



**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 et publiée au J.O. le 20 janvier 1988 p.154

**11 Avenue Leclerc
69007 LYON**

Bulletin 2008-02

Jean-Louis La Rosa nous a quitté :

Dans la nuit du 6 avril, Jean-Louis La Rosa s'est éteint. Tous ceux qui ont assisté à sa conférence sur le métro de Paris au mois de novembre ont encore en mémoire ce moment passionnant où il nous a conté ses souvenirs. Il avait une vision des transports que beaucoup d'entre nous partageaient. Il était co-fondateur de l'AMTUIR où il nous avait reçus à St Mandé nous faisant découvrir cette magnifique collection. Nous perdons un grand ami.

1)Réunions :

Le 12 avril, l'AMFL tiendra son A.G. dans nos locaux, donc pas de réunion.
Le samedi à partir de 15 heures au local jusqu'au 5 juillet 2008.

2)Voyage au chemin de fer du Velay le 26 avril 2008:

R.V. Scaronne : 7h 45. Départ : 8h précises en...autocar (!) pour St Agrève.

A.R. en autorail articulé : St Agrève- Dunières repas à Tence.

Retour vers 19h 30.

Nous signalons qu'il est encore possible de s'inscrire à ce voyage. Si vous êtes intéressé, envoyez votre bulletin d'inscription par retour du courrier.

3)Voyage à Lucerne ou Trois jours en Suisse du 29 au 31 mai 2008 :

Jeudi 29 mai 2008.

R.V habituel côté Vilette. 6h 40

Lyon Part-Dieu dp 07:04 Genève ar 08:57

Passage de la douane.

Genève dp 10:36 Montreux ar 11:39

Montreux dp 11:45 Zweisimmen ar 13:32

Zweisimmen dp 13:38 Interlaken Ost ar 14:50 dp 15:04

Luzern ar 17:04

Repas du soir et logement à l'hôtel Zum Weissen Kreuz

Vendredi 30 mai 2008

Après le petit déjeuner, départ 9h21 pour Arth Goldau; Rigi Kulm 10h47; temps libre et repas trajet jusqu'à Vitznau; , voyage en bateau à partir de Vitznau.

entrée et visite individuelle du Musée Suisse des Transports

Voyage en train de Lucerne (18h10) à Zürich (18h56).

Repas du soir et logement au Best Western Hôtel Montana

Samedi 31 mai 2008

Zürich HBH dp 07:42 Bellinzona ar 10:12 dp 10:40

Locarno ar 11:06

Temps libre

Locarno dp 14:12 Domodossola ar 15:56 dp 16:10

Genève ar 18:53

Passage de la douane.

Genève dp 19:58 Lyon Part-Dieu ar 21:47

ATTENTION ! Carte d'identité en cours de validité obligatoire.

Le coût final sera de l'ordre de 500 EUR par personne. Ceci comprend les trajets de Lyon à Lyon, 2 demi-pension (base chambre double), l'entrée au musée des transports, l'assurance annulation Elvia, les réservations et taxes... Chacun aura un Swiss Pass. Nombre de chambres individuelles très limité. Pour l'inscription, une somme de 175 EUR par personne vous est demandée. Bien remplir le formulaire ; le numéro de la carte d'identité est obligatoire pour chaque participant. Inscrivez-vous par retour de courrier et avant le 17 avril. SVP joindre une enveloppe timbrée **si vous n'avez pas d'adresse électronique.**

4)Chemin de fer Bex-Villars-Bretaye :

Samedi 28 juin 2008

R.V habituel côté Vilette. 6h 40

Lyon Part-Dieu dp 07:04 Genève ar 08:57

Passage de la douane.

Genève dp 09:36 InterRegio Aigle ar 10:50 dp 10:55 Bus (!)

Villars-sur-Ollon ar 11:30 dp 11:35 Train à crémaillère

Col-de-Bretaye ar 11:53

Repas de midi

Col-de-Bretaye dp 14:05 Train à crémaillère Villars BVB ar 14:25 dp 14:33 Regio

Bévioux ar 15:07 Visite du dépôt BVB de Bévioux (à côté de la halte durée environ 1h30)

Bévioux dp 17:07 Regio Bex ar 17:19 dp 17:31 InterRegio

Genève ar 19:04

Passage de la douane.

Genève dp 19:58 Lyon Part-Dieu ar 21:47

ATTENTION ! Carte d'identité en cours de validité obligatoire.

Le coût final sera de l'ordre de 120 EUR par personne. Ceci comprend les trajets de Lyon à Lyon et le repas au col. Limite d'inscription le 1er mai 2008. Pour l'inscription, une somme de 50 EUR par personne vous est demandée. SVP joindre une enveloppe timbrée **si vous n'avez pas d'adresse électronique.**

5)Un nouveau livre :

Notre ami Roland Racine vient de publier un livre sur les transports en commun à Lyon. Il nous a transmis le petit texte suivant :

c'est un auteur heureux qui vous fait part de sa première parution. Vous savez que j'ai toujours été fanatique de moyens transports, de trains, et autres objets roulants. En alliant les cartes postales à cette passion, j'ai écrit un livre sur les "Transports en commun à Lyon" qui vient de paraître. Il sera en vente dans toutes les bonnes librairies notamment à Lyon .

Une après-midi de dédicaces aura lieu à l'Agora Presse et Cætera (57 cours Vitton Lyon 6ème) le samedi 17 mai 2008.

6)Internet

Si vous disposez, depuis peu, d'une adresse électronique, pourriez vous la communiquer à

alain.thozetchezwanadoo.fr.

remplacez svp **chez** par le caractère arrobas

Cela servira entre autre à la diffusion du bulletin. Merci

LE RESEAU DES TROLLEYBUS LYONNAIS EN 2008

SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

La précédente étude concernant les trolleybus lyonnais est parue dans le bulletin de l'AFAC-Rhône-Alpes du premier trimestre 2005, alors que les derniers ER100 venaient d'être retirés de la circulation, remplacés par les Cristalis.

Depuis, la situation du réseau a notablement évolué et il apparaît intéressant d'effectuer un nouveau point en ce début d'année 2008, d'autant plus que les perspectives d'avenir de ce mode de transport s'avèrent prometteuses à court et moyen termes.

I- Evolution du réseau

Alors que la longueur du réseau était en diminution constante depuis une quinzaine d'années, on constate à partir de 2006 un inversement de tendance concrétisé par les événements suivants :

- 5 juin 2006 : Extension de la ligne 4 sur 0,3Km jusqu'au nouveau palais des congrès (salle 3000) et modification d'itinéraire en direction de Jean Macé : passage dans les deux sens avenue de Grande-Bretagne avec abandon du détour inutile par les rues Dugesclin et Barème.

- 12 octobre 2006 : création de la ligne C1 : Gare Part-Dieu – Cité Internationale (Salle3000) d'une longueur de 4,2 Km intégralement en site réservé dont 1,5Km en tronçon commun avec la ligne 4. La C1 est la ligne des 'beaux quartiers' desservant le boulevard des Belges, le Parc de la Tête d'Or et le site prestigieux de la Cité Internationale.

-14 mai 2007 : électrification de la ligne 51 : L. Bonnevey - Vaulx-en-Velin (Grapinnière), d'une longueur de 4,1Km. Le trolleybus remplace ici le service d'autobus circulant antérieurement sur le même parcours et reliant, à l'est de l'agglomération, la station de métro L.Bonnevey au centre-ville, au centre commercial et aux différents quartiers d'habitations de Vaulx-en-Velin.

- 29 octobre 2007 : fusion des lignes de trolleybus 1 et 51, constituant ainsi la ligne C3, St-Paul – L. Bonnevey – Vaulx-en-Velin, d'une longueur de 11,6Km, la plus chargée du réseau routier avec 55 000 voyageurs par jour ouvrable.

Signalons que cette fusion est loin d'être une réussite, particulièrement en termes de régularité du service. Sur la partie urbaine de la ligne il n'est pas rare de voir des convois de quatre ou cinq trolleybus circulant à la file sur le cours Lafayette, les principaux perdants de cette opération étant les usagers de Vaulx-en-Velin qui ont échangé le service régulier et efficace d'une ligne courte, la 51, par une offre que l'on pourrait qualifier... d'aléatoire ! Il faut espérer que la situation s'améliore rapidement sur cette ligne sous peine de ternir l'image du Sytral.

Compte tenu de ces extensions, la longueur des lignes 'quadrifilaires' atteint désormais 50 Km, chiffre significatif d'un réseau de moyenne importance, mais bien en dessous de ce qu'il était à son apogée en 1959 (122 Km) et sans comparaison avec le réseau de Mexico qui aligne 412Km d'installations aériennes, avec plusieurs lignes dépassant 40Km de longueur !

Évoquons dans ce chapitre un sujet 'serpent de mer' : la reprise de l'exploitation par trolleybus sur la ligne 44, exploitation suspendue en janvier 2004, soit depuis plus de quatre ans !

Après avoir subi les travaux de construction de la dalle de l'extension du parking de la gare de Vaise, la réfection de la Grande Rue de Vaise puis le décalage de la ligne aérienne sur près de 2Km quai Pierre Scize suite à la mise en place d'une piste cyclable, le retour de la traction électrique a été à nouveau retardé par la restructuration complète de la voirie dans le quartier de la Duchère avec création d'une nouvelle artère Ouest-Est qui sera empruntée par les trolleybus. Les 58 poteaux devant supporter la ligne aérienne sont en commande et l'on peut espérer le retour tant attendu de la traction électrique pour la fin 2008.

Le réseau des trolleybus TCL, transportant 100 000 voyageurs quotidiennement, est composé des lignes suivantes au 1^{er} mars 2008 :

N° ligne	Parcours	Observations
4	Jean Macé – Cité Internationale	
6	Hôtel de Ville – Place Cx. Rousse	Exploitation par minibus après 20h.
11	Jean Macé – L. Bonnevay	
13	Hôtel de Ville – Montessuy	
18	Jean Macé – Cx. Rousse Nord	
44	Hôtel de Ville – Les Sources	Exploitation provisoire par autobus depuis janvier 2004
C1	Gare Part-Dieu – Cité Internationale	
C3	Gare St-Paul – Vaulx-en-Velin	Fusion des lignes 1 et 51

II- Le matériel roulant

Dix-huit nouveaux véhicules sont venus renforcer le parc en 2006 :

- un ETB18 articulé avec livrée et équipements intérieurs classique 'Bus TCL',
- Dix-sept ETB18 en livrée 'lignes fortes' rouge et gris avec aménagements intérieurs améliorés destinés aux lignes 'C1' et 'C3'.

Parallèlement, les 27 ETB18 de la première génération vont progressivement troquer la livrée classique TCL au profit de la livrée rouge et gris des lignes fortes 'Cristalis' et bénéficier par la même occasion de nouveaux aménagements intérieurs. D'ores et déjà, 7 voitures ont été transformées à ce jour (n°1913 à 1917, 1920, 1925).

Au 1^{er} mars 2008, le parc des trolleybus TCL est constitué de :

- 69 Cristalis ETB12 n°1801 à 1869,
 - 27 Cristalis ETB18 n°1901 à 1927,
 - 17 Cristalis ETB18 'lignes fortes' n°2901 à 2917,
 - 7 Man/Kiepe NMT222 n° 1711 à 1717 à gabarit réduit,
- soit un total de 120 voitures réparties comme suit :

Type	N°	Dépôt	Lignes	Observations
ETB12	1801 - 1814	LA SOIE	11	
	1815 - 1824	ALSACE	4	
	1825- 1839	SAINT-SIMON	44	(1)
	1840 - 1857	CALUIRE	18	
	1858- 1869	CALUIRE	13	
ETB18	1901 - 1927	LA SOIE	C3	(2)
	2901 - 2907	ALSACE	C1	
	2908 - 2917	LA SOIE	C3	(2)
NMT222	1711 - 1717	CALUIRE	6	

(1) Affectation théorique : ces voitures sont en fait réparties sur les lignes 4, 11, 13 et 18 dans l'attente de leur retour sur la ligne 44

(2) L'effectif de la ligne C3 est provisoirement de 37 trolleybus pour un maximum de 22 voitures simultanément en ligne, soit une confortable réserve de 68% !

III- Les équipements techniques

Mis à part l'entretien courant des lignes aériennes et le remplacement périodique des fils de contact (environ 5 000m par an), deux points particuliers méritent d'être cités :

- Mise en service de nouvelles sous-stations destinées à suivre l'extension du réseau et à renforcer l'alimentation existante. Depuis 2005, cinq nouveaux équipements ont été mis en service :

Nom sous-station	Mise en service	Utilisation
HOTEL DE VILLE	01/2005	Renforcement alimentation secteur 'Terreaux'
ACHILLE LIGNON	10/2005	Renforcement alimentation secteur 'Cité Internationale'
VIVIER MERLE	01/2006	Alimentation nouvelle ligne C1 Renforcement secteur 'Lafayette'
L. BONNEVAY	08/2006	Alimentation nouvelle ligne 51 (C3) Remplacement sous-station 'la Soie'
MAURICE THOREZ	04/2007	Alimentation nouvelle ligne 51 (C3)

En comptant ces mises en service récentes, on dénombre désormais 15 sous-stations sur le réseau, à savoir :

Duchère et Saint-Simon (provisoirement hors-service), Vaise, Caluire, Croix-Rousse, Hôtel de Ville, Vendôme, Vivier-Merle, Achille Lignon, Grandclément, L.Bonnevay, Maurice Thorez, La Soie (alimentation dépôt), Félix-Faure et Parmentier.

- Remplacement des aiguillages électro-magnétiques par des équipements radiocommandés à cœur mobile permettant le passage des véhicules sans ralentissement. Ces aiguillages, fournis par la firme tchèque ELEKTROLINE, sont commandés par une onde radio émise par le trolleybus avec programmation du numéro de ligne. De ce fait, le conducteur est dispensé de toute manœuvre au passage des appareils mais conserve une possibilité de commande manuelle pour les 'cas particuliers' (services partiels, rentrée au dépôt,...).

Après installation et tests du prototype au Clos-Jouve (séparation lignes 13 et 18) en avril 2005, l'équipement de l'ensemble du réseau a été effectué progressivement et s'est terminé en février 2008 avec le remplacement du 32ième aiguillage situé à l'entrée du dépôt de La Soie(*).

Cette opération constitue une étape importante de l'évolution de la technique des lignes aériennes avec la disparition des traditionnels aiguillages électromagnétiques, de conception américaine, qui équipaient le réseau depuis plus de 60 ans (mise en service du premier exemplaire en mars 1945, place Tabareau, service partiel du 13). Avec ce modèle, disparaît également la fameuse plaque indicatrice bicolore rouge et jaune, suspendue aux câbles transversaux, qui indiquait aux machinistes le passage avec ou sans courant selon la direction choisie.

(*) En réalité, il reste encore à remplacer un 33^{ème} et ultime l'aiguillage : celui situé gare de Vaise pour le retour au dépôt St-Simon des voitures de la ligne 44....exploitée en autobus.

IV- Perspectives d'avenir

Comme indiqué ci avant, on peut espérer que l'année 2008 sera marquée par le retour définitif des trolleybus sur la ligne 44 qui bénéficiera d'un nouvel itinéraire dans le quartier réhabilité de La Duchère.

En 2009, sera créée la ligne C2, longueur 12,1Km, dont les travaux vont commencer prochainement. Cette ligne reliera la Part-Dieu à Rillieux par le quartier du Tonkin à Villeurbanne et la montée des Soldats.

En 2010, on prolongera la C1 jusqu'à Caluire (place Jules Ferry - Métro 'Cuire'). Elle sera en tronc commun avec la C1 sur la montée des Soldats puis empruntera la rue Pasteur sur toute sa longueur. La ligne C1 totalisera 8,4Km, dont 3,6Km en tronc commun avec C2.

Notons que, dès 2009, les lignes C1 et C2 auront un nouveau terminus à Part-Dieu – Villette via l'itinéraire suivant : boulevard Vivier-Merle, avenue Georges Pompidou (passage sous les voies SNCF et croisement avec le tramway T3), rue Maurice Flandin et boucle de retournement place de Francfort.

L'opération C1/C2 nécessitera le déroulage d'environ 15Km de lignes aériennes et la construction de quatre sous-stations : Villeurbanne-Tonkin, Caluire-Place Foch, Rillieux-Michelet et Rillieux-Baudelaire.

La montée des Soldats sera équipée des trois 'bifilaires', un pour chaque sens de circulation et un sur le site propre central, ce dernier servant alternativement dans les deux sens selon l'heure de la journée (à la descente le matin et à la montée le soir). Ces dispositions nécessitent l'installation de deux groupes de trois aiguillages situés en haut et en bas de la montée pour permettre l'accès et la sortie du site propre central. Signalons enfin que la ligne aérienne sera soutenue par des consoles dont les supports seront implantés sur le côté sud de la chaussée.

Concernant le matériel, il est prévu d'affecter en situation définitive 27 trolleybus aux lignes C1 et C2, mais, compte-tenu du sureffectif actuel, seulement 9 'ETB18' supplémentaires seraient nécessaires, cette information restant à confirmer.

Dans un avenir plus lointain, il est possible que de nouvelles extensions voient le jour. De nombreuses informations, parfois contradictoires, circulent à ce sujet : on évoque l'électrification des lignes 10 (St-Genis) et 30 (Francheville), ainsi que la création d'une ligne forte 'C4' entre la Part-Dieu et les Hôpitaux reprenant l'itinéraire du 28. La technique 'trolleybus' a également été pressentie pour équiper l'axe fort 'A7' devant relier Gerland à la Doua et pour équiper le second tube du tunnel de la Croix-Rousse dédié aux 'modes doux' à l'horizon 2015...au plus tôt.

De toutes ces réalisations et ces projets, il en ressort que les trolleybus lyonnais, après avoir failli disparaître par deux fois en 1970 et 1990, ont un bel avenir pour les prochaines années, et ce malgré l'essor programmé du réseau de tramways.

Chers amis de l'AFAC, que serait Lyon sans ses trolleybus ?

Jacques PERENON
23/02/2008