



Association Standard 216 - Histo Bus Grenoblois
Sauvegarde d'anciens autobus, trolleybus et autocars de la région Grenobloise et du département de l'Isère. Un siècle de transports en commun en Dauphiné
3 rue Pasteur - 38130 ECHIROLLES contact@standard216.com www.standard216.com

Retrouvez l'Actualité de l'association et la lettre en couleurs sur www.standard216.com

Standard 216 bientôt hébergé à Pont de Claix dans l'espace-musée des transports

Le 21 octobre nous avons été reçus par deux hauts responsables administratifs de la Communauté d'Agglomération *La Métro* pour présenter une liste des aménagements que nous estimons nécessaires à la préservation de nos vénérables véhicules et de nos volumineuses archives, étant entendu que tout ne pourrait sans doute pas être pris en compte, au début du moins.

Le 28 suivant, nous nous sommes rendus dans le bâtiment avec l'ingénieur en chef des Services Immobiliers de *La Métro* qui a fait un état des lieux des surfaces que nous souhaitons avoir à notre disposition, afin de présenter aux élus un bilan chiffré des travaux d'aménagement et de mise en conformité.

Dans le grand hall de près de 3000 m², nous n'utiliserons pas l'éclairage d'origine, car d'une part il consomme trop d'électricité et d'autre part son installation à une dizaine de mètres de hauteur rend impossible le remplacement des ampoules sans l'utilisation d'une nacelle élévatrice ! A la place, seront installés des projecteurs fixés à quatre mètres du sol sur les murs soutenant le plafond (sur un poteau sur deux et en quinconce par rapport à la façade opposée) ce qui devrait faire une quinzaine de points lumineux en tout.

Trois prises de courant 220 volts seront installées de chaque côté de ce grand hall et dans l'espace du fond qui sera dévolu aux restaurations (séparé par un mur de quatre mètres de haut) des prises en 220 volts plus une en 380 volts compléteront l'installation électrique de ce grand hall.

Une serrure "trois points" sera montée sur la grande porte du (futur) magasin, au fond du grand hall.

Les deux ponts-roulants de 10 tonnes chacun, situés



Le grand hall vu depuis le fond du bâtiment.

en hauteur au raz du plafond, ne seront pas utilisés car trop coûteux à l'entretien, aux contrôles réglementaires et aux contrats d'assurance.

En ce qui concerne le chauffage, bien qu'il existe toute une installation pour l'ensemble du bâtiment (hall et bureaux) nous ne l'utiliserons pas, car la note aurait été faramineuse vu le volume de la chaudière et des conduits. Seuls des appareils d'appoint seront installés dans plusieurs des bureaux qui nous seront mis à disposition.

Pour nos besoins administratifs, nous avons demandé la jouissance de six bureaux, qui devraient être protégés par des barreaux et l'idéal serait de pouvoir murer les vitres de la salle des archives historiques. Notre association prendra à sa charge un système de protection-radar avec sirène et alerte téléphonique.



Vue partielle de la salle des archives historiques.

Depuis l'origine, la totalité des bureaux étant desservie par un seul et unique très long couloir, un mur sera élevé en limite des surfaces que nous emploierons. Les autres bureaux resteront donc inutilisés.

En complément, nous aurons des toilettes et (si possible) une douche. En effet, nous nous souvenons par exemple que lors de la restauration de l'autobus *Berliet PCM-U*, nous ressortions chaque fois déguisés en véritables Schtroumpfs, à cause du ponçage de la peinture bleue !

Enfin, un artiste-peintre s'est spontanément proposé de nous créer des fresques historiques, dans "des endroits qui seraient sombres ou peu accueillants" comme il nous l'a précisé. Ce monsieur aime comme nous les transports en commun. Il pourra nous réaliser des mises en situation et des ambiances anciennes très attractives.

"La conservation et la valorisation du patrimoine relèvent du devoir de mémoire"

Cette déclaration, faite par le Président du Conseil Général de l'Isère M. André Vallini, lors des Journées

Nationales du Patrimoine dans une interview parue dans la presse locale le 18 septembre dernier, a retenu toute notre attention.

Elle nous rassure pour l'accompagnement que nous demandons dans notre démarche de préservation du patrimoine régional des transports en commun, à un moment où notre association arrive à un tournant de son développement avec la mise à disposition très prochaine de l'espace-musée à Pont de Claix et les restaurations des véhicules qu'il serait bon d'accélérer quelque peu.

M. Vallini précise plus loin dans son intervention que *"le devoir de mémoire nous incombe par respect pour tout ce qu'ont accompli nos prédécesseurs (...) il faut transmettre impérieusement ce legs du passé à nos successeurs"*.

Et il conclut par cette citation d'Élie Wiesel : "Un peuple qui ignore son passé n'a pas d'avenir".

Un nouvel autocar *Chausson* "Nez de Cochon" préservé par *Standard 216*



Bobigny, le 4 octobre : opération délicate de dégagement de notre *Nez de Cochon*. A sa droite le *Chausson Atlantic* qui sera l'unique exemplaire sauvé. Et plus à droite encore, un exceptionnel *Nez de Cochon* à porte avant battante, qui a malheureusement dû être détruit en raison de son état désespéré.

Vous vous souvenez qu'en juin dernier on nous avait proposé de récupérer trois *Nez de Cochon*, garés dans la région Parisienne.

Deux problèmes se présentaient alors à nous :

- un seul de ces véhicules nous intéressait;
- nous ne désirions pas engager de frais pour le transport du *Nez de Cochon* que nous convoitions.

Grâce aux nombreuses connaissances d'une sommité nationale "*Chausson*", nous avons pu entrer en contact avec une personne de la région Parisienne qui était intéressée par un de ces *Nez de Cochon*, un modèle recarrossé par *Di Rosa* en type "*Atlantic*" (et non pas "*Atlantique*" comme mal orthographié dans notre précédente *Lettre de Standard 216*).

Cette personne accepta, en contre-partie du don que nous lui faisons de l'*Atlantic*, de nous assurer gratuitement le transport de notre *Nez de Cochon* depuis Bobigny où il se trouvait jusqu'au dépôt *SÉMITAG* à Eybens.

Cette opération a été menée en deux temps, les 4 et 5 octobre pour la préparation de l'embarquement des deux *Nez de Cochon* à Bobigny et le 9 octobre pour l'arrivée de notre nouvel autocar en terre Dauphinoise.

Si techniquement ces opérations se sont déroulées dans de bonnes conditions, nous avons malheureusement eu à déplorer le vol, jeudi 7 octobre au petit matin, dans l'enceinte même où se trouvait encore notre *Nez de Cochon*, d'un grand nombre de pièces que nous avions

récupérées sur le troisième *Nez de Cochon* destiné à la destruction. Il y avait entre autre un pare-choc complet des tout premiers *Chausson*, avec les phares (de type "*Traction avant Citroën*") fixés sur ce pare-choc... d'une rareté inouïe ! Il y avait aussi deux éléments frontaux de galerie de toit qui nous avaient pris beaucoup de temps à démonter, une échelle complète pour atteindre la galerie... et bien d'autres pièces.

Décidément, nous n'avons pas de chance avec les gens du voyage... car c'est bien d'eux qu'il s'agit, pour avoir été vus à plusieurs reprises tôt les matins par le conducteur du tracto-pelle qui travaillait avec nous à dégager l'aire de garage et déplacer nos vénérables *Chausson*. Cela nous rappelle les nombreux autres vols et dégradations que nous avons subis des années durant sur nos autobus et autocars garés à Saint-Martin d'Hères près du Campus.

Vous savez que parmi notre collection de véhicules historiques nous avons déjà deux autres *Nez de Cochon Chausson*. Celui que nous avons récupéré à Allemont en dessous de Bourg d'Oisans servira de réserve de pièces détachées pour restaurer celui de Fitou et le dernier de Bobigny.

Resitué dans l'Histoire des Transports en Commun de notre région, le *Chausson Nez de Cochon* est le véhicule qui sonna le chant du cygne des tramways *SGTE* datant des premières années 1900. Il fut introduit au parc en janvier 1949 et s'effaça en 1972 (... seulement !).



Eybens, le 9 octobre : arrivée au dépôt *SÉMITAG*, que nous remercions bien vivement d'avoir accepté -une fois de plus- d'accueillir un vénérable autocar de notre collection.

Un *Saviem SC 10-U* de plus à *Standard 216*

Notre Président Jean-Yves Mounier et Lionel Olivès ont racheté sur leurs fonds personnels un autobus *Saviem SC 10-U* (ex-RATP n°7668) mis en service le 16 février 1977, qui fut transformé en autocar (47 places assises et configuration de portes "202") en 1990. A cette date il fut racheté par la commune de Villard-Bonnot qui l'utilisa jusque fin 2000.



Le numéro de châssis de ce *SAVIEM SC 10-U* est le 653.192. Son moteur est un traditionnel *Man 846-HM8U*.

Le 28 octobre dernier il a été remorqué de la casse d'Échirolles où il était garé jusqu'au dépôt des VFD à Saint-Martin d'Hères (merci encore à la Régie Départementale qui est toujours très compréhensive à nos démarches de sauvegarde de matériels anciens de transports en commun).

Les semaines suivantes ce SC 10-U a été nettoyé et de nouvelles vitres ont remplacé celles qui étaient cassées. Bien d'autres pièces sont en cours de remplacement, grâce à celles qui nous ont été offertes cet été par nos amis des TCA (association des Tramophiles de la Côte d'Azur).

Les VFD nous offrent un Renault PR 14-SR

Le 22 décembre la Régie Départementale des VFD nous a offert son autocar Renault PR 14-SR n°661. Nous avons à choisir entre ce véhicule (à porte arrière) et le n° 663 (PR 14-SL à porte médiane).

Le 661 (4978 WX 38, châssis VF6-PN04E1-10.1989) fut mis en service le 8 février 1985. D'une capacité de 55 places, il est équipé d'un ralentisseur Telma.

Toute notre reconnaissance va au Conseil d'Administration des VFD et à son équipe de Direction.



Le car choisi (n°661) est sur la gauche. A droite, le n°656 qui a été revendu à un récupérateur.

Par ailleurs, les 28 et 29 septembre la Régie des VFD et le Conseil Général de l'Isère ont remis aux villes Arméniennes de Khor-Virap et Sevan les PR 14 n° 650, 652 et 665. Ces cars étaient partis de Grenoble en juillet, puis furent chargés sur un bateau à Marseille jusque en Géorgie, pays qu'ils traversèrent par la route pour atteindre l'Arménie.

Enfin un dernier PR 14 (le n°883) est réservé pour la Fondation des Automobiles Berliet.

Rechromage des poignées des sièges de deux Chausson à Moustaches

Nous avons démonté les poignées des sièges de l'autobus SGTE n°208 et de l'autocar originaire de l'armée en vue de les faire rechromer par une entreprise de Marmande (département du Lot et Garonne). Ces pièces sont parties là-bas le 26 novembre. Grâce à Antoine et Jérôme, cette opération ne nous aura rien coûté.

Entretien de nos véhicules

En août et septembre, Judicaël et Denis ont entretenu mécaniquement notre GX 107 et notre PR 180-R. Ces véhicules ayant appartenu à la SÉMITAG jusqu'au début de cette année, il ne fallait faire que de l'entretien courant, hormis quelques pièces à remonter sur le PR 180-R. Ces

pièces détachées nous ont été offertes par nos amis des T.C.A.

Standard 216 s'expose à Saint Étienne de Saint Goiers

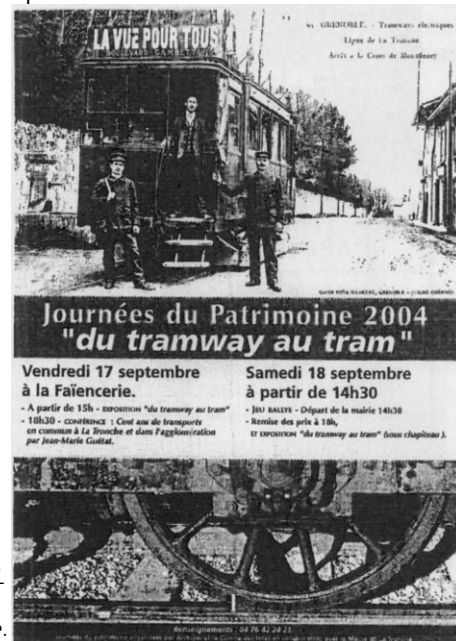
Le 1er août avait lieu dans cette commune du plateau de la Bièvre un rassemblement de véhicules anciens, légers et poids lourds.

Notre association y a tenu un stand d'information, car notre démarche de préservation d'anciens transports en commun concerne l'agglomération Grenobloise bien sûr, mais aussi l'ensemble du département.

STANDARD 216 aux Journées du Patrimoine de La Tronche

Le 17 septembre, à la demande de l'ARCHIPAL (Association pour la Recherche et la Connaissance de l'Histoire et du Patrimoine de La Tronche) et de la ville de La Tronche, notre association a tenu une conférence sur l'Histoire des transports en commun dans cette commune.

Des accessoires et des photos complétaient cette présentation à laquelle 50 personnes dont le Maire de La Tronche étaient venus assister... malgré l'inauguration de la Maison de la Culture de Grenoble rénovée, qui attira là-bas une foule énorme jusqu'au ministre de la Culture.



Affiche de l'ARCHIPAL annonçant notre conférence historique.

Tout le matériel que nous avons prêté le 17 septembre a été à nouveau présenté lors du week-end des Journées du Patrimoine National, quelques temps après.

Don d'anciens documents SGTÉ par un passionné grenoblois : Philippe Guirimand

Monsieur Guirimand est co-auteur de l'ouvrage historique sur le tram GVL (Grenoble - Villard de Lans). Il a aussi, il y a très longtemps, bien avant que Standard 216 n'existe, offert au (futur) secrétaire de notre association une des pancartes qui étaient fixées sur les façades de la gare GVL de "Pariset - La Tour Sans Venin". Vous savez, ce sont ces grands panneaux en tôle et peinture émaillée à fond bleu roi avec de grandes lettres blanches, du type de l'ancienne signalisation "PLM".

Au cours de cet automne, M. Guirimand nous a donné deux piles de documents que lui a remis le fils d'un retraité de la SGTE, M. Pierre Coing-Boyat.

Il s'agit d'archives : des tickets-accordeons, des horaires, des barèmes, des notes de services, des feuilles de mouvements, des feuilles de routes, des graphiques de lignes (trolleybus des années 50)... et même des documents relatifs à la mise en service de l'exploitation par "Agent Seul" de la ligne n°7 Saint-Égrève / Grenoble / Eybens le 4 octobre 1954... il vient d'y avoir 50 ans !



L'un des documents remis par MM. Coing-Boyat et Guirimand : publicité Berliet sur une fiche de tarifs de la ligne SGTE - GVL au 27-09-1964.

TARIFS APPLIQUÉS	PRIX DES PARCOURS			
	Simple		Aller-Retour	
	P.T.	1/2 T.	P.T.	1/2 T.
GRENOBLE-PARISSET	2 20	1 10	4 00	2 20
GRENOBLE-SAINT-NIZIER	3 30	1 70	6 00	3 40
BILLET A TARIFS COMBINÉS	—	—	11 50	9 50 (0)
AUTOCAR-TELEPHERIQUE				
GRENOBLE - LANS-EN-VERCORS ..	3 50	1 80	6 30	3 60
GRENOBLE - VILLARD-DE-LANS ..	4 70	2 40	8 50	4 80

Par ces quelques lignes, nous renouvelons à M. Philippe Guirimand et à la famille de M. Coing-Boyat nos plus profonds remerciements.

Don par les TCA d'un dossier d'étude datant de 1970 sur un projet de TCSP à Grenoble

En débarrassant un dépôt d'autobus à Nice, nos amis des TCA ont retrouvé un document d'une cinquantaine de pages agrémenté de 35 planches, qui fait la synthèse d'une étude de Transport en Commun en Site Propre dans

La prochaine **Lettre de Standard 216 Histo Bus Grenoblois** paraîtra dans la seconde quinzaine de juin 2005. Photos : Jean-Marie Guétat et Frédéric Giana. Maquette générale et manchette de couverture : Arnaud Oudard.

La formule papier de cette **Lettre de Standard 216 - Histo Bus Grenoblois** est distribuée aux membres de l'association, aux Musées et Associations nationaux et régionaux, ainsi qu'aux regroupements d'amis qui ont les mêmes buts que notre association : Musée AMTUIR (Paris-Colombes), France Passion des Transports Urbains (Paris), Car Histo Bus (Albi), Rétro Bus Lyonnais et la Fondation Marius Berliet (Lyon), Musée Provençal des Transports Urbains et Régionaux (La Barque-Fuveau), Trolleys & Bus France Provence (Marseille), Musée AMITRAM (Lille), Metz, Amateurs de Camions et Autocars Anciens de la Région Est (Mulhouse), L'Envol (Nancy), Nantes, Tramophiles de la Côte d'Azur (Nice), Roanne, Association pour la Sauvegarde du Patrimoine des Transports Urbains et Interurbains Toulousains (ASPTUIT), Association des Véhicules Anciens Industriels et Agricoles (AVAIA à Vichy), Association ATO (Orléans), Musée MTUB (Bruxelles), Musée AGMT (Genève), Musée des Transports (Luxembourg) et Bielfeld (Allemagne).

Cette **Lettre** est également envoyée aux élus locaux de l'Agglomération Grenobloise et du Département de l'Isère (Syndicat Mixte des Transports en Commun), ainsi qu'aux principaux responsables de la SÉMITAG et de la Régie Départementale des Voies Ferrées du Dauphiné, et enfin aux Autocars Eyraud ((Le Fontanil) et aux Autocars Janin (Tullins).

l'agglomération Grenobloise, datant de 1970. Tout naturellement, ils nous l'ont récemment offert : qu'ils en soient ici très sincèrement remerciés.

Ce document réalisé par la société SETEC - ÉCONOMIE de Courbevoie arbore en couverture l'énigmatique intitulé *Syndicat Intercommunal d'Études des PROBLÈMES d'Urbanisme de la Région Grenobloise*. Si à son origine notre Communauté de Communes s'appelait bien le SIÉPURG avant de devenir le SIÉPARG puis La Métro, le terme "problèmes" est pour nous une inconnue...

Toujours est-il, ce document très intéressant est venu grossir notre fonds d'archives.

... Et il est amusant de voir que, dès cette époque était déjà évoqué un système par tramway, mais il y avait aussi et surtout une hypothèse d'autobus sur sites propres aériens ou souterrains !

Quant à la ligne qui paraissait la plus évidente, pas de surprise : c'était celle qui partait de la Z.U.P. (Villeneuve actuelle) et rejoignait Fontaine via le centre-ville de Grenoble, notre ligne de tram "A" !

Annulation de la souscription pour l'achat de l'autobus articulé Heuliez O305-G-HLZ

Les fonds nécessaires n'ayant pu être récoltés pour le rachat de cet ancien autobus articulé Heuliez-Mercedes O305-G-HLZ SÉMITAG n°172 à un négociant de véhicules de transports en commun près de Montélimar, nous avons dû nous résoudre à annuler cette souscription. Les chèques ont été rendus aux donateurs que nous remercions malgré tout beaucoup.

Nous essayons de trouver une autre solution pour arriver malgré tout à acquérir cet articulé.

Consultations de notre site www.standard216.com

Depuis notre précédente *Lettre n°27*, voici le détail de la fréquentation du site de notre association, créé en mai 2001

- juin 2004 : 1175 visites et 5907 pages consultées;
- juillet 2004 : 1061 visites et 5226 pages consultées;
- août 2004 : 1097 visites et 5364 pages consultées;
- sept. 2004 : 1316 visites et 5627 pages consultées;
- octobre 2004 : 1537 visites et 6670 pages consultées;
- nov. 2004 : 1334 visites et 8084 pages consultées.

Ancien Trolleybus de la Sémitag effectuant une seconde carrière, loin de Grenoble

Dans la précédente Lettre de Standard 216, nous vous présentions des photos et le suivi de deux anciens trolleybus articulés Renault PER 180-H de la SÉMITAG (les n°802 et 803) vendus en juillet 1989 aux transports en commun de Saint-Étienne qui lui-même les revendit en 2003 au réseau russe de Tula (orthographe "Toula" en français).

Grâce à Frédéric GIANA, Président des T.C.A. (Tramophiles de la Côte d'Azur) à Nice / Breil sur Roya, qui s'est rendu là-bas cet été, nous pouvons vous donner des nouvelles de ces véhicules... et vous présenter deux photos récentes de notre ex-802 (châssis n° PT-100060) !

Tout d'abord, contrairement à d'autres renseignements qui se sont avérés inexacts et que nous avons malheureusement reproduits dans notre précédente Lettre de Standard 216, nos ex-PER 180-H, tout comme les autres véhicules identiques qui provenaient de Saint-Étienne, ont toujours circulé en Russie avec leur moteur Diesel et sont donc restés des véhicules "bi-modes" et ne sont donc pas de purs trolleybus.

Le 23 août 2004, jour de la visite de Frédéric, ils étaient malheureusement garés sans doute en attente de ferrailage. Frédéric nous a précisé que c'est parce qu'il devenait impossible de trouver des pièces de rechange que nos vénérables PER 180-H ont du être réformés. Par exemple, si au début Tula allait s'approvisionner en transistors jusqu'au Vénézuéla (!), la source s'est tarie et plus aucun fournisseur n'a été trouvé.

Sur la photo de trois-quarts arrière voici donc notre ancien n°802 (n° 109 à Tula, qui portait le même n° 109 auparavant à Saint-Étienne). Notez que le pneu de la remorque est crevé et qu'il manque un bloc de feux de position et le pare-choc.

Un grand merci à Frédéric GIANA pour ses photos et ses renseignements.



Ancien Trolleybus de la Sémitag effectuant une seconde carrière, loin de Grenoble

Le réseau russe ne le repeint jamais, tout comme notre ex-803 et quelques autres trolleybus articulés PER 180-H stéphanois d'ailleurs : c'est pour cela qu'au crépuscule de sa vie notre ex-802 présentait toujours les mêmes couleurs stéphanoises !

Sur la photo de trois-quarts avant on notera que la peinture blanche des éléments de toiture est écaillée. C'est pour cela qu'en dessous de la livrée stéphanoise on revoit le rouge de la SÉMITAG, datant de mai 1984 !

Frédéric nous a aussi communiquées les informations suivantes :

- le réseau de la ville russe de Tula a racheté 92 véhicules français.
- les premiers qui arrivèrent en Russie furent des SC 10-UO des TCL de Lyon.
- on y croise également des PR 100-2, un O305-HLZ, des GX 107 et un GX 44.



Un grand merci à Frédéric GIANA pour ses photos et ses renseignements.