



Les Échos de la Scaronne

AFAC
Rhône-Alpes

N° 003 septembre 2010

Page 1

www.afac.asso.fr

PROPOS DE RENTRÉE (par Alain Thozet)

Les réunions du samedi ont repris avec une participation qui ne varie pas et dans une ambiance toujours agréable, je dirai « comme d'habitude. » Selon les décisions prises en CA, nous aurons des visites au Creusot le samedi 25 septembre et à Paris le samedi 20 novembre. Le samedi 27 novembre, ne l'oublions pas, ce sera notre assemblée générale annuelle qui se déroulera à Ste Foy lès Lyon.

En résumé notre dernier semestre sera bien rempli.

Au plan des actualités ferroviaires, nous avons vu cet été le démarrage de la desserte de l'aéroport par le tramway Rhônexpress. Des membres de l'AFAC Rhône-Alpes étaient présents le 9 août dès ... 5 h pour assister au premier voyage commercial. (voir ci-dessous et en p. 2). Des choix ont été faits : tracé, mode de gestion, partage de l'infrastructure. L'avenir sera le juge de ces choix.

En décembre les TGV vont circuler sur la ligne du Haut Bugey entre Bourg en Bresse et Bellegarde. Heureusement cette ligne au profil sévère (rampes de 28‰, courbes de 300 m de rayon), construite par la Compagnie des Dombes et des Chemins de fer du Sud-Est, n'avait pas été déclassée depuis sa fermeture en 2005. Elle a été refaite de fond en comble. Si elle permet de réduire le temps de parcours des TGV Paris - Genève, elle offre aux voyageurs des paysages remarquables comme lors du franchissement de l'Ain sur le viaduc de Cize-Bolozon ou le lac de Sylans. Cela nous fait espérer que le patrimoine que constitue les lignes non exploitées ne soit pas bradé. Une décision de la Cour administrative d'appel de Lyon doit protéger ces lignes contre des pratiques qui rendaient toute réouverture impossible. Certes les « voies vertes » qui les remplacent souvent (à peu de frais) ont un attrait pour les randonneurs, mais les voies ferrées ouvertes au public offrent des alternatives intéressantes au « tout voiture ». Le chemin de fer est économe en énergie et en espace. Si le Grenelle de l'environnement a noté ces avantages, pourquoi peu de décisions sont-elles prises en ce sens ?

Et pour finir une inquiétude : la création de lignes d'autocars interurbains (Exemple Bordeaux - Nantes). Il convient de rappeler que le transfert sur route se traduit dans 99% des cas par une désaffection de la clientèle qui utilise alors sa voiture.

Un tel constat ne peut que renforcer notre soutien aux chemins de fer, l'intitulé de notre association est plus que jamais d'actualité.



Ligne du Haut Bugey. Rame IRIS 320 sur le viaduc de Cize Bolozon lors des essais du 2 septembre 2010 (Photos Gilles Neyret)

LUNDI 9 AOÛT 2010 : « IL EST CINQ HEURES, LE RHÔNEXPRESS S'ÉVEILLE... » (Par Georges Chevallier)

OUVERTURE COMMERCIALE DU RHÔNEXPRESS.

Cinq heures du matin, gare de la Part-Dieu côté Villette, la première rame rouge du Rhônexpress démarre en direction de l'aéroport Saint Exupéry. Elle est remplie à environ 30 %. Plusieurs agents d'accompagnement sont à bord. Jusqu'à 6 h 15, les rames vont se succéder au quart d'heure. La cadence du T3 étant la même, cela facilite l'intégration de Rhônexpress qui partage sa ligne jusqu'à « Meyzieu Zone Industrielle. » Sauf, ... si un incident fâcheux intervient. Ce sera malheureusement le cas à 6 h 27 : le Rhônexpress arrivant de Saint Exupéry est arrêté à environ 400 m de son terminus, (entre la rue Paul Bert et l'avenue Pompidou) par un blocage de la signalisation et des aiguillages. Vingt minutes se passent, le T3 est coincé derrière. Les voyageurs du Rhônexpress sont débarqués sur la chaussée et terminent leur parcours à pied jusqu'à la gare !...avec leurs bagages. Le trafic normal reprend dès 7 heures, avec 50 à 75 % de remplissage. Le prix élevé surprend pas mal de candidats au voyage. Certains en groupes de deux, trois ou quatre se dirigent sans hésiter vers les taxis.

Vers 7 h 30, le jour s'est levé, le soleil est là, j'arrête mon petit reportage au moment où arrive notre ami Bernard Dorléans qui va faire de la vidéo.

Le Rhônexpress est lancé !

Dans ce numéro :

PROPOS DE RENTRÉE

(Par Alain Thozet)

1

OUVERTURE COMMERCIALE DU RHÔNEXPRESS.

RHÔNEXPRESS EN CHIFFRES .

(Par Robert Chappelet)

2

LE GROUPE BIBLIOTHÈQUE DE L'AFAC RHÔNE-ALPES, ACTIVITÉS ET PROJETS.

(Par Michel Forissier)

3

BELLE MARQUISE, VOS SOUVENIRS ME FONT MOURIR D'AMOUR ...

(Par Yvon Brument)

4

INSCRIPTION POUR LE VOYAGE AFAC À PARIS

Samedi 20 novembre

5

VIENT DE PARAITRE:

DE LA LIGNE 16
AU T3 ET RHÔNEXPRESS

Ont collaboré à ce numéro

Alain Thozet
Georges Chevallier
Gilles Neyret
Robert Chappelet
Michel Forissier
Yvon Brument

Rédaction:

Jacques Dognin
Yvon Brument

RHÔNEXPRESS en chiffres (Par Robert Chappelet)



Historique :

Projet : 2001 (avec Léa)
Enquête sur la DUP : septembre/octobre 2007. DUP : juillet 2008
Travaux : septembre 2008 à mai 2010.
Mise en service : 9 août 2010
Coût : 110 millions d'euros, dont 65 millions pour l'infrastructure.

Ligne :

Meyzieu ZI – St Exupéry : 7,6 km
(Lyon Part Dieu – Aéroport St Exupéry : 22,2 km)
Ouvrages d'Art : 4 (3 ponts-routes et un passage inférieur) entre Meyzieu et St Exupéry.

Voie :

- Ligne aérienne :

Poteaux en « H » avec deux consoles superposées pour recevoir la caténaire (un câble porteur et la ligne de contact)

- Alimentation électrique :

Deux sous-stations de 900kVA à Pusignan au PK 2,4 et St Exupéry au PK 7,4

Centre de Maintenance :

Situé à Meyzieu ZI peu après le terminus de T3. Il comprend un atelier couvert avec 3 voies et 1 zone de remisage de 2 voies en extérieur. Accès depuis les voies principales par un aiguillage dirigé côté St Exupéry.

Matériel roulant :

Motrice Tango de Stadler (Usine de Berlin)
Nombre : 6 (101 à 106)
Composition : 2 caisses + élément central court sur 3 bogies.

Dimensions : longueur : 27 m, largeur : 2,55 m, hauteur : 3,68m

Capacité : 156 places dont 76 assises
Poids à vide : 40 t
Puissance : 500 kW
V.max : 100 km/h
Deux premières livrées en décembre 2009 et la sixième en mai 2010.

Exploitation :

Sous le régime de délégation de service public et après appel d'offres, le département (Conseil Général) a confié l'exploitation le 8 janvier 2007 à la société RhônExpress constitué de plusieurs entreprises dont Vinci, Véolia transport, Vossloh et Cégélec.

Versement par le Département d'une subvention d'investissement de 31,5 millions d'euros, et versement de subventions annuelles de 3,5 millions d'euros
Service tous les jours de l'année.

Temps de parcours de moins de 30 minutes.
Cadencement au quart d'heure.

Terminus:

Part Dieu Villette et Aéroport St Exupéry.
Arrêts intermédiaires à Vaulx La Soie et Meyzieu ZI.

Tarif:

13 euros l'aller simple, contre 8,90 euros avec Satobus.
Aller-retour: 23 euros.



Février 2010: Première sortie sous la neige. La Soie.



Mars 2010: Rame en cours d'essais de vitesse en ligne entre Saint Exupéry et Pusignan



← À gauche : (Cliché Christianne Mathon) Georges Chevallier traquant un Rhônexpress le 9 août au petit matin. (Vaulx en Velin, passage inférieur sous le futur Boulevard Est)

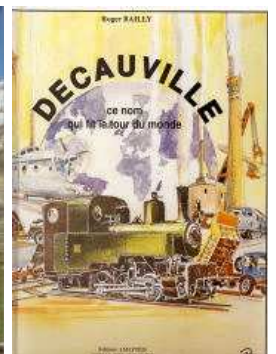
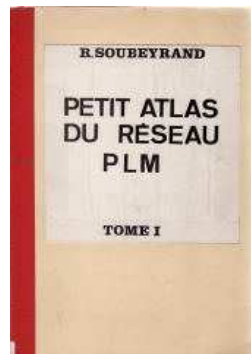
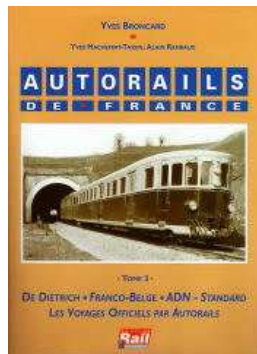
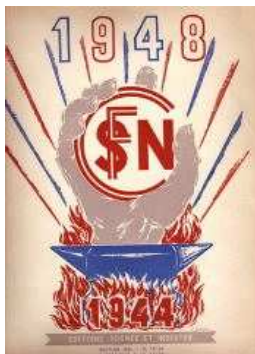


À droite : (Cliché Robert Chappelet) → Le 20 octobre 2010. Rames en préparation et essais au Centre de Maintenance de Meyzieu.



Le groupe bibliothèque de l'AFAC Rhône-Alpes, activités et projets.

(Par Michel Forissier)



Ce groupe se réunit, au local, les mardis après midi et dans une ambiance bon enfant, s'efforce de mettre en ordre nos nombreux documents ferroviaires (livres, revues, documents techniques, affiches, ...)

Pour une bonne conservation, nous continuons de faire relier la revue « Chemins de fer » ainsi que « La Vie du Rail ».

Il ne suffit pas d'avoir de nombreuses richesses, mais de pouvoir retrouver rapidement le livre, l'article ou le document utile pour une recherche ou répondre à votre question.

Dans ce but, nous avons établi des listes de nos livres classées par titre, auteurs, et numéro (un numéro est attribué à chaque livre). Nous avons aussi enrichi notre bibliothèque par des livres aimablement cédés par l'AFAC nationale (qui dispose d'une bibliothèque particulièrement riche).

Chaque revue fait l'objet d'une fiche recensant les numéros présents, manquants ou les numéros en plusieurs exemplaires.

Ces renseignements sur les livres et les revues sont accessibles à tous dans une pochette rouge accessible à la bibliothèque.

Pour vos emprunts, nous testons un nouveau système : nous établissons une fiche par adhérent emprunteur mentionnant les ouvrages sortis.

Dans le même but, nous avons entrepris la numérisation des sommaires des livres et des revues. Il s'agit de constituer des « fichiers textes » lisibles par ordinateur, contenant les sommaires.

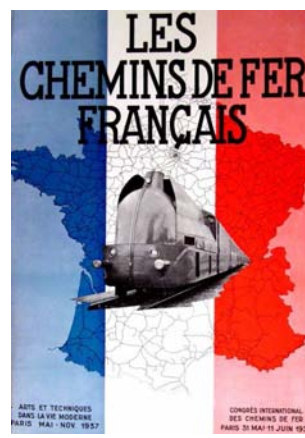
L'ordinateur retrouve très rapidement les occurrences d'un mot (ou d'un groupe de mots) (*un peu comme Google*) et vous permet de retrouver les articles dont le titre (ou le livre dont le titre d'un chapitre) mentionne ce mot (ou ce groupe de mots). Les sommaires de la Revue Générale des chemins de fer (1878-2008), de Chemins de fer régionaux et urbains (FACS) (1964-2007), de MTVS (1977-1989), de Connaissance du Rail (1979-2009) sont déjà réalisés.

Ce qu'il nous reste à faire ...

- Continuer la liste des documents techniques ferroviaires à notre disposition (avec numérisation des titres et des sommaires),
- Poursuivre la numérisation des sommaires de nos livres et de nos revues,
- Recenser les livres et documents ferroviaires accessibles dans les bibliothèques lyonnaises et les diverses archives,
- Installer un ordinateur utile, entre autre, pour consulter et faire des recherches dans les sommaires numérisés.

Pour nous aider, vous pouvez :

- Venir au local, si vous êtes disponibles quelques mardis après-midi,
- Vérifier, avant de vous « débarrasser » de documents ferroviaires, s'il pourraient compléter nos collections ou être utiles à tous, en nous les cédant. Nous tenons à remercier chaleureusement tous ceux qui ont déjà fait cette démarche.



Belle Marquise, vos souvenirs me font mourir d'amour (Par Y. Brument)



La gare au début du siècle



La gare en septembre 2010

Tout allait bien pour cette magnifique gare lyonnaise et sa marquise... jusqu'à l'arrivée du TGV. Cela aurait pu donner une nouvelle jeunesse à cette gare. Il n'en fut rien. Pour des raisons techniques contestables une nouvelle gare a accompagné la construction du nouveau centre de Lyon: le quartier d'affaires de la Part-Dieu et de son centre commercial. Sa fermeture intervient en juin 1983. Distant d'une centaine de mètres au sud, la gare de la Part-Dieu a pris sa place. Les dessertes voyageurs s'en sont allées et la belle marquise, faute de financements pour la restaurer a connu le chalumeau des ferrailleurs en juin 1985.

Répétition de l'histoire puisque, construite sous l'égide du P.L.M., à partir de 1904 et inaugurée en avril 1908, la gare des Brotteaux avait elle-même pris la place de la gare de Genève mise en service en juin 1859. La ligne initiale avait été construite selon les directives de l'autorité militaire qui souhaitait la tenir éloignée des fortifications des Brotteaux et des Charpennes. Ce nouveau tracé un peu plus à l'est, permettait de surélever les voies afin de supprimer les passages à niveau qui avaient causé plusieurs accidents. Le style du bâtiment, dû à Paul d'Arbaut et Victor-Louis Rascol, s'apparente à celui de la gare d'Orsay

Classée monument historique en 1982, revendue par le SNCF en 1988, magnifiquement restaurée en 2002-2006, la gare des Brotteaux abrite maintenant, une salle des ventes, des restaurants et des bureaux. Ses voies, remaniées, débarrassées de leurs quais servent de chantier de préparation des trains en avant-gare de la Part-Dieu.

Cette reconversion des lieux est plutôt réussie mais au passage, l'AFAC Rhône-Alpes et surtout l'AMFL et son magnifique réseau on dû trouver refuge ailleurs.

Ces quelques documents retracent l'évolution des lieux et donnent une idée de l'évolution du bâtiment



La façade de la gare de Genève



Au premier plan, la gare de Genève



La marquise de la gare en construction



Chantier de la nouvelle gare des Brotteaux



novembre 1981 - Spécial AFAC sur l'E.L.



mai 1985 - la démolition commence.



mai 1985 - la marquise vue côté nord.



État fin mai 1985



La façade de la gare en septembre 2010



La façade de la gare en septembre 2010



La façade de la gare en septembre 2010



Ce fut le local de L'AFAC

Sur le net : http://www.cestenfrance.net/art/Gare_des_Brotteaux

Collection A.F.A.C. Rhône-Alpes

Clichsé : Y. Brument

Collection A.F.A.C. Rhône-Alpes

Clichsés : Yvon Brument

Clichsés : Yvon Brument

Voyage à PARIS le samedi 20 novembre 2010

Au programme:

Parcours sur les plus récentes lignes de la région :
Trams T2,T3,T4 et la ligne de métro automatique 14.

En milieu d'après-midi nous nous rendons gare de l'Est découvrir ou redécouvrir le local de l'AFAC avec ses trois réseaux miniature et sa bibliothèque.

Horaires : Lyon Perrache **7h 16** ; (Lyon Part-Dieu 7h 30)

Paris gare de Lyon 9h 27. (TGV N°: 6648)

Les parcours métro et tram se feront à l'aide du forfait Mobilis 4 zones.

Repas tiré du sac.

Retour : Paris gare de Lyon 19h 54

(Lyon Part-Dieu 22h) Lyon Perrache 22h 09. (TGV N°: 6631)

Participation aux frais : 66 EUR Train + Mobilis

Pour les cheminots : 11 EUR. Attention: Vous prenez votre titre de transport SNCF

Attention ! Le nombre de places dans le groupe est limité.

Inscription avant le lundi 4 octobre 2010.



BULLETIN D'INSCRIPTION POUR LE VOYAGE VOYAGE À PARIS le 20 novembre 2010

Visite des trams et du local AFAC Gare de l'Est

NOM :

Prénom :

Adresse :

Téléphone :

choisit l'option : (entourer l'option choisie)

A : Train + RATP

S'inscrit pour

personne(s)

Verse la somme de 66 EUR x =

B : Train + RATP (cheminots, attention, prenez votre titre de transport SNCF)

S'inscrit pour

personne(s)

Verse la somme de 11 EUR x =

par chèque à l'ordre d'AFAC Rhône-Alpes et adressé à Monsieur Alain THOZET

26 chemin de Naive 69230 SAINT-GENIS LAVAL. Téléphone : 04.72.39.95.92

(après 20 heures S.V.P.)

PAR RETOUR DE COURRIER. Avant le lundi 4 octobre 2010.

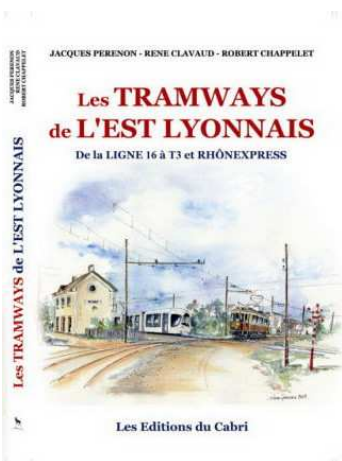
La participation aux frais comprend tous les trajets de Lyon à Lyon.

Joindre une enveloppe timbrée **si vous n'avez pas d'adresse électronique**



Vient de paraître: **DE LA LIGNE 16 AU T3 et RHÔNEXPRESS**

Un document qui ne doit pas manquer à votre collection.



Un ouvrage de nos amis:

Jacques Pérenon,
René Clavaud,
Robert Chappelet

Avec la collaboration de:

Adrien Gondin,
François Collardeau,
Louis Courbouleix,
Philippe Lépine,
Francis Pérenon,
Pierre et Nicolas Virot.

264 pages

370 illustrations

Pour mémoire:

La ligne 16, longue de 60 km reliait Lyon (Rhône) à La Balme (Isère). Ce fut longtemps la plus longue ligne de tramway de France.

Elle était à l'avant garde du progrès au début du XX^{ème} siècle en utilisant le courant alternatif monophasé.

La ligne 17, longue de 21 km reliait Lyon (Rhône) à Montluel (Ain).

Elle utilisait aussi le courant alternatif monophasé (entre 1909 et 1915).



AFAC Rhône-Alpes

Sur le Web
www.afac.asso.fr

Édition 10 09 2010

**Association Française des Amis des
Chemins de Fer
Section Rhône-Alpes**

Association loi de 1901
déclarée à la Préfecture du Rhône le 21 décembre 1987
publiée au J.O. le 20 janvier 1988 p.15

11 Avenue LECLERC
69007 LYON

Pour toute correspondance
Messagerie : alain.thozetchezwanadoo.fr