

La Lettre de

Standard 216

Histo Bus Grenoblois



Des autobus et des autocars historiques, uniquement de Grenoble et de l'Isère !

espace Histo Bus Dauphinois

2 avenue Charles de Gaulle 38800 LE PONT-DE-CLAIX

n° 57
mars 2015

www.standard216.com
contact@standard216.com

  Standard216

TÉL : 06 15 58 65 55

236 visiteurs à l'espace Histo Bus Dauphinois au cours du 1^{er} trimestre 2015

Le guidage des visiteurs devient, d'année en année, une activité des plus prenantes, et nous ne nous en plaignons pas du tout, au contraire !

Ainsi, du 2 janvier au 31 mars 2015, nous avons eu le plaisir d'accueillir 236 visiteurs. Pendant la même période de 2014 ce nombre s'établissait à 157 personnes et en 2013 à 139 visiteurs (seulement) !

Tout au long de ce premier trimestre de 2015, Jean-Marie, Sylvain, Bernard Olivès et Jérôme ont notamment guidé :

- le 13 janvier : 22 visiteurs de l'Association Université Inter Age « *Les amis des sciences et techniques* » de Grenoble ;
- le 22 janvier : 22 nouveaux membres de cette même association ;
- le 23 janvier : 10 adhérents de l'association « *Accueil des villes de France* » de Voiron ;
- le 24 janvier : 20 enfants de la commune de Corenc ;
- le 30 janvier ; 6 personnes de l'IME de La Mure ;
- le 6 février : 26 membres de la « *Compagnie du Sarto* » de Meylan ;
- le 10 février : 19 visiteurs de l'IME de La Mure ;
- le 11 février : 9 personnes du « *Service d'accueil de jour* » d'Eybens ;
- le 27 février : 8 membres du « *Club philatéliste* » de Pont-de-Claix ;

• le 2 mars ; 4 responsables du Musée national de l'autocar de Vanosc « *La Vanaude* », installé en dessus d'Annonay ;

• le 15 mars : 20 personnes du « *Club des Autos et Motos Anciennes Sportives* » (CAMAS) de La Mure ;

• le 17 mars : 25 membres de l'association « *Seyssins Accueil* » ;

• le 25 mars : 6 adhérents de l'association « *Patrimoine du Fontanil* » ;

• 31 mars : 15 membres de l'association « *Réseau d'Echanges Réciproques et de Savoir* » de Seyssins.

L'Espace Histo Bus Dauphinois est entièrement accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant (*photo ci-dessous*). Au cours du premier trimestre 2015 nous avons ainsi accueillis 9 personnes.



La SÉMITAG a fêté ses 40 ans avec le concours de Standard 216



1^{er} janvier 1975 / 1^{er} janvier 2015 : oui, la SÉMITAG a célébré ses 40 ans récemment !

Comme chaque fois que cela lui est demandé, Standard 216 a participé à cet événement, en confiant de nombreuses photos, diapos et même un film « *super 8* » de 1970, retranscrit en vidéo, qui présentait l'ancestral dépôt SGTÉ construit en 1897 ! (*photo ci-contre*)



» Notre autobus à l'entrée du festival

Le mot du président

Pour la première fois depuis notre première *Lettre de Standard 216* qui date du 20 septembre 1991, cette dernière comporte dorénavant « *le mot du président* », comme toute parution associative de qualité. En ce qui me concerne, ce mot sera le premier et le dernier, car étant dans ma soixante-dixième année, il m'a semblé sage de passer le relais.

Lors du prochain Conseil d'administration, un nouveau président sera élu, je le prédis jeune et fringant, vous ne perdrez pas au change. Il aura tout mon soutien et mon aide.

Je tiens enfin à remercier chaleureusement tous ceux qui ont aidé ou aident à assurer la pérennité de l'association.

Bien amicalement à tous.

Georges Homs.

Notre Saviem SC 10-PF au FIFAV du Fontanil-Cornillon

Pour la seconde fois, nous avons mis notre autobus Saviem SC 10-PF à la disposition de l'association Caméra Aventure du Fontanil-Cornillon, dans la banlieue Nord de Grenoble, pour leur second Festival International du Film d'Aventures Vécues (FIFAV), qui s'est déroulé du 19 au 22 mars.

Déconstruction de l'autocar Setra S 12 « Guignier »

Vous savez que nous avons au parc deux véhicules identiques de ce type, l'un en état moyen, acheté à un particulier en janvier 2009 et l'autre en bien meilleur état, offert par « Les Courriers des Dombes » en novembre 2012.

Comme, d'une part, le premier de ces autocars est resté de nombreuses années parké en extérieur, en subissant les affres du climat, alors que l'autre a toujours été garé sous remise et que, d'autre part, nous manquons de place dans le grand hall de l'HBD, nous avons décidé et commencé la déconstruction du S 12 « Guignier ».

Nous gardons des pièces pour remettre en état le S 12 des Dombes et faire du stockage préventif. Ce sont Lionel, Dédé, Sébastien Morel, Jean-Christophe, Yannick et Jean-Marie qui effectuent ces travaux (durée jusqu'au 31 mars : 56h). (photo ci-dessous).



Depuis le début de notre association, ce S 12 « Guignier » est donc le 8^e véhicule que nous aurons euthanasié, au profit d'autres véhicules que nous restaurons et pour gagner de la place.

Peinture des moteurs de trolleybus

Aimé avait débuté la mise en peinture de nos moteurs d'exposition Diesel et à essence il y a plus d'un an.

Depuis, inlassablement, il a poursuivi son travail et vient de le terminer par la zone des accessoires électriques pour trolleybus.

Après le moteur Diesel d'autonomie Magirus-Deutz directement connecté à une génératrice SEN, il a peint le moteur de trolleybus Berliet ER 100 CEM-Oerlikon ainsi que les perches de trolleybus d'exposition dans la zone réservée à cet effet.



Restauration de l'autocar Saurer 3 CT 3D

Sur ce véhicule, au cours du premier trimestre 2015, Dédé, Jean-Jacques, Lionel et Jacques ont effectué de nombreux travaux, qui ont totalisé 108 heures. Ainsi, le 21 janvier, ils ont remonté le radiateur entièrement rénové par des professionnels. Le 25 février, depuis la dernière fois que le moteur s'était animé, le 23 septembre 2008, il est reparti !... mais sans son échappement – en cours de restauration – ce qui provoqua un vacarme incroyable dans tout l'HBD ! Malheureusement, un mois et demi plus tard, le 2 mars, ils ont du redéposer le radiateur, car de petites fuites étaient lentement apparues en dessous, et cela ne pouvait pas rester en l'état. Au moment du bouclage de cette Lettre de Standard 216 l'opération était encore en cours.

Nos 4 amis ont également remonté la pipe du circuit d'eau, le collecteur d'échappement, le circuit de freinage sur l'échappement, remplacé l'huile du pont, l'huile de la direction et l'huile de la pompe à injection.



» sous le regard de Dédé, Jean-Jacques remet de l'antigel dans le radiateur

En ce qui concerne l'ossature du véhicule, ils ont poursuivi le badigeonnage d'antirouille sous le châssis, modifié l'échelle de la galerie pour la remonter ensuite.

Enfin, sur la carrosserie, ils ont fait des relevés métriques de la livrée d'origine, de manière à ce que d'ici la fin de l'année la livrée restaurée soit appliquée.

Réparation du pavillon intérieur de l'autobus Saviem SC 10-PF



Lors de la mise à disposition de ce bus à la Ville de Grenoble pour les animations d'été « Le Cabaret Frappé 2014 », des imbéciles avaient fait deux trous dans le « panolac » du toit.

Georges, Jean-Louis, Lionel, Judi, Guillaume et Seb Amato ont tout d'abord déposé les trois panneaux détériorés, puis ils colmaté les trous, poncé ces « rustines » et les ont ensuite recouvertes de tapisserie de la même couleur.

Judi, Seb et Guillaume en ont profité pour recâbler tous les pilastres qui comportaient des boutons « arrêt demandé » et d'ouverture des portes.

Rénovation de la livrée « fraise écrasée » des autobus Heuliez GX 107 TAG n° 231 et du RVI PR 180-R TAG n° 823

Nous avons budgété en 2015 le remplacement des films adhésifs de couleur « rouge dégradé allant à du blanc », qui étaient surnommés à la TAG « fraise écrasée » parce qu'ils ressemblaient à ce fruit écrasé dans un bol blanc. Même si nous allons acheter ce produit pour les 2 autobus, nous n'en ferons adhérer qu'un seul, vu le coût. L'autre sera probablement traité l'année prochaine.

Le 24 mars Seb Amato et Jean-Marie ont accueilli à l'HBD un technicien du fabricant SIP pour enregistrer les valeurs pantone rouge, orange et gris qui constituaient les éléments de la livrée de ces bus dans les années 1984 et 1989. L'orange et le gris ne sont en fait que des bandeaux collés juste en dessus des jupes de la carrosserie.



Déplacement des moteurs électriques d'exposition

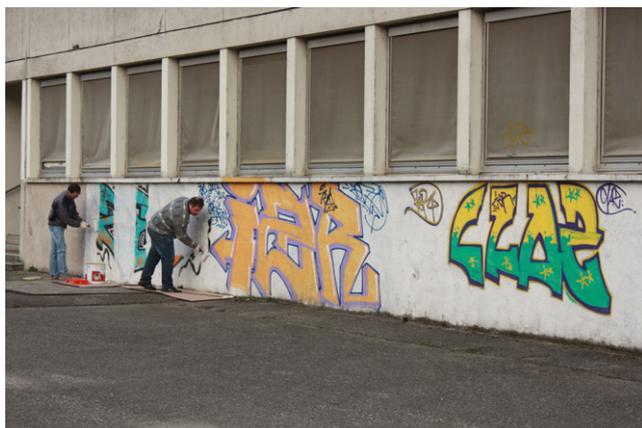


Dans la zone d'exposition des accessoires de trolleybus, lors des visites, nos guides avaient remarqué qu'il n'était pas très compréhensible pour nos visiteurs de découvrir tout d'abord un moteur d'autonomie Diesel et ensuite un pur moteur électrique de trolleybus.

Lionel a procédé à la permutation de ces moteurs...

Et la présentation par nos guides est ainsi plus aisée.

Dégradations sur une des façades de l'espace HBD



» Sylvain et Patrick recouvrent les tags de peinture blanche

La dernière fois que cela nous était arrivé, c'était en janvier 2011... et cela faisait la troisième fois !

Le 24 février dernier, ça a recommencé : des imbéciles ont peint un tag, puis le 8 mars ils en ont rajouté deux de plus.

C'est décourageant. Nous avons passé un après-midi à 3 à couvrir ces barbouillages (Patrick, Sylvain et Jean-Marie) et cela nous a coûté 80 €... comme si notre budget pouvait se le permettre !

Notoriété, quand tu nous tiens...

Les Éditions Hachette diffusent depuis Noël dernier une collection d'autobus & autocars du monde. La 7^e maquette qui est sortie le 20 mars n'est autre qu'un car Chausson APH-2/50, aux couleurs de la Régie des VFD, dont le modèle fut scanné (pour reproduction à l'échelle du 1/43^e) au Musée AMTUIR de Chel-

les dans la région Parisienne. Mais comme ce véhicule fut réimmatriculé sur Paris (326 BGH 75), Hachette, qui connaissait notre collection de TC, a décidé de faire apparaître le numéro d'immatriculation de notre autocar, le VFD n° 52 qui porte – comme le vrai en 1951 – la plaque « 896 AH 38 ».



Quand Jean Perraud racheta le Car Goudard de la ligne Roybon / Lyon...

Fortuitement, en janvier dernier nous avons appris une « histoire » extraordinaire. Jugez plutôt :

Personne ne connaissait dans notre association le « Car Goudard » de la ligne Roybon / Lyon dans les années 1930, et pourtant...

Et pourtant, tout le monde à Standard 216 connaît bien sa fille, puisqu'il s'agit de Colette Espié, épouse de notre doyen Paul Espié, qui fit toute sa carrière à la SGTÉ puis à la SÉMITAG.

Au début de cette année donc, Colette nous a appris que son père Jules, surnommé « Frédéric », possédait un car avec sa femme Antonia. Lui conduisait le car tandis qu'Antonia assurait la billetterie.

Mais vers 1935 leur véhicule brûla en ligne; heureusement, il n'y eut pas de blessé !

Ce désolant sinistre obligea la famille Goudard à vendre le garage qui abritait son autocar et vendre également la licence de sa ligne Roybon / Lyon à un certain Jean Perraud, dont nous connaissons tous à Standard 216 les descendants, puisqu'il s'agit du Groupe Perraud.



Famille Perraud

» Un des premiers autocars de Jean Perraud

Souscription de la Fondation du Patrimoine pour l'autocar Saurer 3 CT 3D

Participez à la restauration de notre autocar en faisant un don par l'intermédiaire de la Fondation du Patrimoine.



En plus des dons par chèque (voir Lettre de Standard 216 n° 56), vous pouvez effectuer un don en ligne, avec paiement par carte bancaire. Plus d'infos sur www.standard216.com/souscription

« Le Dauphiné Libéré » du 20 mars relatait la visite d'un groupe associatif « Seyssins accueil ».

Seyssins accueil a visité le musée Histo bus dauphinois

Les adhérents de Seyssins Accueil ont visité mardi après-midi le musée Histo bus dauphinois de Pont-de-Claix. Guidés par un bénévole passionné et passionnant, ils ont admiré les quelque 37 véhicules restaurés ou en cours de restauration, et découvert l'histoire des transports en commun de l'agglomération grenobloise. Ils ont pu voir autocars, trolleybus, autobus, couvrant la période de 1939 à 1996 des constructeurs Berliet, Renault, Chausson, Peugeot... Documents, posters, dioramas et maquettes ont agrémenté cette exposition. Les travaux de rénovation sont entièrement réalisés par les membres bénévoles qui peuvent passer jusqu'à 2 600 heures pour rénover un autocar.



Les Seyssinois ont pu voyager dans le temps à la découverte de l'histoire des transports en commun de l'agglomération grenobloise.

Par ailleurs, mais de manière indirecte, *Standard 216* a collaboré à un article dans l'hebdo gratuit « *Gre City Local News* » du 9 février, en communiquant des détails techniques et une photo (© *IvecoBus*, ci-dessous) sur la mise au point à Grenoble d'un trolleybus hybride à batteries rechargées via un pantographe, sur le site du *CEA* de Grenoble, avec *IvecoBus*, *EDF*, *l'ADEME*...

Tout compte fait, le trolley...

Qui ? Peut-être ? Non ?
Plutôt oui ? **Le retour du trolleybus à Grenoble, c'est un débat qui a existé, puis qui a été enterré au fil des démontages du réseau existant. Et qui, soudainement, ressurgit...**

À Grenoble, on a parfois du mal à choisir ce que l'on veut vraiment. Disparu en 1952, le tramway a fait un retour triomphal en 1987. Disparu pour leur part en 1999 après 52 ans de bons et loyaux services, les trolleybus pourraient, peut-être un jour, faire leur retour à Grenoble et dans l'agglomération. Qui sait ? Un premier pas a été fait en ce sens au SMTC (Syndicat mixte des transports en commun, lire ci-dessous). C'est en tout cas un débat qui ressurgit souvent, porté par des associations ou par des élus, dont certains candidats victorieux à des mairies de grande ville (lire ci-contre, le chiffre). Et pourtant, ces dernières années, on ne prenait pas franchement la direction d'un retour de ce mode. "Ces dernières années, le SMTC a saccagé les 30 kilomètres de réseau par petits morceaux", regrette Jean-Yves Guéret, le vice-président de l'Association pour le développement des transports en commun. "Quant au réseau existant, il a besoin d'un coup de nettoyage, certes, mais il est en état", reprend ce défenseur d'un mode de transport aux multiples avantages : "Avec les trolleybus, on transfère



Un modèle de trolleybus à pantographe développé par IvecoBus avec le CEA de Grenoble. Plus besoin de ligne aérienne sur toute la durée du parcours. Le trolley se recharge dans des sous-stations. Les fils ne sont tirés que sur de courtes sections... Photo IvecoBus

le niveau de performances du tramway vers le bus. Il est beaucoup moins coûteux (à la construction) que le tramway. Il a une durée de vie supérieure (25 ans) aux bus classiques (8 à 10 ans) qui subissent fortement les dommages liés aux vibrations des moteurs thermiques. C'est une alternative intéressante aux bus bi-modes très coûteux choisis par le SMTC". Et c'est, pour poursuivre la liste, "le transport le plus adapté aux situations avec un peu de relief, comme vers La Tronche/Meylan". Là où le tram ne va pas.

"Et c'est sans compter, ajoute Jean-Marie Guétat (association Standard 216, histo-bus dauphinois) que c'est le mode de transport le moins polluant". Un argument qui va bien avec l'air du

temps. "L'ironie de l'histoire, c'est qu'un trolleybus de nouvelle génération a été mis au point à Grenoble (voir légende photo, ndlr) ! "Et un autre aspect à prendre en compte, conclut Jean-Marie Guétat, c'est que le réseau de

bus a été complètement réorganisé l'an dernier. Et que certains itinéraires de trolley se télescopent désormais avec des lignes existantes"... • Emmanuel Gallant

"Ça pourrait être une solution"

Yann Mongaburu, président du SMTC : "Ce que l'on peut dire aujourd'hui, c'est que l'on a pris la décision de sortir du bus diesel. Dans ce cadre-là, je suis prêt à étudier toutes les solutions technologiques à notre disposition. Une étude, conduite par la Sémitag et Transdev, nous invite à reconsidérer cette question du trolley et c'est pour ça que des études complémentaires vont

être menées, vers le trolley mais aussi vers les bus à hydrogène et les bus électriques. Le trolley - et il faudrait aussi voir quel type de trolley ? -, ça pourrait être une solution, notamment sur les lignes Chrono actuelles. Mais il faut avant cela définir quelles sont les solutions pertinentes par rapport aux spécificités de notre réseau. Je n'ai pas de religion en matière de matériel".



Implication de nos membres dans la vie de l'HBD

Voici le décompte des heures et des jours de présence passés par nos membres à l'espace Histo Bus Dauphinois du 2 janvier au 31 mars 2015 :

414 heures de travail pour **102 jours** de présence.

Valorisé à raison de 15 € de l'heure, cela représente **6210 €** !

Le décompte total de ces heures et jours passés tout au long de l'année 2015 à l'espace Histo Bus Dauphinois s'établit à 5569 heures pour 1118 jours de présence. Valorisées à raison de 15 € de l'heure, cela représente 83535 € !

Par ailleurs, depuis que nous avons engagé notre première restauration sur un autobus, en mai 1995, il s'agissait du *Berliet PCM-U*, jusqu'au 31 mars 2015, nous avons atteint 14298 heures de restauration.

Statistiques de notre site www.standard216.com ces quatre derniers mois

Mois	Visiteurs	Visites	Pages vues
• janvier	2410	2519	7988
• février	1992	2065	6312
• mars	2125	2203	6706

Standard216 sur Facebook

Nous avons 443 fans sur Facebook, qui sont, pour ceux qui ne pratiquent pas, des personnes suivant notre actualité par ce canal et ont cliqué sur « J'aime ».

Standard216 sur Twitter

@Standard216

Suivez aussi maintenant l'actualité de l'association sur Twitter ; 51 abonnés le font déjà.



2 avenue Charles de Gaulle
F-38800 Le Pont-de-Claix

contact@standard216.com
06 15 58 65 55

nos partenaires



Groupe Perraud
Eyraud
Autocars Maisonneuve
Malaganne Morel

Groupe Huillier
Trans-Qualit Express
FFVE

La prochaine *Lettre de Standard 216 Histo Bus Grenoblois* paraîtra à la fin du mois de juin 2015

Tiré à 200 exemplaires – Textes : Jean-Marie Guétat – Maquette : Sylvain Blanchard – Photos : Jean-Marie Guétat