

**SECTION RHONE ALPES****11 Avenue Leclerc****69007 LYON****Bulletin 2005 - 1****VŒUX DE SAISON**

Le début de année 2005 ne semble pas présenter un bilan optimiste pour le chemin de fer : moins de trains voyageur, moins de trains marchandise, moins de ... Le désert ferroviaire s'étend inexorablement. Le plan Guillaumat est toujours en marche. Heureusement que les régions s'occupent du chemin de fer; sans elles la France serait enfin libérée de l'emprise du chemin de fer. Et pourtant celui-ci a toujours les qualités qui ont fait son développement. Mais il n'est pas pire sourd que ceux qui ne veulent pas entendre. Nous, les amoureux du chemin de fer, avons une chance de vivre dans la Région Rhône – Alpes : le paradis n'est pas loin. Bonne année ferroviaire à tous.

REUNIONS

Elles ont lieu au local tous les samedis à partir de 15 heures .

PROJECTIONS

Le 5 mars Video de Alain Nouailletas : Slovénie et Croatie

Le 12 mars Film de Pierre Julien : l'Ardèche

Le 2 avril : Diapo de Adrien Gondin : vues de l'OTL.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE de l'AFAC RHÔNE-ALPES

le 4 décembre 2004.

Ouverture par le Président Alain THOZET à 10h00.
Excusés : Gilbert Augier, Paul Dubois-Violette.

Patrick Laval représente l'AFAC Nationale. Il donne lecture d'un message de B. Porcher.

Activités 2004 : Effectifs en hausse : 114. Aujourd'hui 58 présents, ce qui est excellent.

Activités du samedi : Le local est ouvert souvent avant 15h 00. L'assistance est nombreuse, en moyenne 20 personnes avec parfois des pointes :

46 pour l'Abidjan-Niger. Le nombre important de projections vidéo met l'étude d'un projecteur vidéo à l'ordre du jour d'un prochain C.A.

Nous avons effectué 4 voyages :

-1 – 24 avril. Lyon - St Germain des Fossés - Clermont - Volvic (Viaduc des Fades) - Commeny pour revenir en turbo à Lyon. Soulignons l'accueil remarquable des cheminots.

- 2 – 26 et 27 juin. Belgique. Accueil GTF (Groupe-ment belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire) . Charleroi. Beau réseau de tramways. Musée de l'Asvi (Association pour la sauvegarde du Vicinal) . Bruxelles (Automotrice 5007 du Mtub : musée du Transport Urbain Bruxellois) Eurostar Bruxelles - Lille Europe.

-3 - Samedi 18 septembre. Nous avons fait un voyage circulaire : Lyon - Grenoble -Veynes - Valence - Lyon Perrache. Musée du cheminot de Veynes. Très intéressant et là encore chaleureux accueil des cheminots retraités qui s'occupent du musée. Excellent et copieux repas au buffet de la gare.

- 4 - Samedi 6 novembre : Tunnel de base du Lötschberg. Visite guidée à partir de Mitholz. Retour par Kandersberg et le tunnel de faîte du Lötschberg. Nous avons fait la liaison Brig - Genève en plusieurs étapes, car la ligne était interrompue pour mettre en service le dernier tronçon à double voie.

Nous devons ajouter le festival vapeur de Vallorbe le 25 septembre où des nombreux membres de l'association se sont retrouvés.

Activités en semaine : Deux groupes travaillent en semaine.

Le groupe Bibliothèque qui met progressivement en ordre revues et livres, établit des inventaires et procède à des saisies informatiques. Travail de longue haleine auquel s'ajoute la préparation de séries annuelles de Vie du Rail en vue d'une reliure de préservation.

Le groupe du Réseau qui, malgré des difficultés de mise au point, a aménagé une boucle pour recevoir et faire rouler tout matériel. Les décors se mettent en place parallèlement au pupitre.

IMPRESSIONS DE VOYAGE EN ESPAGNE

Lundi 18 octobre 2004

9h04 sur le quai de la gare de SANTIAGO de Compostela, le phare frontal de la locomotive projette son halo; le jour n'est pas complètement levé.

Le train n° 280, à destination d'IRUN et HENDAYE entre en gare en provenance de la Corogne (départ 8h00); en tête deux diesels CC série 319-308-3, pour la 1ère, suivis de deux voitures coach 2ème cl, à sièges réversibles,

L 26,400 m, tare 44/50 T, 80 places.

Chacun a sa place attribuée et le contrôleur en vérifie, à chaque arrêt, l'occupation.

La 2ème voiture est occupée à 75/80 %; beaucoup de «Peregrinos» - la 1ère est occupée au tiers.

L'horaire prévoit une arrivée à IRUN à 20h49, HENDAYE à 21h. 18 arrêts ponctuent le parcours d'environ 900 km d'après les contrôleurs.

1er arrêt à O'CARABALINO à 10h16, puis à OURENSE à 10h40, où deux voitures nous attendent en provenance de VIGO et, surprise, la caténaire 3000 V! Nos diesels sont dételés et une électrique série 269-415-6 vient prendre nos deux voitures pour les raccorder à la tranche venant de VIGO. Nous avons donc 4 voitures, composition qui restera inchangée jusqu'au terminus.

Départ, une courbe serrée à droite et nous nous engageons dans les Gorges du Mino.

Une précision: entre SANTIAGO et OURENSE, bien que nous circulations sur une voie unique (jusqu'à LEON), bien armée, traverses béton monobloc, plate-forme propre, pas d'herbe, les ouvrages d'art, tunnels, passages supérieurs, ponts ont été établis pour la double voie. Les tunnels en profil en anse de panier aplatie sont très nombreux (une quarantaine peut-être). Le profil de la voie courbes et contre-courbes d'un rayon que j'estime à 400 m limite la vitesse entre 70 et 100 suivant les endroits et la catégorie de train.

Revenons à OURENSE; comme je l'ai dit plus haut, nous nous engageons dans les Gorges du Mino, tunnels nombreux, gabarit pour voie unique, V70/90. Nous accédons à un plateau sur lequel la vitesse remonte à V 120, avant de nous arrêter à MONT-FORTE DE LEMOS (11h50) où nous rejoignons la voie qui conduit à la Corogne via LUGO.

La machine fait l'impasse et nous repartons en sens inverses pour PONTFERRADA (12h41) en observant deux arrêts à: A RUA-PETIN et O'BARCO DE VALDEONRRA.

Dans la voiture et dans une bonne ambiance, les dossiers sont basculés pour être dans le bon sens (sauf pour ceux qui veulent rester assis). Cette dispo-

Compte rendu financier par le trésorier. Nous comptons actuellement : 73 adhérents avec revue ; 32 sans revue ; 9 conjoints. Soit 114 au total.

Les comptes sont présentés, détaillés et approuvés à l'unanimité.

Élections.

Aucune nouvelle candidature n'a été déclarée. Trois membres arrivent en fin de mandat : MM. Thozet ; Margerand et Vandenbroucke. Ils sont réélus à l'unanimité, ...moins trois abstentions. M. Margerand indique qu'il veut bien rester Trésorier un an encore.

Participation à diverses manifestations.

Stand AFAC Rhône-Alpes à Craponne et St Genis les Ollières. (Broussier, Cony, Guichard).

Contacts avec les Amis du Rail de Hte Savoie.

Intervention de P. Laval : Présente les activités nationales.

Projets 2005 :

COPEF : quelques places pour l'AFAC R/Alpes pour le 75è anniversaire du Glacier Express les 23 ; 24 ; 25 septembre 2005. (retour le lundi 26).

Voyage en Corse annulé. (voie en rénovation).

Proposition de voyages :

Archéologie ferroviaire : La ligne 16 (Clavaud).

Vallée de la Maurienne : Modane, Bardonnèche et le musée.

Musée de Mulhouse qui rouvre en début d'année.(Dorléans) en liaison avec l'Agrivap.

De Maginot à Picasso : (Pérenon fils).

La Mure : 40 places dans l'automotrice. Serait-elle disponible ? Contacts à reprendre.

Velay : Contacts pris, leur contrat est en cours de renouvellement, ce voyage sera à programmer en 2006.

Barcelone : Difficile à établir en raison des liaisons ferroviaires !

Tous ces projets seront à étudier lors de la prochaine réunion du C.A. du 14 janvier. (Rappel : réunion de C.A. tous les seconds vendredis des mois impairs au local à 19h 45.)

Proposition de conférence : " Louis ARMAND, un humaniste en action.

Bibliographie : Guy Trimbur présente la " tendance " 2004 et insiste sur les meilleures publications ferroviaires.

Séance levée à 12h 30, suivie d'une choucroute de la Brasserie Georges avant de nous rendre à Vaise (par le train avec billet de groupe,...et places retenues). Exposition pour le 150è anniversaire de l'arrivée du chemin de fer à Lyon.

sition agréable exclut les tablettes dans les dossiers et les boîtes à déchets. A cet effet, un casier se trouve sur la plate-forme.

Au départ de MONTFORTE DE LEMOS, nous courons un moment sur le plateau avant de plonger dans les Gorges du Sil que nous quitterons peu avant PONTFERRADA. Si les rampes sont faibles comme précédemment, le profil en plans limite la vitesse à 70/100 km/h; tout cela ponctué de très nombreux tunnels (une cinquantaine sans doute jusqu'à ASTORGA).

10 kms avant PONTFERRADA, la voie rectiligne autorise une vitesse de 130/140.

Arrivée à PONTFERRADA, les installations ferroviaires sont modestes comme partout ailleurs, 3 voies à quai.

Au départ, nous courons un moment à 120 jusqu'à BEMBRIBE 13h56-, puis vu le profil en long et en plan, nous reprenons de nouveau le 70/90, voire 60. A un moment, la ligne décrit une boucle que, malheureusement, je n'ai pas repérée (sommolence?, oubli?) et nous arrivons à ASTORGA à 14h38.

J'ouvre une parenthèse: d'ASTORGA à SANTIAGO, nous avons couvert environ 250 kms sur le Camino de SANTIAGO. Pour couvrir cette distance, on peut être légèrement plus forte, le train met 5h34 (à vol d'oiseaux, les deux villes sont distantes de 210 kms). D'ASTORGA à LEON 15h14-, SAHAGUN 15h45-, PALENCIA 16h17-, où nous rejoignons, grâce à un très long raccordement direct à double voie, la ligne de MADRID en direction de BURGOS 7h03-, la vitesse, grâce aux très longues lignes droites, est élevée 140-. Elle le restera jusqu'à MIRANDA DE EBRO 18h00- pour ensuite retomber à 80/100/110 à la traversée des Monts Cantabriques.

Les arrêts sont VITTORIA 18h28-, ALSASUA 18h56-, ZUMARRAGA 19h24-, SAN SEBASTIAN 20h24-, IRUN 20h49-.

Voyage très intéressant par la diversité des contrées traversées (BRETAGNE vers SANTIAGO, moyenne montagne vers OURENSE, Le Paramo de LEON à BURGOS, plat et désertique avec quelques rares villes ou villages, vallées où l'on côtoie l'autoroute au trafic intense de PALENCIA jusqu'à la frontière.

Voici les horaires de départ depuis LYON:

- LYON-PERRACHE 19h47
- PARIS LYON 22h
- AUSTERLITZ 23h14
- IRUN 7h35/8h45

- ASTORGA 14h37

de retour :

- SANTIAGO 9h04
- HENDAYE 21h00/22h37
- PARIS AUSTERLITZ 7h10
- PARIS LYON 8h00
- LYON PART-DIEU 10h00
- LYON-PERRACHE 10 10

horaires respectés

Plein tarif 2ème classe SANTIAGO/IRUN : 42 euros

Paul FILLON, octobre 2004

NOUVELLES DES TROLLEYBUS LYONNAIS

Adieu aux ER100

Affectés aux deux seules lignes 11 et 13 depuis le printemps 2004, les trolleybus ER100 ont définitivement disparu du réseau au crépuscule de l'été. Les dernières circulations commerciales ont eu lieu aux dates suivantes :

- Jeudi 2 septembre 2004 sur la ligne 13 : trolleybus n°2835 (ex 3941).
- Mercredi 22 septembre 2004 sur la ligne 11 : trolleybus n° 2815 (ex 3925).

Suite à une heureuse initiative de Jean-Louis LA ROSA, Président Honoraire (et Lyonnais) de l'AMTUIR, un ER100 lyonnais a pu être préservé. Il s'agit du 2832 qui a été remis officiellement par le Président du SYTRAL, Bernard RIVALTA, à Jean-Pierre CHENAIS, Président de l'AMTUIR, au cours d'une sympathique manifestation organisée au Palais des Congrès le 15 novembre dernier.

Le 2832 s'est rendu à la Cité Internationale (terminus de la ligne 4) par ses propres moyens depuis le dépôt de la rue d'Alsace. Après la manifestation, il est retourné au dépôt également en traction électrique, ces deux circulations mettant un point final à 26 ans ½ de présence de ce type de véhicule sur le réseau TCL.

C'est en effet le 11 mars 1978 que les premiers ER100, baptisés 'trolleybus douceur', avaient été mis en service sur la ligne 4, après une présentation au public du 104 (qui deviendra le 1904) place Bellecour le 10 septembre 1977.

Quelques mots sur le trolleybus préservé n°2832 Il s'agit de l'ex 3938 mis en service au

printemps 1978 sur l'ancienne ligne 3 qui reliait à l'époque GORGE DE LOUP à L. BONNEVAY. Muté sur la ligne 11 en 1983 puis l'année suivante au dépôt de Caluire sur les lignes 13 et 18, il est rénové en août 1996 avec installation d'une nouvelle face avant type 'SAFRA'. Renuméroté 2832, on le retrouve au dépôt de Caluire où il circule sur la ligne 13 jusque en septembre 2004. Le 5 avril 2003, le 2832 (en compagnie du 2627) avait transporté les membres de l'AFAC Rhône Alpes lors de la visite des installations fixes du réseau de trolleybus.

Il quittera la région lyonnaise en janvier prochain sur une remorque routière en direction de la région parisienne et ira enrichir la très vaste collection du musée, où il figurera en compagnie du VA3B2 n°830 (don de l'association RBL) et du VBH n°1707 pour représenter les trolleybus lyonnais.

Boucle de retournement 'Tobie Robatel'

Opérationnelle depuis le 28 novembre 2003, cette boucle permet aux trolleybus des lignes 6, 13 et 18 en provenance de la Croix Rousse de faire terminus au bas de la rue Terme (avec retour par la rue d'Algérie et la place Tobie Robatel) pendant les périodes de blocage du quartier des Terreaux (manifestations, travaux).

Cette nouvelle section de ligne aérienne permet ainsi d'assurer la continuité de la traction électrique ce qui est particulièrement intéressant pour l'exploitation de la ligne 6 dont les véhicules sont dépourvus d'autonomie.

Nouveau terminus de St. Paul

Implantée sur le terrain RFF de l'ancienne cour des marchandises, cette nouvelle boucle a été mise en service le vendredi 15 octobre 2004. L'accès au terminus s'effectue par une rampe à voie unique protégée par des feux de signalisation. Des bornes mobiles ont été également mises en place pour éviter les intrusions de véhicules particuliers sur le site du terminus.

Après la pose d'une dizaine de poteaux effectuée en juillet, puis la préparation des câbles transversaux, la ligne de contact a été tirée par le service 'lignes aériennes' des TCL le 30 septembre à partir de 1h30 du matin.

Cette nouvelle installation devrait permettre à la ligne 1 de rejoindre la gare St. Paul pendant toute la durée du service et de s'affranchir ainsi des perturbations chroniques dues à la pré-

sence d'une foule de scolaires et d'automobiles à l'heure de sortie des nombreux établissements implantés dans le secteur (sans parler de l'intense activité nocturne du quartier entraînant un stationnement anarchique particulièrement les week-ends).

Remplacement des aiguillages

Les 33 aiguillages à commande électromécanique qui équipent le réseau aérien vont progressivement faire place à de nouveaux équipements électroniques à ondes inductives activés par deux balises placées sur le toit des véhicules. Ces balises émettent des faisceaux d'ondes en forme de cône qui orientent l'aiguillage en fonction du codage programmé dans un boîtier installé dans le trolleybus et utilisé comme suit :

- affectation du code ligne en début de service,
- inversion du sens de circulation à chaque terminus,
- activation manuelle (à gauche ou à droite) pour les services partiels, les entrées et sorties de dépôt, ou les situations dégradées.

Par ailleurs, la commande actuelle des aiguillages électromagnétiques (depuis le tableau de bord des ETB) sera conservée jusqu'à la disparition du dernier aiguillage de ce type.

Chaque nouvel aiguillage est équipé de trois moteurs manoeuvrant les deux lames et le cœur ainsi que d'une batterie d'autonomie maintenant le fonctionnement même si le secteur n'est plus alimenté, facilité permettant aux trolleybus de circuler en autonomie sans 'dépercher'.

L'ensemble de ces équipements, distribués par la firme CEGELEC, est conçu et fabriqué en République Tchèque par ELEKTROLINE.

Sous-stations :

- Une nouvelle sous-station est en cours de construction : 'Hôtel de Ville', dans les locaux techniques de la station du métro, destinée à renforcer l'alimentation du secteur le plus chargé du réseau,
- Une seconde, en projet depuis plusieurs années, va finalement être réalisée : 'Achille Lignon', face au musée d'art contemporain, destinée d'une part à améliorer l'alimentation de ce secteur qui est très déficient du fait de son éloignement par rapport à la sous-station 'Vendôme', et d'autre part à anticiper l'arrivée des nouvelles lignes C1 et C2,

- En projet également, un nouvel équipement d'alimentation à la Part Dieu (angle Lafayette / Vivier Merle),
- La sous-station 'Parilly', inutilisée depuis la suppression de la ligne 23 en septembre 1988, a été cédée au réseau de St. Etienne qui a récupéré par ailleurs deux équipements identiques du réseau de Grenoble. Pour mémoire, rappelons que les lignes aériennes du secteur 'Parilly' avaient été parcourues une dernière fois le 17 octobre 1998 par les trolleybus VBH n°1702 et 1703 affrétés par votre association préférée...

Le point sur les 'Cristalis'

Après une livraison initiale de 55 ETB12 (Standard) et 12 ETB18 (Articulés) reçus à partir de 2001, deux séries complémentaires de 14 ETB12 et 14 ETB18 ont été réceptionnées en été 2004.

Le parc actuel est donc constitué de 95 véhicules répartis en 69 ETB12 (n° 1801 à 1869) et 26 ETB18 (n° 1901 à 1926) dont l'affectation théorique est donnée dans le tableau.

La ligne 44 étant exploitée par autobus depuis le 10 janvier 2004 suite aux travaux de construction de l'extension du parking de la gare de Vaise, son matériel est provisoirement ventilé comme suit :

- 1825 à 1837 au dépôt de la Soie pour la ligne 1,
- 1838 et 1839 au dépôt de Caluire pour la ligne 18

Plusieurs fois reporté, le retour des trolleybus sur la ligne 44 a été repoussé à mars 2005 pour les raisons suivantes :

- Fin du chantier d'extension du parking de Vaise décalée au 15/01/2005,
- Début novembre 2004 des travaux de construction de la piste cyclable 'déplacements doux' quai Pierre Scize : la ligne aérienne (actuellement hors tension) devra être déplacée de 2,50m vers le milieu de la chaussée.

Signalons enfin que l'articulé n°1922 a roulé pendant une quinzaine de jours au mois de septembre avec une élégante livrée rouge et grise destinée à équiper les trolleybus qui seront affectées aux futures lignes C1 et C2 (dont la mise en service est reportée à une date ultérieure suite à l'évaporation des crédits de l'Etat) devant relier la Part Dieu à Caluire et Rillieux. A l'issue de cette période d'essai le 1922 a retrouvé sa livrée habituelle.

Jacques PERENON
02/12/2004

VOYAGES

Le 19 mars nous irons faire de l'archéologie ferroviaire, plus précisément retrouver les vestiges de la ligne 16 de l'OTL et de son prolongement : le chemin de fer du Haut – Rhône. Le rendez vous est fixé au local 11 Avenue Leclerc avec un départ en autobus historique de RBL à 8h30. Le matin sera consacré à la ligne 16. Après le repas nous visiterons le musée du cheminot à Ambérieu. Retour en fin d'après midi. La participation demandée (20 EUR bus + musée) ne comprend pas le repas. Le montant de celui-ci vous sera communiqué dans la convocation définitive.

Le 30 avril, nous ferons un aller-retour sur le CF de La Mure avec l'automotrice du Nyon – St Cergue.

Les 15, 16 et 17 octobre 2005, nous irons visiter le musée de Mulhouse avec le panoramique de l'Agrivap.

Retenez ces dates.

COMMUNICATION

Si vous disposez, depuis peu, d'une adresse électronique, pourriez vous la communiquer à thozet@cdlyon.univ-lyon1.fr.

Cela servira entre autre à la diffusion du bulletin.

Affectation des Cristalis

Dépôt		Ligne	Effectif	Numéros
LA SOIE	1	26 ETB18		1901 - 1926
	11	14 ETB12		1801 - 1814
ALSACE	4	10 ETB12		1815 - 1824
ST.SIMON	44	15 ETB12		1825 - 1839
CALUIRE	13	12 ETB12		1858 - 1869
	18	18 ETB12		1840 - 1857

BULLETIN D'INSCRIPTION

Archéologie 19 mars 2005

NOM : Prénom :

Adresse :

Téléphone :
est accompagné de M

s'inscrit pour personne(s)

et verse la somme : 20 EUR x = EUR par chèque, à l'ordre "AFAC Rhône-Alpes"

adressé à : Monsieur Alain THOZET-26 chemin de Naive - 69230 Saint Genis Laval
04 72 39 95 92 (après 20 h 00, SVP) Avant le 5 mars 2005 , délai de rigueur.

Joindre une enveloppe libellée à vos noms et adresse, affranchie au tarif des plis urgents, pour recevoir la convocation définitive.