



Le Tract

JUILLET – AOUT 2013

N° 237

Rédaction, Impression et Expédition : Marie-Claude RABANY & Marie-Jo PROFOND

PRESIDENT

Pierre RABANY
5, rue du Zouave
69210 LENTILLY
☎ 04.74.01.75.85

VICE-PRESIDENT

Pierre-Henri BESSON
235 chemin de la Vie
Revèze
38690 COLOMBE
☎ 04.76.67.95.06

VICE-PRESIDENT

(Rétrovillette)
Philippe LACROIX
13 bis Avenue de la Gde
Armée
69500 BRON
☎ 09.51.18.14.52

SECRETAIRE (Lyon)

Lionel BONNIN
351 F route de Ravel
69440 ST LAURENT
D'AGNY
☎ 04.78.48.21.53

SECRETAIRE (Grenoble)

Raymond DELAUP
5 rue de l'Écureuil
38130 ECHIROLLES
☎ 04.76.22.06.31

TRESORIER

Daniel DOUILLET
Chemin de la Pousse
01390 St André de Corcy
☎ 04.72.26.19.13

TRESORIER Adjoint

Dominique AUDREN
6 allée des Eglantiers
38640 CLAIX
☎ 04.76.98.86.91

EDITORIAL



Bonjour à tous,

J'espère que vous passez de bonnes vacances au soleil sans trop de pluie.

N'oubliez pas notre sortie Inter-Club du dimanche 8 septembre avec départ au Musée de Rochetaillée.

Je vous rappelle que notre soirée Beaujolaise et notre Assemblée Générale se feront le même jour le dimanche 24 novembre à Villette d'Anthon .

Amicalement.

PIERRE

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 2013

DATES	OBJETS	LIEUX
7 juillet	Pique-nique AUTORENCARD	SATHONAY (69)
JUILLET	PAS DE REUNION	SATHONAY(69)
26 juillet	Réunion mensuelle	GRENOBLE (38)
AOUT	PAS DE REUNION	SATHONAY ET GRENOBLE
8 Septembre	Sortie Inter-Clubs	Musée Rochetaillée (69)
20 Septembre	Réunion dinatoire	SATHONAY (69)
27 Septembre	Réunion mensuelle	GRENOBLE (38)
8-9-10 Novembre	Epqu'Auto	LYON - EUREXPO



Le mot des Grenoblois

Réunion du 31/05/13

Une nouvelle fois la salle est archipleine et nous devons rajouter tables et chaises pour recevoir les 22 participants.

Après les « bonsoirscommentçava » d'usages Pierre Henri revient sur les derniers événements, donc la Pentecôte, il donne la parole aux participants présents. L'unanimité s'accorde à dire que ce week-end marquera la vie du club. Tant par l'ambiance tout d'abord qui a été super, les animations du soir ont particulièrement été appréciées. Le chanteur raconteur d'histoires magicien (entre autre) a su captiver le public et notamment le clou du spectacle où Dalida a enflammé l'assistance et restera longtemps dans...les mémoires. Un grand bravo à Françoise et Daniel et aux supers Jurassiens Alain et sa bande qui se sont beaucoup investis pour nous proposer ce très beau week-end. Et n'oublions pas Claudine qui nous a fait une bonne frayeur mais j'espère que ça va aller, on t'embrasse.

La prochaine Pentecôte 2014 sera sur les traces de la nationale 7 Pierre Henri et Laurence en sont les organisateurs.

A noter les prochaines manifestations qui s'offrent à nous :

- le 29/06 paëlla chez Mylène et François,
- le 21/07 festival des vieilles mécaniques à Jardin,
- le 28/07 bourse à St. Christophe/Guier,
- les 17,18/08 Rumilly,
- le 25/08 notre rentrée à NavigAix.

Il est temps de passer aux choses sérieuses et à la dégustation.

André Marly nous a ramené du Jura une sélection de fromages arrosée de vin jaune.

Christian Lanfray nous offre un verre et nous trinquons à sa nouvelle vie : à savoir sa retraite qu'on lui souhaite très bonne et très longue mais pas dure..

Bien sûr avant les fromages d'André nous avons eu les pizzas et tartes habituelles dirais-je mais vous nous surprenez toujours mesdames !

RAY.

RETROSPECTIVE DES TRANSPORTS URBAINS DE LYON DE 1837 A NOS JOURS (Omnibus – Bus – Trolleybus) suite



1963 - 1965

Prototype du PR 180. Véhicule construit à partir de deux caisses de PR 100.
- Entrant dans la catégorie des convois exceptionnels il circulait avec une pancarte à l'avant et à l'arrière durant les essais en ligne en 1964 et 1965.
- Il avait deux plaques minéralogiques différentes: un numéro à l'avant pour le « tracteur », un à l'arrière pour la « remorque ».
- Une dérogation fut obligatoire pour autoriser la présence de personnes dans la « remorque ».
La remorque était tractée et non motrice, le moteur étant sous le plancher avant.



Les roues arrière avaient été prévues directrices pour une meilleure circulation dans les à visages serrés.



1963 - 1975

Autobus Berliet PH 8/100. Le PH 80 de 1959 est rallongé d'un mètre, ce qui porte sa capacité à 100 places



1963 – 2000

Trolleybus Vetra-Berliet VBH85. Remplacement des antiques 6 de 1945 par une version trolleybus à 2 agents du PH80 (de longueur 9,80 m). Les voitures rénovées en 1976 seront en mode classique à un agent (montée par l'avant).



Rénovation de 1976



Rénovation de 1985



1964 - 1977

Autobus Saviem S105. Le SC2 est restylé avec une nouvelle face avant.



1965 - 1977

Autobus Berliet PH 10/100. Avec un moteur plus puissant que le PH 8/100 ces véhicules équipent des lignes à profil difficile. A noter la porte avant à 4 vantaux.
L'OTL devient la Société TCL (Transport en Commun Lyonnais) au 1er janvier 1967



1967 - 1979

Autobus standard Berliet PCMU. La caisse en aluminium est fixée par des boulons sur un châssis en acier (ce qui rend le véhicule plus léger et donc plus maniable) et sa suspension est entièrement pneumatique à correction de niveau, offrant un confort inégalé. L'esthétique de la caisse est très réussie, l'une de ses originalités étant la découpe en trapèze de la glace latérale du poste de conduite.



1967 - 1978

Autobus Berliet articulés PH 12/180. Véhicule de 171 places (dont 46 assises) tout aussi inconfortables que les autres PH où les voyageurs se retrouveront souvent entassés comme dans des "bétaillères", surnom qui leur restera à jamais.



1967 - 1984

Autobus standard Saviem SC10U. Ces véhicules de 85 places sont exploités à un seul agent et possèdent trois portes, la porte arrière ne servant que pour accélérer la descente aux terminus et comme issue de secours.



SC10U restylé en 1977



1976
Peinture de la
nouvelle livrée

Tous les PR 100
PA seront
repeints à mi-vie
aux nouvelles
couleurs orange,
blanc et marron.

1974 - 1989

Autobus Berliet PR 100 PA. Ces nouveaux autobus sont dotés d'un moteur américain puissant et particulièrement bruyant. Le plancher n'est plat (à 0,65m) que jusqu'à la porte centrale, la capacité est de 99 places dont 29 assises situées majoritairement à l'arrière (il n'y en que 8 à l'avant). La Société TCL devient la SLTC (Société Lyonnaise de Transports en Commun) au 1er janvier 1977



1978 - 1990

Autobus Saviem SC10U à plateforme arrière. Autobus équipé d'une plateforme ouverte, dont l'accès se fait par l'intérieur à l'aide d'une porte centrale coulissante.



1978 - 1994

Trolleybus Berliet-TCO ER100R. 34 ans après les Vetra-Berliet VA3B2, de nouveaux trolleybus 3 portes viennent les remplacer. Ils ont tous un moteur auxiliaire thermique permettant de rouler sur de courtes distances en cas de panne d'alimentation électrique.



1979 - 1997
PR 100 MI



1984 - 2000
PR 100 MIR (restylé)

1979 - 2000

Autobus RVI PR 100 MI (modernisés). Bus de 101 places dont 27 assises et équipés de trois portes. Le nouveau moteur est moins bruyant mais la boîte de vitesses est conservée et donc aussi les à-coups et les vibrations au ralenti. Contrairement aux PR100PA, la fiabilité ne sera pas au rendez-vous. Ce sont, avec les PR100 MIR équipés de la même boîte, les pires PR100 qui aient circulé sur le réseau



1981 ER100H 1994

Trolleybus RVI ER 100R. Après l'absorption de Berliet par Renault V.I., les nouveaux modèles, outre les nouveautés techniques, ne se différencient visuellement que par le nouveau logo sur la calandre.



1982 - 2003

Autobus Renault V.I. SC10R. Après l'absorption de Saviem par Renault V.I., les nouveaux SC 10 sont restylés. Ils sont dotés de grands rétroviseurs rectangulaires noirs, ce qui est une particularité lyonnaise (et d'un petit nombre d'autres réseaux de province).



1986
Le renouveau
des articulés

1986 - 2001

Autobus Heuliez GX 187
L'aménagement intérieur est de qualité à peine moyenne notamment avec 44 sièges métalliques recouverts d'une simple galette.



1994 - 2001

Autobus Heuliez GX187 restylé. Ils seront tous réformés en 2001 après la mise en service de la ligne de tramway.



1987 - 2008

Autobus RVI PR 180.2. Les premiers PR180.2 ont la même motorisation que les GX187 et les mêmes 44 sièges basiques (et 106 places debout).



1993 - 2004

Trolleybus RVI ER 100R rénové 5 ans. Après expertise, la caisse et les organes mécaniques des voitures jugées en meilleur état sont entièrement révisés pour leur assurer une durée de "vie" garantie de 5 ou de 7 ans. Ils reçoivent une nouvelle livrée extérieure, bas de caisse noir et ligne verte au-dessous des vitres au niveau des bandeaux.



1993 - 2011

Autobus RVI PR 118. Le PR180.2, a été restylé et rebaptisé PR118 avec une nouvelle face avant conçue par Safran. Il est doté de feux de gabarit et de recul et d'une motorisation de 306 ch plus puissante que celle des PR180.2.



Lyon - Rue de la République - 14/06/1996
Cliché : T. ASSA

1994 - 2004

Trolleybus RVI ER 112 rénové 7 ans. 50 véhicules destinés à être utilisés au moins encore pendant 7 ans seront transformés en ER112R virtuels avec pose de la nouvelle face avant "Safra" des PR112 et PR118 et remplacement des portes et des vitres intérieures de séparation.



1994 - 2011

Autobus Renault R312. Le R 312 est le successeur du Saviem/Renault SC10. C'est le premier bus de sa génération à disposer d'un plancher entièrement plat dans toute sa longueur, accessible par une seule marche à toutes les portes.



1995

Autobus Heuliez- Renault Citybus GX 317. Bus de 12 mètres ayant 85 places dont 35 assises.



1995

Autobus RVI PR 100 2 au gaz. PR100.2 transformé pour fonctionner au gaz naturel, rénové avec une face avant SAFRA. Mis en test en 1994, puis mis en ligne en 1995, il ne peut assurer des services sans rentrer au dépôt dans la journée pour recharger ses réservoirs de gaz. Le bilan économique, technique et écologique de cette opération n'étant pas positif, il sera réformé dès 1999.



1996

Autobus RVI Agora S. Il est le premier véritable bus urbain surbaissé conçu par Renault avec un plancher intégralement bas jusqu'à la porte médiane (puis sur toute la longueur du véhicule). Etant à 32 cm du sol, il facilite grandement l'accès aux personnes à mobilité réduite. Certains bus sont équipés d'une palette rétractable située au niveau de la porte centrale.



1997

Autobus RVI Agora L. bus articulé de 18 mètres de long comportant 2 portes dans chaque module.



1998

Autobus Gépebus Oréos 55. Véhicule à 2 portes utilisé en navette ou sur des lignes lors de faible fréquentation. Accessibilité : Plancher bas partiel + rampe pour UFR (Usager en fauteuil roulant)
 Pour répondre à la loi handicap du 11 février 2005 : « D'ici le 11 février 2015, les services de transports collectifs devront être accessibles. » tous les bus et trolleybus achetés depuis 1998 sont équipés de rampe pour UFR.



1999

Trolleybus MAN Kiepe Hess. 7 trolleybus sont livrés pour remplacer les trolley VBH85 de 1963 à bout de souffle. Ils répondent aux besoins exclusifs et spécifiques de cette ligne: une forte pente et l'étroitesse des rues où elle passe qui ne permet pas de faire circuler des véhicules de longueur standard.



2002

Trolleybus Irisbus Cristalis ETB 12. Trolleybus de 12 mètres, 3 portes, habillés de la livrée classique des autobus du réseau TCL: blanche à bande rouge. Moteur auxiliaire thermique pour la circulation à puissance réduite en l'absence d'alimentation électrique.
Irisbus, société créée avec les divisions bus de RVI et d'Iveco en 1999 est le second producteur mondial d'autocars et d'autobus.



2002

Trolleybus Irisbus Cristalis ETB 18. Les premiers ETB18 ont été prévus pour équiper et soulager la ligne la plus fréquentée du réseau (38 000 voyageurs par jour).
 Tous les véhicules Irisbus, bus et trolleybus, sont climatisés.



2004

Autobus Europolis. Version électrique du midibus EuroPolis. Ce midibus a une capacité de 40 passagers (longueur : 7,40 mètres) et est utilisé en navette dans la presqu'île.



2005

Autobus Irisbus Citelis 12. Citelis est le dernier né de la gamme Irisbus dans le domaine du transport urbain classique. Sa capacité est de 90 passagers.



2005

Autobus Irisbus Citelis 18. Sa capacité est de 110 passagers dont 43 assis. Les Citelis de 12 et 18 mètres sont tous équipés de moteurs aux performances environnementales remarquables, puisque depuis 2006 ils peuvent bénéficier du label EEV le plus exigeant en la matière.



2005

Autobus Cristalis ETB 18. Du fait de leur livrée spécifique réservé aux lignes fortes C, ce matériel y est affecté exclusivement. Ils assurent une liaison rapide entre la périphérie et la Part Dieu avec des temps de parcours garantis grâce à la priorité des trolleybus aux feux, l'aménagement de couloirs réservés et de sites propres.

FIN



SOIREE PIQUE-NIQUE DU 21 JUIN 2013 à SATHONAY

Cette soirée s'est déroulée dans notre salle habituelle de réunions car la pelouse où nous voulions pique-niquer était encombrée par une estrade et un orchestre et nous étions le jour de la fête de la musique. Malgré les fenêtres fermées nous avons eu droit à la musique fortissimo.

Nous étions environ 25 personnes dont 2 grenoblois Claudine et Hervé qui avaient fait le déplacement à cette occasion. Je les en remercie.

Comme d'habitude la table était copieuse et les boissons variées. Nous remercions ces dames pour toutes les bonnes choses apportées.

Nous nous retrouverons pour notre prochaine réunion « bouffe » le vendredi 20 septembre après les mois d'été.

PIERRE



PELUSSIN LE 16 JUIN 2013





Photos Lionel



MOTS casse-tête : cherchez la signification de chaque image

CHEVEUX

PIEDS

Solution dans le prochain tract.