

25 août 2017

Il y a eu des bus propres à Paris : les trolleybus !

Alors que le verdissement du parc d'autobus en Ile de France semble connaître quelques interrogations quant à l'intérêt économique et environnemental des autobus hybrides, et face au coût élevé des autobus électriques dans leurs diverses versions, petite pique de rappel : une solution existe depuis plus d'un siècle, fiable, au modèle économique connu et qui plus est indépendant de techniques brevetées. Le trolleybus ! Et celui-ci, considéré comme ringard en raison de ses lignes aériennes dans l'esprit commun, est discrètement en train d'évoluer pour ne plus être totalement dépendant d'installations électriques continues en ligne.



Lyon - Place des Terreaux - 6 juin 2014 - Dernier trolleybus français produit, le Cristalis pêche par une motorisation complexe, un coût élevé et une fiabilité moyenne. Il a cependant permis de pérenniser le réseau lyonnais. Les lignes aériennes savent se faire discrètes même dans un quartier classé au patrimoine de l'UNESCO... © transportparis



Milan - Via Nicola Sauro - 20 juin 2015 - A Milan, les trolleybus assurent essentiellement le service sur la seconde ceinture. L'AG330T de Van Hool constitue le matériel le plus moderne. Il est également très réussi : souple, fiable et silencieux, tout en reposant sur des bases connues et standardisées de l'autobus classique. © transportparis



C'est peut-être lui l'avenir ? Le Swisstroy Plus de Hess présente la particularité de disposer de batteries de grande capacité pour circuler en autonomie et ainsi limiter le besoin en infrastructures, tout en maximisant le périmètre d'utilisation de ces véhicules. L'expérimentation en cours porte sur des lignes entièrement dotées de bifilaires et une ligne équipée sur le tiers de sa longueur, ce qui semble suffisant pour recharger les batteries. Le tout avec une technique de captage basique. (cliché VBZ)

Ce [dossier historique](#) de [transportparis](#) est aussi l'occasion de rappeler que, de 1943 à 1966, 4 lignes de banlieue furent dotées de trolleybus, non pas en remplacement des tramways, mais bien des autobus, du fait de la pénurie de carburant pendant la guerre. Un plan de conversion avait été établi durant les années sombres et intégré au Plan Monnet de reconstruction, qui prévoyait aussi une recherche de l'indépendance énergétique (soyons honnêtes : une moindre dépendance) pour éviter d'amplifier le déséquilibre de la balance commerciale. Sur une trentaine de lignes, seules 2 furent concrétisées outre les 2 lignes expérimentales de la porte de Champerret. A son apogée, le parc de trolleybus de la RATP comptait 98 véhicules, autant dire rien par rapport à la taille du réseau. Lyon en possédait à la même époque environ 360 !

Levez les perches et bonne lecture !

Posté par [ortferroviaire](#) à 08:43 - [Culture et patrimoine](#) - [Commentaires \[4\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [bus hybride](#), [bus électrique](#), [trolleybus](#)