre une interdiction de trafic local sur les lignes périurbaines, la Ville de Toulon tentera, par un arrêté du 13 juin 1962, de limiter les points d'arrêt de ces relations. Mais cette initiative déclenchera une nouvelle levée de boucliers des transporteurs concernés, qui lanceront divers recours visant à suspendre l'application de cette mesure.

Autocars Orlandi			
Liste des véhicules au 1 <sup>er</sup> juillet 1962			
N°	Modèle	Immat.	1 <sup>ère</sup> immat.
1	Berliet PCK8R Belle-C.	309 AA 83	1952
2	Berliet PCK8R Belle-C.	477 N 83	1951
3	Berliet PCK8W Belle-C.	703 E 83	1950
4	Berliet PCK8R Belle-C.	905 AB 83	1952
5	Berliet PCK8R Belle-C.	68 AK 83	1952
6	Berliet PLR10b	236 BH 83	1954
7	Berliet PCK8R Belle-C.	478 N 83	1951
8	Berliet PHN10	902 EZ 83	1960
9	Berliet PLH8i	762 DJ 83	1957
10	Berliet PLH8i	958 DS 83	1958
11	Berliet PCK8W	607 DN 83	1950
12	Berliet PLA5	330 EE 83	1959
13	Berliet PH80/204	505 FN 83	1961
14	Berliet PHN10	800 FS 83	1961
15	Berliet PH80/204	171 GC 83	1961
16	Berliet PH80/204	716 GC 83	1961
= Véhicule d'occasion			

Après un autobus neuf PH10-100 en 1963 (n° 17, portes type 404) en 1963, les Autocars Orlandi vont saisir l'opportunité de PH80 récents provenant de divers réseaux (Cars de Brévannes, Dijon...), à hauteur de 6 unités entre 1963 et 1967 (portes type 244 selon Berliet). Puis, à la faveur d'un changement d'entreprise du commercial Berliet, M. Bonnet, qui rejoindra Mercedes, de premiers autocars de cette marque feront leur apparition.

Le 2 septembre 1967 est marqué par le décès de Pierre Orlandi, à l'âge de 73 ans. Fernand Orlandi poursuivra le développement de l'entreprise, bientôt rejoint par son fils Henri, né le 3 septembre 1948, qui occupera progressi-

vement à son tour les différents postes : receveur, conducteur puis chef d'atelier et directeur d'exploitation. La société, en 1969, comptera 38 employés et 17 véhicules.



Au début des années 1960, les Berliet PLH8i n° 10 et 9 côtoient les PHN10 n° 14 et 8 dans le nouveau hangar construit face au dépôt, de l'autre côté de la Route Nationale

© Henri Orlandi

**Autocars Orlandi**  
Liste des véhicules au 1<sup>er</sup> juillet 1969

N°	Modèle	Immat.	1 <sup>ère</sup> imm.
1	Berliet PH80/244	103 NK 83	1960
2	Berliet PH80/244	69 KG 83	1962
3	Berliet PH80/244	522 JC 83	1961
4	Berliet PH80/244	620 KR 83	1962
5	Berliet PHN10	341 LX 83	1966
6	Mercedes O302-12R	844 NE 83	1967
7	Berliet PH80/244	296 KJ 83	1961
8	Berliet PHN10	902 EZ 83	1960
9	Mercedes O302-12R	5627 QA 83	1969
10	Mercedes O302-10R	2247 QB 83	1969
11	Berliet PH80/244	641 HU 83	1961
12	Berliet PLA5	330 EE 83	1959
13	Berliet PH80/204	505 FN 83	1961
14	Berliet PHN10	800 FS 83	1961
15	Berliet PH80/204	171 GC 83	1961
16	Berliet PH80/204	716 GC 83	1961
17	Berliet PH10-100/404	877 HN 83	1963
= Véhicules d'occasion			

**Les années 1970**

En cours d'année 1970, un minicar de 29 places sur châssis Berliet 450KD carrossé par Heuliez (n° 12, 9949 QE 83) vient prendre le relais du PLA5. Il sera suivi en 1971 et 1972 de 3 autocars Berliet Cruisair-3 (n° 14, 8201 QG 83 ; n° 18, 4022 QJ 83 ; n° 19, 9481 QM 83). Ceux-ci ne laisseront hélas pas un souvenir impérissable dans l'entreprise, entre soucis récurrents de fiabilité et consommation importante des moteurs.

Le 16 mars 1972, le maire de Toulon organise une table ronde avec l'ensemble des transporteurs interurbains et la RMTT. Cette dernière indique que ses efforts de productivité (dont la suppression progressive des receveurs) sont largement mis à mal par l'engorgement des couloirs et arrêts de bus en heures de pointe, conséquence de la superposition des dessertes urbaines et suburbaines. Les différents problèmes de coordination et de concurrence étant alors mis sur la table, l'ensemble des participants décide de s'engager dans une démarche de progrès, qui posera les fondations du

Groupement Inter-entreprises des Transporteurs de l'Agglomération Toulonnaise (GITAT).



Ce Berliet PH10-100 n° 1 fait partie de la série rachetée au réseau niçois. Il traverse ici la place Gabriel Péri à Toulon

© Jean-Henri Manara, 1975

Afin d'augmenter la capacité de la ligne Toulon / Ollioules, Fernand et Henri Orlandi vont acquérir une série de 5 PH10-100 d'occasion (portes de type 444) auprès du réseau de Nice en 1973 et 1974 (n° 1, 5926 QR 83 ; n° 5, 5928 QR 83 ; n° 13, 5927 QR 83 ; puis n° 21, 2467 QX 83 ; n° 22, 2466 QX 83). Il est à noter que le n° 21 reprendra le n° 5 à la vente de ce dernier en 1978, jusqu'à sa propre cession en 1981. Un autocar Mercedes O302 de seconde main rejoindra également la flotte (n° 20, 517 QW 83), accompagnant ainsi l'expansion des voyages touristiques désormais programmés à travers toute l'Europe.



Bel alignement de Berliet PH10-100 au dépôt d'Ollioules, les anciens niçois encadrant l'unique exemplaire (n° 17) acquis neuf

© Henri Orlandi, 1976

Le 27 septembre 1974, les Autocars Orlandi obtiennent enfin l'autorisation des autorités pour passer de 62 à 72 rotations quotidiennes sur la relation Toulon / Ollioules, permettant de réduire les intervalles de 10 à 8 minutes en heures de pointe, ceux-ci restant établis entre 12 et 15 minutes en heures creuses. Cette demande, régulièrement renouvelée, remontait comme nous l'avions vu précédemment à... 1950 ! Les désaccords avec la RMTT quant à la concurrence sur le tronçon commun Blache / Escaillon avaient hélas conduit à des arbitrages ministériels jusqu'alors défavorables aux Autocars Orlandi. La RMTT poursuivra en parallèle la modernisation de ses services, en lançant notamment une nouvelle billetterie en décembre 1975 ainsi que le self-service pour l'accès. Un premier accord sera précédemment conclu le 17 novembre

avec les autocars Raynaud, permettant d'harmoniser les dessertes et tarifs dans le secteur du Revest.



Le PH10-100 n° 22 (ex-Nice) stationnant au dépôt d'Ollioules, en 1976. Les puristes relèveront quelques modifications diverses sur la carrosserie

© Henri Orlandi

C'est dans ce contexte plus favorable qu'Henri Orlandi prend la Direction des Autocars Orlandi en début d'année 1976. À son tour, il signe un protocole d'affrètement avec la RMTT, permettant d'uniformiser la billetterie et de supprimer les receveurs. Cet accord entre en vigueur le 8 juin. La ligne d'Ollioules intègre de fait le réseau RMTT sous le numéro 12, libéré depuis la restructuration de 1973 (ancienne circulaire Saint-Anne). Une variante est également créée sous le numéro 22, afin de renforcer la desserte du quartier de la Beaucaire, cette ligne rejoignant ensuite Ollioules via la route départementale 92 en lieu et place de la route nationale suivie par la ligne 12. Le choix d'indices de lignes se terminant par le chiffre 2 assure une continuité avec la ligne 2 de la RMTT reliant La Beaucaire à la place Noël Blache. Celle-ci avait été créée en 1973 lors de la scission de la ligne 1, permise par le remplacement des trolleybus par des autobus. D'autres vecteurs permettront d'amplifier le développement des Autocars Orlandi, comme les services ouvriers et scolaires.



Flambants neufs, en début d'année 1978, ces Berliet PR100MI viennent d'arriver au dépôt Orlandi. Aux couleurs intérieures et extérieures près, leurs caractéristiques sont celles des modèles équivalents de la RMTT

© Henri Orlandi

Ces efforts de modernisation se traduiront aussi sur le matériel roulant : Henri Orlandi lancera ainsi fin 1977 l'acquisition progressive de 5 Berliet PR100MI à 3 portes (n° 2, 6102 RP 83 ; n° 3, 9441 RP 83 ; n° 4, 9442 RP 83 ; n° 7, 6101 RP 83 ; n° 8, 9823 RX 83), quasi-identiques à ceux de la RMTT, aux couleurs près bien évidemment !



Venant d'être garé au fond d'une remise du dépôt d'Ollioules, ce Berliet PR100MI n° 3 a tout juste été livré avec ses frères visibles à côté

© Henri Orlandi, janvier 1978

Un PR100PA ex-démonstrateur à 2 portes (destiné aux pays de l'Est) s'intercalera (n° 16, 2160 RS 83).



Le seul PR100PA à moteur Perkins des Autocars Orlandi sera ce modèle ex-démonstration (n° 16), photographié ici au terminus de la place Noël Blache

© Albert Clavel, 1981



En provenance d'Ollioules, le Berliet PR100MI n° 7 va terminer sa course sur la Place Noël Blache à Toulon

© Jean-Henri Manara, 1980

Le 4 septembre 1978 intervient une restructuration des dessertes de l'ouest toulonnais ; la ligne 2 est réabsorbée par la ligne 1 pour former à nouveau une transversale est / ouest, mobilisant un premier lot de 6 autobus articulés, des MAN-Saviem SG220 réceptionnés par la RMTT en début d'année. La ligne 22 abandonne donc son passage par La Beaucaire pour poursuivre sur la route départementale 92

via le quartier de Valbertrand puis le chemin de Forgentier jusqu'au Pont-du-Las.

Puis, le 24 novembre, le SITCAT, Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Toulonnaise, est créé en tant qu'unique autorité organisatrice. Devenu réellement opérationnel le 1<sup>er</sup> mai 1979, il regroupe les 8 communes de Toulon, La Seyne, La Valette, La Garde, Le Pradet, Saint-Mandrier, Ollioules et Le Revest.



Le dernier autocar badgé Berliet de la flotte Orlandi sera ce PR12S (n° 21), livré en 1978 et ici photographié en 1980

© Henri Orlandi

Le tour d'horizon de cette période ne saurait être complet sans évoquer l'arrivée de nouveaux autocars de tourisme en 1978 et 1979, un Berliet PR12S (n° 21, 6235 RS 83), 2 Setra S213H (n° 11, 2558 RL 83 et n° 15, 2762 RV 83) et 1 S215H (n° 17, 1351 RY 83). L'entrée en jeu de cette dernière marque allemande, renommée pour la qualité de ses productions, est à mettre au crédit d'un nouveau changement d'employeur de M. Bonnet !



Place aux jeunes ! Après la réception des PR100MI, Henri Orlandi se sépare en 1978 des premiers PH80 à 2 portes dont le n° 16, ici en route vers le Centre Occasions Berliet de Lyon

© Henri Orlandi

## Les années 1980

Cette décennie va se poursuivre selon un modèle raisonné et « familial » de développement, les Autocars Orlandi s'appuyant sur leurs différents pôles d'activité (lignes régulières, services scolaires et d'entreprises, excursions et tourisme) en privilégiant une clientèle locale et des prestations de qualité.



En 1984, dans le dépôt d'Ollioules, les Setra S213H n° 15 et S215H n° 14 goûtent un repos bien mérité entre deux voyages au long cours

© Henri Orlandi

L'entretien des véhicules, en particulier, restera soigné et extrêmement rigoureux ! Le renouvellement du parc suivra également son cours, alternant occasions et unités neuves au gré des opportunités. Les années 1980 et 1981 verront ainsi l'arrivée d'un autobus Berliet PR100MI à 2 portes (n° 1, 1347 SG 83) ex-démonstrateur, prenant le relais du PH10-100 n° 1 qui sera conservé sous le numéro 31 pour des services scolaires. La série 30 identifiera dès lors les unités dédiées aux transports annexes.



Encore revêtu de sa livrée de démonstration et de son immatriculation dans le Rhône, siège de Berliet, ce PR100MI n° 1 est vu au terminus d'Ollioules

© Albert Clavel, 1980



À côté d'un Renault PR100MIPS (n° 172) de la RMTT au terminus Noël Blache, le Berliet PR100MI n° 1 ex-démonstrateur sur la ligne 22

© Frédéric Giana, 29 octobre 1985

Deux autocars Setra S215H complèteront ce tableau (n° 22, 5230 SB 83 puis n° 14, 8724 SH 83), ainsi qu'un Renault PR14 (n° 18, 9182 SG 83) qui ne sera conservé qu'une petite année...

En cours d'année 1982, 3 autobus Berliet PCMU sont rachetés au réseau de Lyon ; l'un d'entre eux servira de banque de pièces, au profit de ses deux frères numérotés 31 (7893 SR 83) et 32. Ils seront engagés sur des services scolaires et la ligne de Sanary. Cette dernière, devenue déficitaire, verra son service du dimanche suspendu au début d'année 1984. Cette mesure sera ensuite reconduite chaque année d'octobre à avril, le service dominical retrouvant des couleurs aux beaux jours pour rejoindre les plages. Relevons également, en cours d'année, l'arrivée d'un Renault PR100MI (n° 5, 2632 TG 83) issu d'une courte série invendue.



Prêt à s'élancer depuis Ollioules vers Sanary, ce Berliet PCMU n° 31 (ex-Lyon n° 3227) de 1969 fait partie d'une série de 3 autobus rachetée par les Autocars Orlandi en 1982

© Albert Clavel, 1985

En 1985, une agence de voyages est créée au siège de l'entreprise, permettant la vente de circuits et séjours à la place. Un Setra S215HD d'occasion (n° 11, 553 TQ 83) vient renforcer la flotte touristique à cet effet. Suivront, côté urbain, un Berliet PR100MI (n° 9, 9856 TR 83) en 1986 puis un Renault PR100MIPS (moteur suralimenté, n° 13, 1784 TZ 83) en 1987, tous deux de seconde main également.



Remis en peinture avec une évolution de la livrée blanche à bandes rouges, le Berliet PR100MI n° 2 de fin 1977 va partir en ligne 12 depuis Noël Blanche vers Ollioules

© Frédéric Giana, 2 juin 1990

Dans la continuité de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs, votée en 1982, les Conseils Généraux deviennent les autorités organisatrices des services départementaux non-urbains. De ce fait, des conventions d'exploitation à

durée déterminée, fixant les objectifs de services, sont signées avec les transporteurs. Pour la relation Ollioules / Sanary, celle-ci entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1988 pour une durée de 10 ans. Un minibus neuf Renault Master aménagé par Gruau (n° 10, 7200 VX 83) y sera engagé dès l'année suivante.

De plus, un Berliet PR100MI d'occasion (n° 12, 7810 VP 83) sera racheté au réseau de Maubeuge et réaménagé en configuration « autocar » pour des services scolaires ; le PR100PA n° 16 le sera également en 1997. Enfin, un autocar neuf, un Setra S215HD (n° 23, 2848 VS 83), recevra une non moins nouvelle découpe avec une carte d'Europe multicolore qui sera généralisée aux autres unités affectées aux services occasionnels.



Autre autobus ex-démonstration, ce Berliet PR100MI construit en 1978 et mis en circulation en 1980, rejoint les Autocars Orlandi en 1986 sous le n° 9  
© Albert Clavel, août 1995

Autocars Orlandi			
Liste des véhicules au 31 janvier 1987			
N°	Modèle	Immat.	1 <sup>ère</sup> imm.
1	Berliet PR100MI-2p	1347 SG 83	1979
2	Berliet PR100MI-3p	6102 RP 83	1977
3	Berliet PR100MI-3p	9441 RP 83	1978
4	Berliet PR100MI-3p	9442 RP 83	1978
5	Renault PR100MI-2p	2632 TG 83	1984
6	Mercedes O302	844 NE 83	1967
7	Berliet PR100MI-3p	6101 RP 83	1977
8	Berliet PR100MI-3p	9823 RX 83	1979
9	Berliet PR100MI-2p	9856 TG 83	1980
10	Mercedes O302	2247 QB 83	1969
11	Setra S215HD	553 TQ 83	1979
13	Renault PR100MIPS-2p	1784 TZ 83	1987
14	Setra S215H	8724 SH 83	1981
15	Setra S213H	2762 RV 83	1978
16	Berliet PR100PA-2p	2160 RS 83	1978
17	Setra S215H	1351 RY 83	1979
19	Berliet Cruisair 3	9481 QM 83	1972
20	Mercedes O302	517 QW 83	1971
21	Berliet PR12S	6235 RS 83	1978
22	Setra S215H	5230 SB 83	1980
= Véhicules d'occasion			

## Les années 1990

Après plus d'une décennie de stabilité, les dessertes régulières affrétées par la RMTT aux Autocars Orlandi vont connaître plusieurs évolutions.

Tout d'abord, le 26 juin 1990, une navette interne est créée dans la commune d'Ollioules sous l'indice 122. Elle relie le terminus de La Cacoye à celui de la Route Nationale 8 via le centre-ville. Un minibus de type Heuliez GX17, le n° 20 de la

RMTT mis en circulation en 1989, est confié aux Autocars Orlandi pour son exploitation.



Entre deux services sur la ligne 122, ce GX17 n° 20 patiente dans l'enceinte du dépôt des Autocars Orlandi à Ollioules. Il s'agit du premier véhicule RMTT mis à disposition

© Albert Clavel, 18 novembre 1990



Engagé sur la ligne 12, le Berliet PR100MI n° 8 traverse le quartier de Bon-Rencontre à Toulon à destination de la place Noël Blache

© Frédéric Giana, 14 septembre 1991

Ces derniers vont également acquérir, pour les lignes 12 et 22, une série de 3 autobus Renault PR100-2 neufs entre 1990 et 1992 (n° 6, 511 WB 83 ; n° 4, 9570 WK 83 ; n° 3, 1451 WY 83).



Deux mois après son immatriculation, le Renault PR100-2 n° 6 quitte le Terminus toulonnais Blache à destination d'Ollioules en ligne 22

© Frédéric Giana, 2 juin 1990

Un autocar d'occasion (Setra S214HD n° 24) complètera ce tableau, ne reprenant pas pour la première fois un numéro laissé vacant ; les acquisitions seront dès lors indexées « la suite ».



Non loin d'Ollioules, en 1992, les Setra S214HD n° 24 et S215HD n° 23 symbolisent la flotte touristique du début des années 1990 pour les Autocars Orlandi

© Henri Orlandi

Un second acte se déroulera à la rentrée 1991, avec l'ouverture d'une autre ligne, numérotée 128, entre Ollioules (dépôt Orlandi) et La Seyne (Centre - Frachon). Son exploitation fait appel à un midibus Amiot sur base Unic-316 (n° 32, 7257 WR 83) racheté au réseau de Cannes, qui sera assez rapidement remplacé par un PR100MI.



Acquis d'occasion en 1991 auprès du réseau urbain de Cannes, l'Amiot Unic-316 n° 32 de 1979 effectue une pause au terminus d'Ollioules - Cordeille

© Collection Albert Clavel

Par ailleurs, la ligne 22 est renommée 11B, et son parcours limité au tronçon Toulon (Blache) / Ollioules (Cordeille) ; il sera à nouveau prolongé le 2 septembre 1996 à Ollioules La Baume. Les années 1992 puis 1993 s'avèreront plus calmes, avec pour seul évènement notable l'arrivée d'un autobus Berliet PR100MI (n° 31 ; 9116 XG 83) en provenance du réseau de Mâcon.

À partir de l'année suivante, le renouvellement des autobus sera porté par la RMTT, avec l'affectation de 2 Heuliez GX107 neufs (n° 77 et 78) dotés de sièges Chardon Urbain-83 les distinguant de leurs frères du réseau principal. On notera aussi, le 5 septembre, une évolution de l'itinéraire de la ligne 128 dans La Seyne pour desservir la zone industrielle Jean Monnet et le nouvel hôpital.



En 1993, ce Berliet PR100MI n° 31 de 1979 est racheté d'occasion auprès du réseau de Mâcon. Il attend son départ depuis la place Noël Blache à Toulon  
© Albert Clavel, 22 septembre 1995

Dans le cadre de son nouveau contrat d'exploitation débutant le 1<sup>er</sup> janvier 1996, la RMTT va renégocier ses différentes prestations d'affrètement, dont celle des Autocars Orlandi, et souhaitera à cette occasion s'orienter vers le rachat des véhicules, qui sera conclu au printemps.



Reconnaisable à ses sièges Chardon Urbain-83 et à son inscription à l'arrière-gauche, le GX107 n° 78 affecté aux Autocars Orlandi va quitter Toulon (Blache) en ligne 11B  
© Albert Clavel, 29 novembre 1995



Repeint aux couleurs RMTT, le PR100-2 n°129 (ex-n°3 Orlandi) stationne ici au dépôt Brunet de la Régie Mixte  
© Michaël Dietrich, 5 novembre 2004

Tous les autobus revêtiront dès lors les couleurs RMTT et quatre nouveaux arrivants, deux Heuliez-Volvo GX217 neufs (n° 320 et 321) et deux GX107 de 1994 (n° 75 et 76), seront

confiés aux Autocars Orlandi. Ceux-ci acquerront de leur côté 2 autocars de tourisme Renault Iliade neufs (n° 25 et 26).



Fraîchement paré de la nouvelle découpe signée Graphibus, le Renault Iliade n° 26 pose au port des Sablettes, dans la rade de Toulon  
© Henri Orlandi, 1997

### Autocars Orlandi

Liste des véhicules au 1<sup>er</sup> janvier 1997

N°	Modèle	Immat.	1 <sup>ère</sup> imm.
1	Berliet PR100MI-2p	1347 SG 83	1979
3	Renault PR100-2-2p	1451 WY 83	1992
4	Renault PR100-2-2p	9570 WK 83	1991
5	Renault PR100MI-2p	2632 TG 83	1984
6	Renault PR100-2-2p	511 WB 83	1990
8	Berliet PR100MI-3p	9823 RX 83	1979
9	Berliet PR100MI-2p	9856 TG 83	1980
10	Renault Master Gruau	7200 VX 83	1989
11	Setra S215HD	553 TQ 83	1979
12	Berliet PR100MI-2p	7810 VP 83	1979
13	Renault PR100MIPS-2p	1784 TZ 83	1987
14	Setra S215H	8724 SH 83	1981
15	Setra S213H	2762 RV 83	1978
16	Berliet PR100PA-2p	2160 RS 83	1978
20	Heuliez GX17	7426 VY 83	1989
23	Setra S215HD	2848 VS 83	1989
24	Setra S214HD	6667 WL 83	1984
31	Berliet PR100MI-2p	9116 XG 83	1979
76	Heuliez GX107-2p	1614 XQ 83	1994
77	Heuliez GX107-2p	3210 XR 83	1994
78	Heuliez GX107-2p	3211 XR 83	1994
= Véhicules d'occasion			
= Véhicules appartenant à RMTT confiés à Orlandi			

L'année 1998, hélas marquée par le décès de Fernand Orlandi le 3 octobre, verra aussi de nouveaux contrats de transports scolaires débuter, sous l'égide du Département, nécessitant l'arrivée de 4 Karosa Recreo (n° 32 à 35).

La mise en concurrence par appels d'offres, rendue progressivement obligatoire par la loi Sapin de 1993, concernera également les services réguliers. La ligne de Sanary sera ainsi perdue au profit de Littoral-Cars en 1999. Relevons que le rajeunissement de la flotte sera porté par l'arrivée d'un autocar neuf (Setra S315GT-HD n° 27) et d'un autobus Heuliez GX317 (n° 163) mis à disposition par la RMTT.

### Les années 2000

Rentrée de septembre 2000, un Renault PR100-2 (n° 40, 729 AAE 83) fait l'objet d'un achat de seconde main, pour être transformé en autocar scolaire (configuration complète en places assises). Le numéro 40 est alors choisi pour éviter toute confusion en exploitation avec les autres PR100.

En 2001, la RMTT poursuivra le renouvellement des autobus confiés aux Autocars Orlandi, avec la mise en service d'un midibus Heuliez GX117L (n° 96) et d'un minibus Master Durisotti Novibus (n° 11). Après une année 2002 consacrée à la mise en place de la nouvelle Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée, créée le 1<sup>er</sup> janvier, de profondes évolutions vont marquer l'année 2003. En effet, le réseau de transport est étendu à l'ensemble du territoire communautaire et partiellement restructuré le 1<sup>er</sup> septembre 2003, le tout sous une nouvelle identité : Réseau Mistral. Un important renouvellement des véhicules est également lancé.



En 2000, sur un terrain non loin du dépôt, les Karosa Recreo affectés aux services scolaires côtoient un S215HD et un PR100R acquis pour pièces

© Henri Orlandi

Du côté d'Ollioules, ce nouvel élan se concrétisera en 2004, avec l'affectation en février de 5 GX317 Euro-3 neufs (n° 650 à 654) aux Autocars Orlandi, dont le contrat d'affrètement est renouvelé en parallèle de celui de la RMTT pour l'ensemble du réseau. Puis, le 30 août, l'itinéraire de la ligne 122 est prolongé d'une part sur Châteauvallon et d'autre part sur le quartier de Sainte Barbe. La ligne 128 voit également son terminus "Dépôt Ollioules" rebaptisé "Jas de Ville".

Face à un contexte concurrentiel de plus en plus fort, et tirant le constat qu'un modèle d'entreprise à taille humaine n'y trouverait bientôt plus sa place, Henri Orlandi va prendre la décision de vendre la société familiale, qui compte alors 25 véhicules (dont 9 autocars en propre – cf. tableau suivant - et 16 autobus confiés par la RMTT) et 43 employés.

Autocars Orlandi			
Liste des autocars en propriété au 28 février 2005			
N°	Modèle	Immat.	1 <sup>ère</sup> imm.
23	Setra S215HD	2848 VS 83	1989
25	Renault Iliade	7791 YQ 83	1997
26	Renault Iliade	7790 YQ 83	1997
27	Setra S315GT-HD	970 ZJ 83	1999
32	Karosa Recreo	2318 YZ 83	1998
33	Karosa Recreo	4063 ZB 83	1998
34	Karosa Recreo	4059 ZB 83	1998
35	Karosa Recreo	5798 ZP 83	1999
40	Renault PR100-2	729 AAE 83	1990
= Classe 2 type autocar			

L'affaire sera conclue le 28 février 2005 avec la Compagnie Française de Transports Interurbains (CFTI), filiale du groupe CGEA-Connex qui avait déjà mis la main en 1991 sur la TransVar à l'est de Toulon, puis sur Littoral-Cars (ex-SARCV) en 1996 côté Ouest. CGEA-Connex, également actionnaire industriel de la RMTT, confortera ainsi ses positions dans l'agglomération toulonnaise. Le groupe sera renommé Veolia-Transport en fin d'année.



Ce Setra S315GT-HD n° 27 sera le dernier autocar de tourisme acquis en 1999 par Henri Orlandi. Il porte la découpe conçue par Graphibus

© Henri Orlandi

Le dépôt d'Ollioules, resté propriété de la famille Orlandi, continuera dans un premier temps à accueillir les activités de l'entreprise qui conservera également son nom. La CFTI investira dans une série de nouveaux autocars ; on relèvera ainsi en fin d'année 2005 l'arrivée de 2 Setra S315H (n° 43 et 44, 135 et 137 BBX 83) et de 2 Mercedes O345 Conecto (n° 45 et 46, 902 et 898 BCE 83). Un troisième S315H (n° 47, 561 BEQ 83) ainsi qu'un S215HRI d'occasion (n° 48, 947 BFN 83) suivront en 2006.

Le dernier véhicule immatriculé au nom de l'entreprise sera un minicar Sprinter d'occasion (n° 49, 622 BMY 83) à l'automne 2007. Parallèlement, le groupe Veolia-Transport, qui avait engagé dès l'automne 2006 une opération de fusion de ses différentes filiales varoises, lancera l'absorption des Autocars Orlandi par la nouvelle entité « Les Lignes du Var ». Après transfert des véhicules et personnels au dépôt de Sanary (ex-Littoral-Cars), la société des Autocars Orlandi sera officiellement radiée le 11 décembre 2007. Une page de l'histoire des transporteurs varois se tournera définitivement à cette occasion, laissant toutefois de nombreux souvenirs à tous ceux qui l'auront parcourue...

## Remerciements

La réalisation de ce dossier n'aurait pas été possible sans la contribution et l'aide de nombreuses personnes. Nous tenons notamment à témoigner toute notre gratitude :

- À Bruno Dubois, Frédéric Giana et Nicolas Tellier, pour les photographies qu'ils ont pu nous fournir, sans lesquelles ces écrits n'auraient pu être autant mis en valeur ;

- À Albert Clavel, Michaël Dietrich et Roland Le Corff, pour leur soutien sur le plan historique et l'envie qu'ils nous ont transmise d'explorer l'histoire des transporteurs de l'aire toulonnaise ;

- Aux Archives de la Ville de Toulon et du Département du Var, ainsi qu'à la Fondation Marius Berliet, pour l'intérêt porté à nos recherches et demandes de documents. Nous tenons à souligner en particulier la qualité des archives départementales préservées sur ce thème des transports, ce qui est loin d'être le cas dans d'autres collectivités ;

- Enfin, et surtout, à Annie et Henri Orlandi, pour leur accueil extrêmement chaleureux, le temps qu'ils ont passé à répondre à nos demandes de précisions et les recherches qu'ils ont entreprises suite à nos sollicitations. Nous leur adressons notre profonde reconnaissance en espérant avoir retracé au mieux cette saga familiale.