

# Musée International des **TRAN**sports **Métropolitains**

**MATÉRIEL**..... : Trolleybus urbain n° 749

**DATE DE CONSTRUCTION**..... : 1978 (réceptionné le 15.12.1978 et mis en service le 26.02.1979)

**COMPAGNIE**..... : Société d'Economie **MI**xte des Transports publics de l'Agglomération Grenobloise (S.E.MI.T.A.G.) (1975).

## **CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :**

*Au début des années 1970, le parc de trolleybus français est constitué, depuis sa création, essentiellement de véhicules de la société VETRA, dernier constructeur français qui a déposé son bilan en 1964. Le premier choc pétrolier en 1973 va ralentir le démantèlement des réseaux dont Toulon est la dernière victime en février 1973.*

*Comme les réseaux de Lyon, Grenoble et Saint-Étienne cherchent à compléter ou renouveler leurs parcs (mis en service entre 1943 et 1964), au congrès des Transports Publics de Tours en 1973, Louis PRADEL (maire de Lyon) propose de contacter Paul BERLIET qui donne son aval à ses bureaux d'études le 10 novembre 1973 pour étudier l'adaptation en trolleybus du PR100, associé à Traction CEM - Oerlikon et SOVEL, afin de concevoir la chaîne de traction électrique (NOTA : suite à un appel d'offre pour 200 exemplaires pour La Havane en 1970, SAVIEM avait étudié la possibilité d'adapter son SC10U (ESC 10) avec l'aide des Ateliers de Sécheron, hélas sans suite).*

*Une commission, composée des 5 réseaux survivants, est créée en 1974 au sein de l'Union des Transports Publics (UTP) afin d'étudier le cahier des charges d'un Trolleybus Standard Français, qui entraîne une commande groupée initiale de 185 véhicules à BERLIET, en décembre 1975.*

*Suite à sa présentation officielle le 14 avril 1976, un prototype (numéroté 700 qui restera propriété de BERLIET et sera démolé en 1982) est testé intensivement à Grenoble. Il comporte des innovations techniques qui permettent d'apparenter la conduite à celle d'un autobus ainsi que l'adoption d'un groupe auxiliaire de secours permettant d'évoluer provisoirement en dehors du réseau de lignes aériennes.*

*Le trolleybus type **ER 100** (aussi appelés **ER 100R** car équipés d'un rhéostat), est livrés de septembre 1977 à 1981, à Grenoble (50 ex.) ; Lyon (110 ex.) ; Saint-Étienne (25 ex.) ; Marseille (48 ex.) et Limoges.*

*Courant 1981, RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS (qui a absorbé BERLIET) commercialise le modèle **ER 100H**, pour Hacheur ou convertisseur continu, en troquant le Rhéostat par un Hacheur à Thyristor, qui permet un rendement élevé de la puissance (essais réalisés sur les ER 100 n° 2901 du réseau de Lyon et n° 729 du réseau de Grenoble).*

*Au total c'est 324 trolleybus ER 100 toutes versions confondues qui sont produits à Vénissieux jusqu'en 1990.*

Trolleybus de type ER 100. 2<sup>ème</sup> série 721 à 750.

Longueur : 11,522 m - Largeur : 2,50 m - Empattement : 5,60 m - Hauteur caisse : 3,38 m

Poids à Vide : 10,86 t - Poids Total en Charge : 18 t.

Capacité d'origine : 102 places (32 assises, 70 debouts).

Moteur de traction T.C.O. de type 4 ELG 2330 T de 125 kW (170 ch).

Freinage par récupération, rhéostatique et pneumatique conjugués.

Groupe d'autonomie comprenant un moteur diesel DEUTZ 3 cylindres, type KHD F 3L 912, de 58 ch, refroidi par une turbine à air et une génératrice de la SOCIETE **E**LECTRO-**N**AVALE (Nantes), type C-200-MC de 30 kW, alimentant le moteur de traction sous 300 Vcc. La liaison diesel-génératrice est assurée par un embrayage monodisque à sec à commande électrique (ce groupe d'autonomie permet une vitesse de 35 km/h).

Constructeur caisse et mécanique (sur base PR 100) : AUTOMOBILES MARIUS BERLIET, Vénissieux (1902 - 1980).

Equipements électriques de traction : SOCIETE DE **T**RACTION **C**.E.M. - **O**ERLIKON (1972 - 1989) / SOVEL, Villeurbanne.

Le montage est sous-traité à la C.I.M.T. de Marly lez Valenciennes (59), suite à la fermeture de SOVEL en octobre 1977.

De 1985 à 1987, trente véhicules sont équipés du système DELACHAUX (brevet T.C.L., Lyon) qui permet au conducteur de commander depuis le poste de conduite, l'abaissement des perches lorsqu'il doit passer sur le groupe d'autonomie et inversement, à l'aide de vérins pneumatiques.

De octobre 1988 à septembre 1992, 35 Berliet E.R. 100 subissent une **Remise à Niveau Technique** (rénovation complète et aménagements de type PR 100.2)

# Musée International des **TRAN**sports **Métropolitains**

Le 749 sort d'une R.N.T. de 1400 heures, assurée par les ateliers du dépôt d'Eybens, le 28 août 1990.  
Nouvelle capacité : 99 places (29 assises, 70 debouts).

Série réformée officiellement le 24 juin 1999 (ligne 31 avec les n° 702 et 703).

Livrée d'origine : Blanc avec bandeaux Rouge.

Livrée 1985 (28.08.90 pour 749) : Blanc et bas de caisse gris avec application d'un film adhésif Rouge dégradé, dit "fraise écrasée".

**LIEU DE CIRCULATION**..... : Lignes du réseau de trolleybus de GRENOBLE.

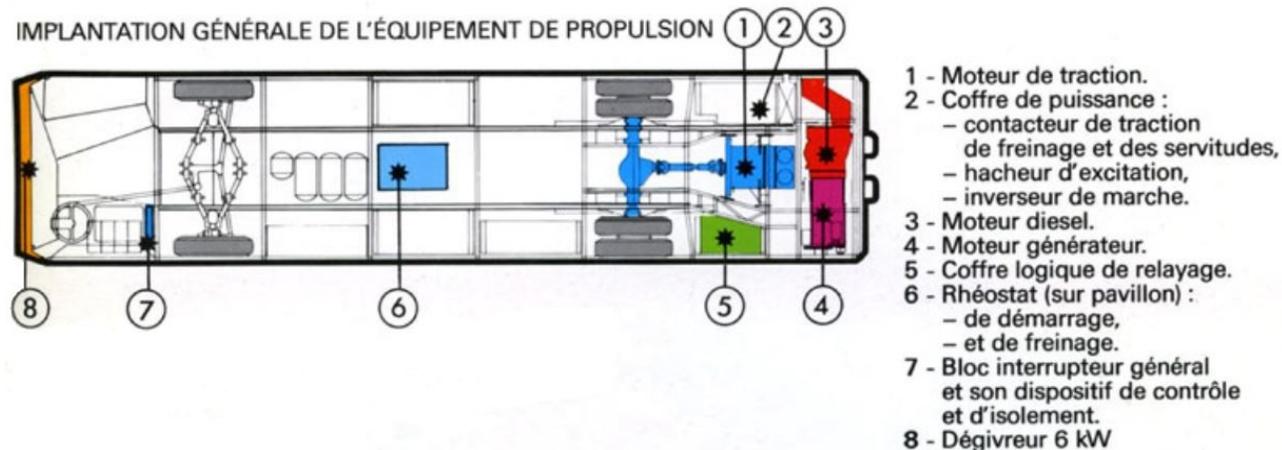
Offert par le S.M.T.C. et la SEMITAG le 18 mai 2000, par l'intermédiaire de M. J.M. GUÉTAT de l'association STANDARD 216 - HISTO BUS GRENOBLOIS.  
Il est récupéré le 23 mai 2000 et déchargé au dépôt Lavoisier le 24 mai 2000.

Les véhicules préservés : n° 702, Association de **V**éhicules **A**nciens, **I**ndustriels et **A**gricoles (Vichy) ; n° 717 (n° TCL 1900), **T**rolleybus **C**lub **L**yonnais ; n° 718, **S**tandard 216 - **H**ISTO **B**US **G**RENOBLOIS ; n° 732, **T**ramophiles de la **C**ôte d'Azur (Breil, Nice).

**VETRA** : SOCIETE DE **VE**hicules et **TRA**cteurs **E**lectriques (1925 - 1964).

**SOVEL** : **SO**ciete de **VE**hicules **E**lectriques (1925 - 1977).

**C.I.M.T.** : **CO**mpanie **I**ndustrielle de **MA**tériel de **TR**ansport (1919 - 1983).



Document FONDATION DE L'AUTOMOBILE MARIUS BERLIET