

Le
Mag



du

SNOTCL



Le Mag du SNOTCL

SOMMAIRE

Les brèves du réseau.....	p3
L'enquête du mois.....	p7
Le dossier technique : le Tramway ALSTOM CITADIS.....	p11

Le journal du Site Non-Officiel du réseau TCL
www.snotcl.free.fr

Les brèves du réseau

Une rentrée très chargée en perspective ! Voici les nouveautés mises en place dès le 1^{er} septembre 2003.

Ligne 7 : suppression de l'antenne Vaulx Hôtel de Ville

Ligne 9 : limitée à Saxe Gambetta (ancien terminus de la ligne 23).

Ligne 23 : reprend l'itinéraire de la ligne 9 entre Saxe Gambetta et Cordeliers.

Ligne 26 : création de ligne entre Bachut Mairie du 8^o et Manissieux Pierre Blanche à partir du 26 oct. 2003. Entre le 1^{er} sept. Et le 26 oct. 2003, une desserte provisoire sans indice de ligne est créé entre Mermoz Pinel et Manissieux. (cf ligne 65T)

Ligne 28 : itinéraire modifié secteur Grange Blanche. Passage par la rue Trarieux, le Cours Eugénie et l'Avenue Esquirol. Création d'un renfort pour le Lycée de l'automobile à 17h50.

Ligne 39 : création de ligne entre Gare de Vénissieux et Solaize Mairie (cf ligne 179)

Ligne 44 : création de services express Gare de Vaise – Lycée Martinière Duchère aux heures utiles.

Ligne 49D : itinéraire modifié secteur La Favorite, passe par le Bd des Castors, départs cadencés avec la ligne 49 au départ de Perrache.

Ligne 53 : cette ligne reçoit des nouveaux bus standards climatisés.

Ligne 62: cette ligne sera limitée au delà de Porte des Alpes dès le 26 Oct. 2003

Ligne 73: limitée à Craponne Centre toute la journée. Le service s'arrête désormais à 21h.

Ligne 74: création de l'antenne Vaugneray (en remplacement de la ligne 73), Augmentation de l'offre vers Brindas, et terminus à Craponne Centre le soir à partir de 21h, en effet la ligne 74 devient ligne de nuit.

Ligne 84: prolongement de certains service à Gare de Vaise (mesure applicable en janvier 2004)

Ligne 86: création de ligne entre Gorge de Loup et La Tour de Salvagny (cf ligne 186)

Lignes N8 , N13 (Charbonnières), N15 (Bron / Villeurbanne) et N79 (Fidébus) supprimées

Ligne 65T: suppression de l'intégration tarifaire, se reporter à la ligne 26 entre Bachut et Manissieux)

Ligne 102: desserte supprimée

Ligne 171: prolongation de la période de test de la desserte de la Cité Internationale (arrêt Cité Internationale / Charles de Gaulle)

Ligne 176: suppression de l'intégration tarifaire, se reporter à la ligne 76 entre Gare de Vénissieux et Corbas)

Ligne 179: suppression de l'intégration tarifaire, se reporter à la ligne 39 entre Gare de Vénissieux et Solaize)

Les mouvements de parc et info trafic

Ligne 1: limitée à bat d'Argent jusqu'aux 20 Août suite aux travaux aux Terreaux. Demi tour par rue du Bat d'Argent, rue Edouard Herriot, rue Joseph Serlin. Un empercheur a été posé rue Joseph Serlin. La prise en charge des voyageurs se fait à l'arrêt Hôtel de Ville.

- Les Agoras S de la 33 sont arrivés.
- La ligne 18 est exploitée en Agoras S pour préserver le matériel vieillissant (ER100) et en raison des travaux sur la place des Terreaux.
- La ligne 4 est actuellement exploitée en thermiques avec les nouveaux Agora Line 1400 normalement prévus sur la ligne 53. Ceux-ci seront bien affectés à cette dernière lors de la mise en service du prolongement de T2, la ligne 53 perdant ses articulés au profit de véhicules standards.
- La ligne 11 est également exploitée en thermique du fait des travaux à Jean Macé et de façon à préserver les vieux ER100.
- La ligne 12 continue de recevoir ses AgoraS Line 1400.
- Les lignes 80 et 87 ont vu leurs SC10 R disparaître au profit de R312. Cette disparition signe donc la fin des SC10 en service commercial après plus de 35 ans de bons et loyaux services.

Travaux divers

Les travaux de la "virgule" (voie de retournement) de Charpennes sont bien avancés. La double aiguille a été installée.



- Les travaux de Croix Paquet avant bien. Le surélévement des quai a commencé.

Une nouveauté

- A noter la mise en place d'un nouvel abri-bus à l'arrêt Hôtel de Ville (Lignes 8, 58 et 171 en direction de Bellecour ou Perrache).

Accident

Voici les photos de l'accident qui a impliqué un tramway Citadis et un PR180.2 de la ligne 53, le 18 juillet dernier aux alentours de 9H20. Les responsabilités ne sont pas encore connues. Le tramway a subi d'importants dégâts sur sa partie frontale et a été projeté sur la droite du site propre.



L'enquête du mois

Le Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL)



*Ci-dessus la voie au passage à niveau de Dauphiné – Lacassagne
dans le 3^{ème} arrondissement*

Cette ancienne ligne de chemin de fer appartenant encore aujourd'hui à la SNCF fait l'objet actuellement d'un projet ambitieux mêlant à la fois des intérêts urbains (TCL) et suburbains (Conseil Général et SNCF).

Dans quelques années, 2 projets devraient en effet voir le jour sur cette ancienne emprise ferroviaire qui reliait Lyon et Crémieux.

Le 1^{er} projet dénommé "LEA" (Lyon Est Agglomération) est un tramway entre la Gare de la Part Dieu et Décines qui devrait être exploité en rames Citadis urbaines.

Le second projet dénommé "LESLY" concerne une liaison à plus grande échelle entre l'agglomération lyonnaise et l'aéroport international Lyon S^t Exupéry. Ce dernier étant situé en dehors de la communauté urbaine de Lyon, n'est plus de la compétence du Grand Lyon et donc des TCL. Une gestion interopérable pourrait bien alors voir le jour, afin de mêler la tarification TCL à celle de l'autorité qui sera en charge de cette nouvelle ligne de Tram-Train.

Ces 2 modes de transport à la fois urbains et suburbains vont devoir cohabiter sur l'ancienne plate-forme SNCF offerte par l'ancienne ligne de l'est qui n'est plus exploitée à l'heure actuelle.

Les difficultés techniques sont donc plurielles : faire circuler 2 modes de transport d'échelle différente sur une seule et même infrastructure, assurer la sécurité de riverains de la ligne avec des trains roulant à des vitesses moyennes de 70 km/h, trouver un matériel capable d'allier une desserte urbaine et suburbaine avec des coûts raisonnables...

D'un point de vue de l'infrastructure, il faut tout de même noter que l'existence d'une plate-forme SNCF sous le tracé prévu permet une double économie : les réseaux sont déjà déviés et le tracé à travers les îlots urbanisés doit seulement être élargi pour permettre la pose d'une seconde voie pour une circulation des rames dans les 2 sens (à noter que la voie actuellement en place devra forcément être remplacée en raison de sa vétusté).



La voie du CFEL entame son long parcours à l'intérieur de la gare SNCF de Lyon Part Dieu, après un aiguillage partant de la dernière voie la plus proche de la sortie Villette. Malgré cette opportunité intéressante, le SYTRAL envisage un terminus de LEA et LESLY à niveau, sur l'actuelle rue de la Villette vers l'entrée de la Gare.



Après un passage aérien à la verticale de la rue Paul Bert, la voie s'engage tout d'abord vers le Sud Est, en direction de l'ancienne Gare de l'Est, près de l'esplanade du Dauphiné.



Le CFEL prend ensuite la direction de l'Est de l'agglomération en traversant l'avenue F. Faure puis l'avenue Lacassagne

A la place de l'ancienne Gare de L'Est, un chantier est actuellement en cours pour la construction d'un nouveau pont SNCF dont on ne connaît encore pas la position future. La rue Paul Bert semble la position la plus logique mais rien n'est encore sûr.



Ci-contre, le passage à niveau manuel de Dauphiné - Lacassagne

L'ancienne maison du Garde – barrière. Nous espérons tous qu'elle sera conservée malgré le tracé du nouveau Tram-train. Elle pourrait servir de station pour desservir le quartier du Dauphiné en plus de la 69 !



Le dossier technique

LE TRAMWAY ALSTOM CITADIS

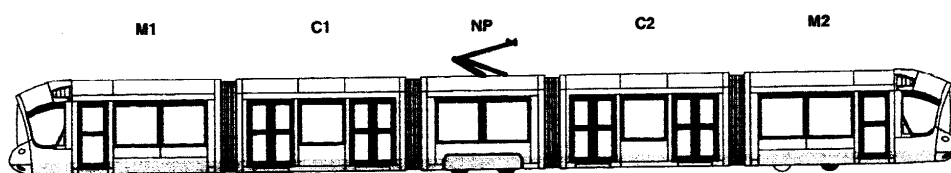


Descriptif du matériel roulant

Caractéristiques générales :

Le tram Citadis TCL est formé par 2 motrices extrêmes (M1 et M2), de 2 caisses suspendues (C1 et C2) et d'une nacelle porteuse (NP).

A chaque extrémité de l'élément est installée une cabine de conduite et le plancher est de type bas intégral.



La conduite d'une rame est entièrement manuelle

Dimensions, performances et caractéristiques techniques

INTITULE	
Longueur en mètres	32.416
Largeur en mètres	2.40
Hauteur en mètres avec pantographe replié	3.45
Hauteur en mètres hors pantographe	3.27
Hauteur du plancher	0.35
Vitesse maximale en km/h	70
Accélération moyenne en m/s	0.50
Accélération maximale en m/s	1.1
Décélération minimale en m/s	1.2
Décélération maximale en m/s	3
Masse à vide en tonnes	38
Masse à charge normale	51.67
Masse en charge exceptionnelle	56
Capacité voyageurs en charge normale	200
Capacité voyageurs en charge exceptionnelle	342

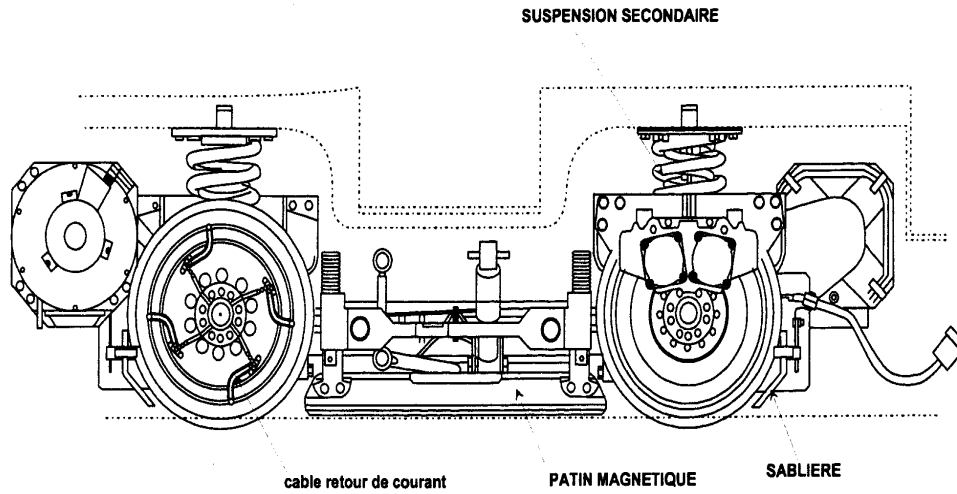
Une séparation physique permet de fractionner le Tram en 2 compartiments indépendants de manière à réduire la capacité de transport à certaines heures. Cette possibilité technique avait été envisagée par le SLTC aux débuts de la mise en service mais elle fut rapidement abandonnée du fait de l'apport de complications supplémentaires à l'exploitation.

La composition d'une rame Citadis

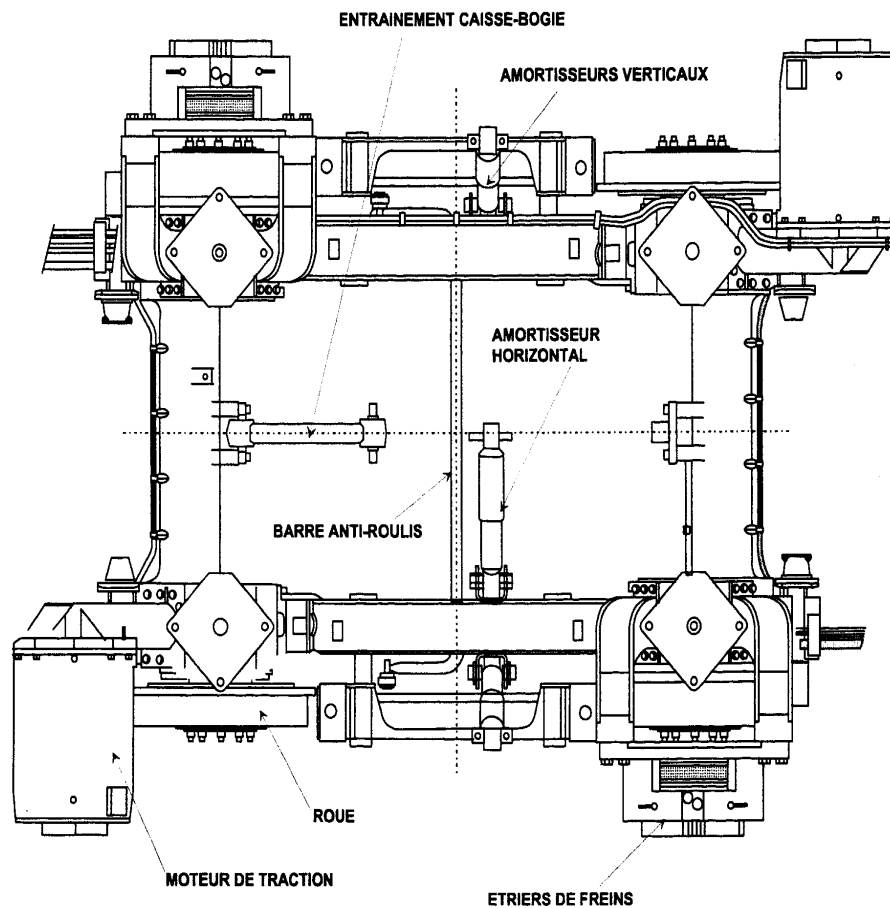
- Le châssis : Le châssis qui supporte les motrices et la nacelle est en acier, celui des caisses suspendues est en aluminium.
- La caisse : constituée de sous-ensembles standards équipés indépendamment les uns des autres, puis assemblés pour former les habitacles. Le plancher, réalisé par panneaux de contre plaqué, et fixé par collage à la structure du châssis.
- La cabine : chaque cabine est composée d'une cellule monobloc en matériau composite et renforcée en partie inférieure par une structure de châssis aluminium.
- Les bogies :
 - Le bogie porteur est constitué de deux essieux. Il supporte des capteurs de vitesse et de pesage, une antenne SAE, des graisseurs.
 - Le bogie moteur est un bogie bimoteur. Chaque essieu est entraîné par un moteur triphasé de 140kw monté latéralement en extérieur du pont moteur. Le refroidissement du moteur est obtenu par de l'eau glycolé issue de la centrale de refroidissement disposée en toiture. Il supporte les sablières et un lecteur de balise.Chaque bogie est équipé de 4 roues fer reposant sur des rails de roulement. Le guidage est assuré par les boudins des roues fer.
- La suspension :
 - La suspension primaire : elle est réalisée par la roue fer appelée « roue élastique », pour absorber les défauts de la voie. La roue élastique est constituée de 2 anneaux caoutchouc, d'un bandage de roue, d'un plateau de fermeture qui maintient les anneaux à la jante.
 - La suspension secondaire : elle est constituée pour chaque bogie d'une barre anti-roulis, de 4 ensembles de suspension secondaires placés à proximité des roues qui comportent des ressorts hélicoïdaux, de 2 amortisseurs verticaux et d'un amortisseur transversal.

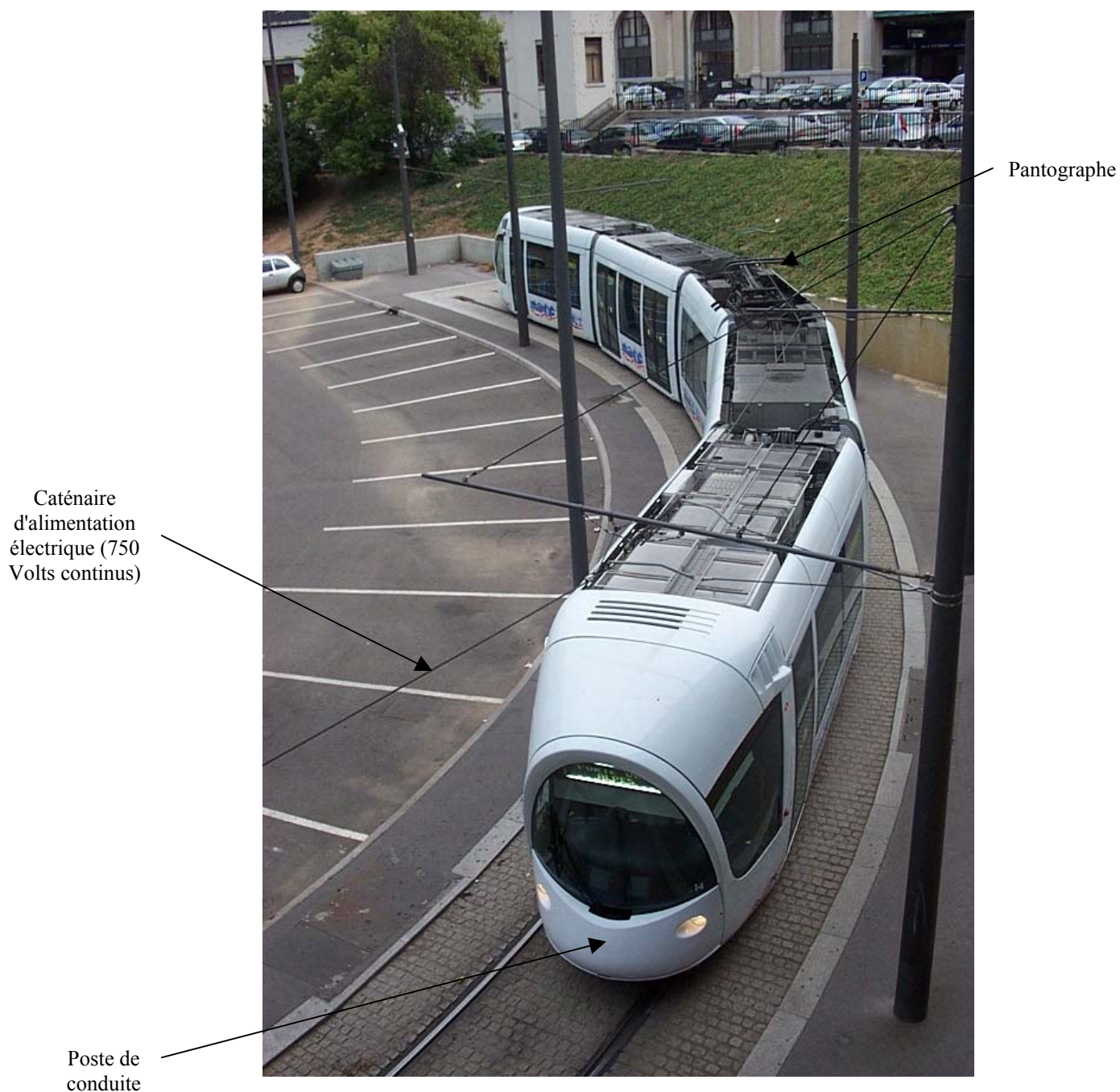
BOGIE MOTEUR TRAM

Vue latérale



Vue verticale





Une vue inédite d'une rame Citadis dans la "virgule" de retournement à Perrache (T2).
Une vue identique du dessus est également possible à l'arrêt Part Dieu Servient (T1) pour les amateurs !



L'entretien, la maintenance et le nettoyage des rames du Citadis se font à UTT à Porte des Alpes

Ce dépôt accueillera à terme xx rames de Citadis qui rouleront sur T1 et T2.



Les rames sont toutes fabriquées par ALSTOM sur le site de la Rochelle qui fournit également les réseaux de Montpellier, Orléans et bientôt Strasbourg et Grenoble