

Les déboires de la ligne 51 électrifiée



Après seulement 15 jours de mise en service, force est de constater que l'électrification de la ligne 51 n'est pas encore totalement une réussite. Pannes récurrentes des véhicules, services non assurés et engagement de matériel thermique sont le lot quotidien des clients et des conducteurs de la ligne 51.

Inaugurée en grandes pompes comme la première phase de la future ligne forte C3, elle n'a pas encore donné entière satisfaction et l'avenir de C3 ne s'annonce pas sous les meilleurs auspices. En effet après une petite quinzaine de jours en exploitation électrique, les premiers maux se font ressentir. La fiabilité des véhicules Cristalis en est la première cause avec ses nombreuses pannes qui pénalisent la clientèle.

Les charbons des têtes de perches n'ont pas supportés le frottement avec la nouvelle ligne aérienne. Tous ont déjà été changés ! S'ajoutent à cela des pannes de jeunesse comme les défauts "pression articulation" et autres pannes rouges qui immobilisent le véhicule parfois en pleine route !



Photo Rodo

Pour pallier à ces déficiences, il n'est pas rare de voir circuler les anciens véhicules thermiques auparavant engagés sur la ligne 51 à savoir les Agora L. Niveau capacité, rien à redire puisque ce sont des bus articulés mais le mal est plus profond. Mise à part l'image plutôt négative que peut apporter la vision d'un bus diesel sur une ligne de trolleybus, ces bus thermiques sont en livrée et configuration Montée Porte Avant. Les valideurs sont positionnés à l'avant et le marquage extérieur invite les clients à se diriger uniquement vers l'avant pour monter alors que la ligne 51 fait partie depuis le 14 mai du cercle très restreint des lignes accessibles en self service. L'incompréhension des clients est bien naturelle. Le clou du spectacle survient lorsque est engagé un bus de type PR180.2 qui cumule tous les défauts (non accessibilité aux PMR, pas de balise de feux et configuration MPA. Il a même été aperçu un bus standard de type Agora Line ! De qui se moque-t-on ?

La partie la plus pénalisante et pourtant la moins visible pour le voyageur lambda de la substitution des trolleybus par des autobus est le fait que les véhicules thermiques ne sont pas équipés pour la priorité aux feux. D'où une perte de temps non négligeable selon les heures.

Ne vaut-il pas mieux un trolleybus articulé de la ligne 1 avec les même caractéristiques que ceux engagés sur la ligne 51, que du matériel thermique en configuration MPA ? La cause invoquée serait une incompatibilité de livrée (décoration extérieure « Ligne forte »). Argument douteux quand on sait qu'à l'avenir, le parc des lignes 1 et 51 sera commun, d'autre part même si la livrée extérieure est différente, les trolleys de la ligne 1 sont équipés pour le self service et de balise de priorité aux feux !



Kéolis Lyon emploie les moyens du bord pour compenser les pannes des Cristalis : ci-dessus, un Citelis 18 et un vieux PR180.2 engagés sur la ligne 51.