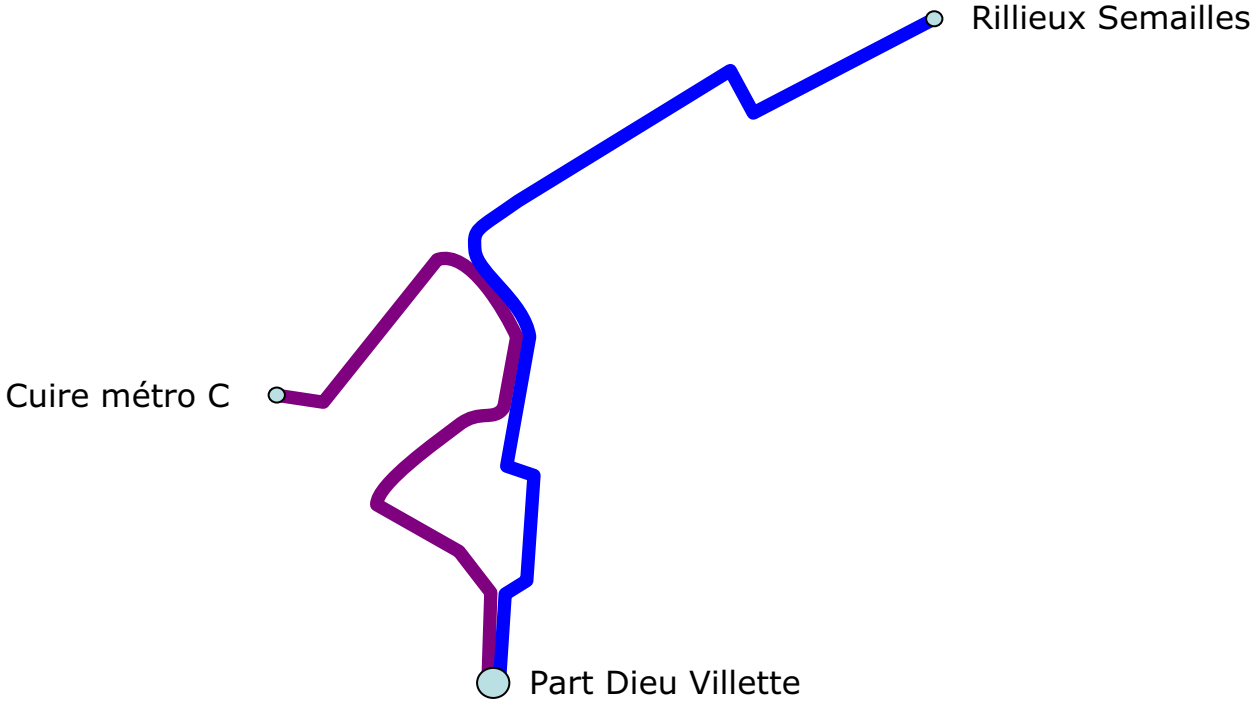
Le dossier
coup de coeur

C1 et C2



C1 Part Dieu Villette – Cuire métro C
C2 Part Dieu Villette – Rillieux Semailles

« C » : qu'est ce que ça veut dire ?

Après de longues réflexions, il s'avère que les lignes de type « C » (après les lignes de type « M » pour métro ou « T » pour tramway) désignent un mode de transport qui se veut nouveau. Mais il s'avère que ce mode « nouveau » n'est autre que le trolleybus articulé « Cristalis ETB18 », qui n'est pas nouveau sur le réseau TCL, puisqu'on le trouve déjà depuis quelques années sur la ligne 1.

Mais les lignes « C » se veulent quand même novatrices : alors coup de pub ou coup de pouce ?

Les lignes C1 et C2 : des lignes à haute qualité de service ?

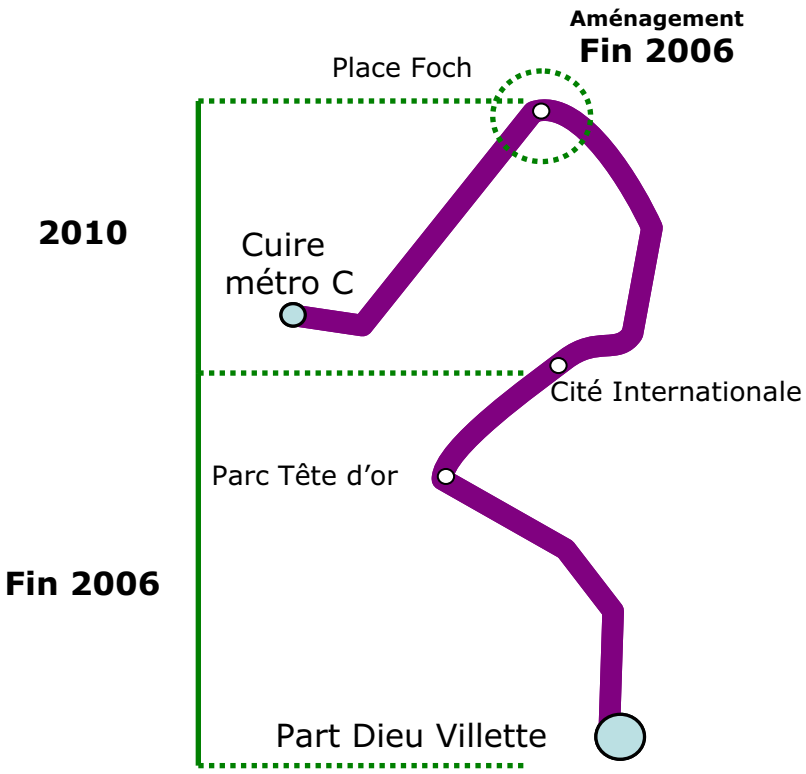
Concept à la mode, les lignes de bus à haute qualité de service font grincer des dents, tant les politiques tentent de les faire passer pour des substitus de tramway.

Voici donc le principe des futures lignes C1 et C2, qui veulent se démarquer du réseau bus « classique ».

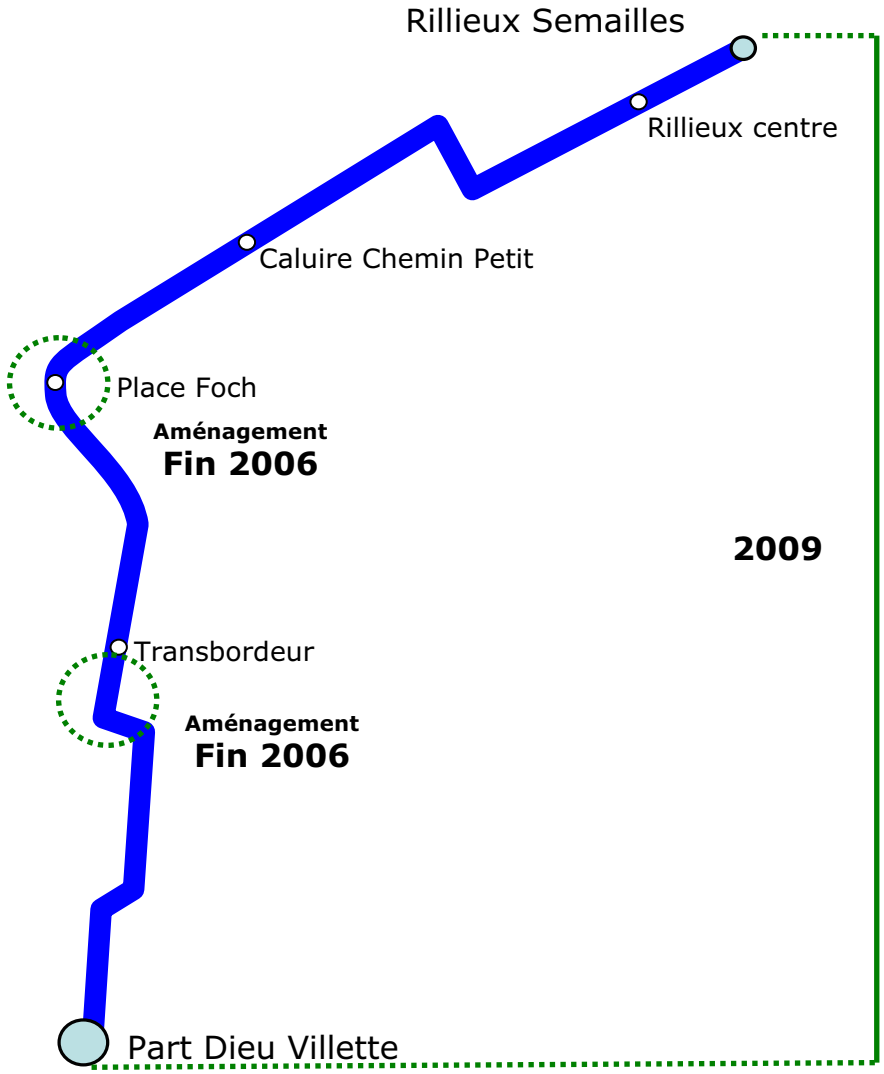
- Ces lignes sont intégralement exploitées en trolleybus articulés de 5h à minuit.
- Elles sont en grande partie en Site Propre (sites réservés, accessibles uniquement aux transports en commun).
- Elles sont accessibles aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite) grâce à des bus à plancher bas intégral, ainsi qu'à la construction de stations dignes d'un tramway (quai surélevé, accès par rampe).
- Aux stations (que l'on n'appelle plus « arrêts » pour l'occasion) : présence de distributeurs automatiques de titres de transport, d'une vidéosurveillance… bref, on a tout du tramway !

« C TCL » pour un « nouveau » mode de transport. Le C du Cristalis va donc désigner un nouveau mode. Mais Cristalis, c'est la marque d'un bus développé par Irisbus. Que deviendront C1/C2 lorsque les Cristalis ne seront plus en services sur ces lignes ?

Phasage des travaux



C1



C2

Détails du planning

Fin 2006

Electrification et aménagement entre Part Dieu Vivier Merle et Cité Internationale « Salle 3000 ».

Aménagement de la Place Foch à Caluire.

2010

Aménagement et électrification de la section entre la Place Foch et Cuire.

Fin 2006

Aménagement de la section entre le Boulevard du 11 novembre 1918 et le Transbordeur.

2009

Aménagement et électrification du reste de la ligne jusqu'à Rillieux Semailles.

C1

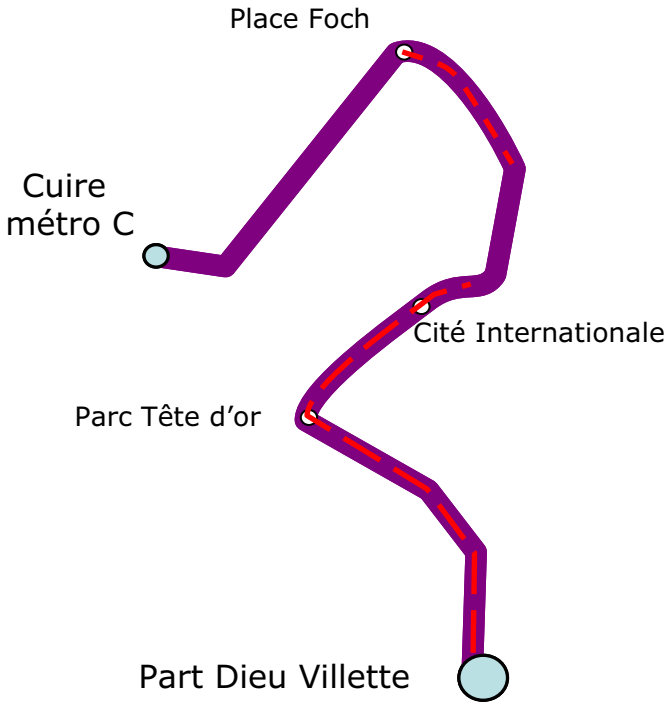
C2

Les Sites Propres

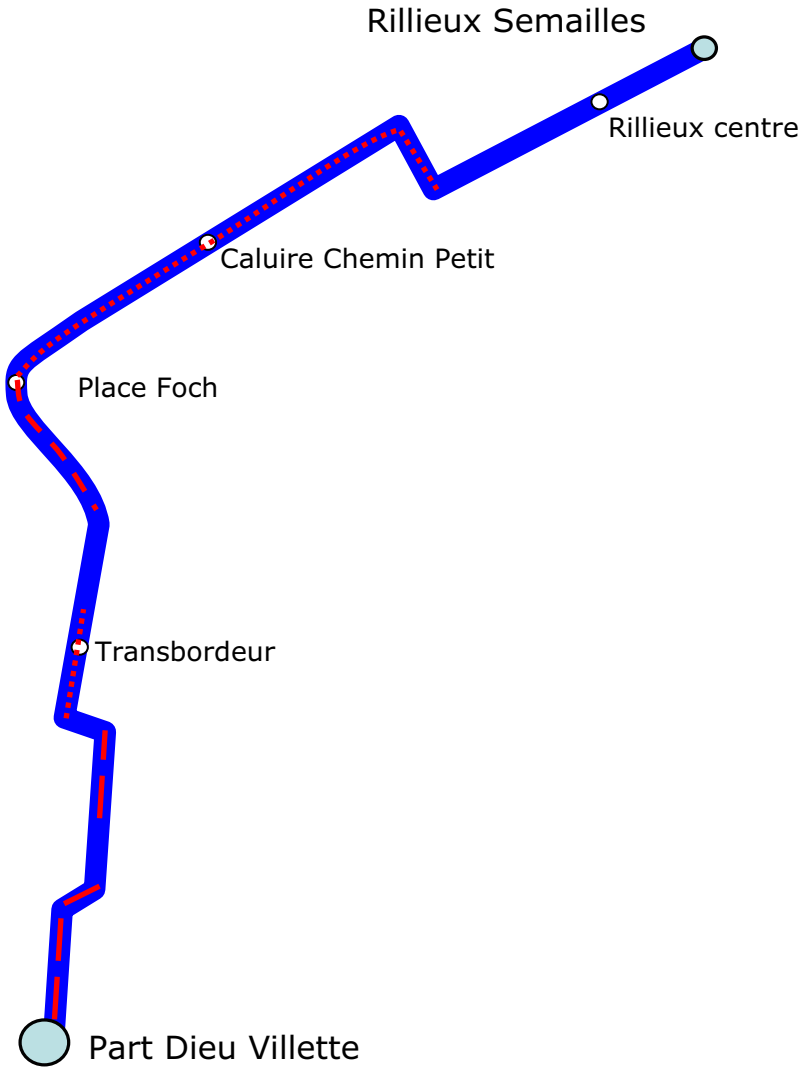
Site Propre dans les 2 sens

Site Propre alterné

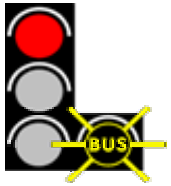
Couloirs d'approche et voies réservées ponctuelles



C1



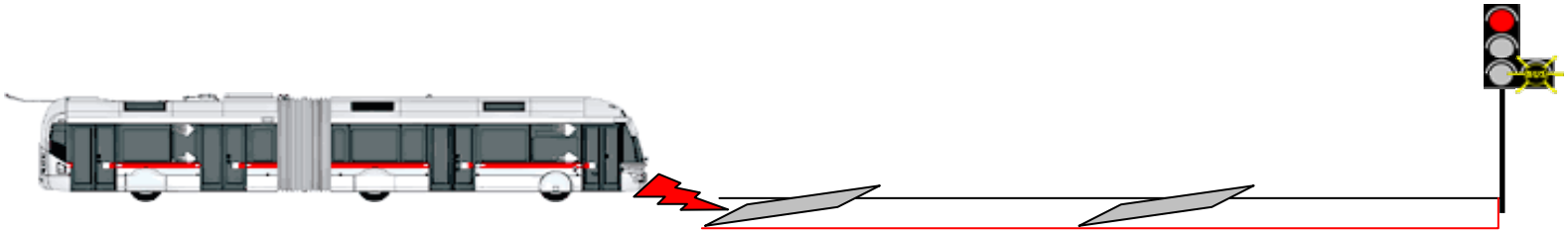
C2



Priorité aux feux

Lorsqu'ils seront en site propre, c'est-à-dire séparés de la circulation générale, les trolleybus de C1 et C2 bénéficieront d'une priorité aux feux, qui sera donnée grâce à des feux spécifiques et à une prise en compte par des boucles disposées dans la chaussée.

Cela permettra, outre la circulation sur des couloirs réservés, de donner une longueur d'avance aux bus sur les secteurs clés du tracé de la ligne.



Grâce à des balises embarquées à bord des véhicules, ceux-ci pourront communiquer avec les systèmes de feux tricolores via des boucles implantées dans le sol, à l'image du tramway de Lyon.

Les Stations et les équipements

Elles ressembleront beaucoup à celles du tramway : distributeurs automatiques, accès par rampe pour les fauteuils roulants, vidéosurveillance, système d'information en temps réel...

Les nouvelles normes imposent la mise en place de bandes podotactiles sur les bords des quais.

Les Cristalis articulés sont tous équipés d'une palette rétractable pour l'accès des fauteuils roulants.

Tout commence ici, ou plutôt juste au sud de la Part Dieu Vivier Merle.
En effet, même si le terminus commercial de C1 et C2 sera bien à l'emplacement actuel de l'arrêt de la ligne 36, le retournement des bus se fera près de la station vélo'v de la Part Dieu, à la hauteur du mail piéton Bouchut, en bas de la bibliothèque municipale de Lyon.
Pour l'occasion, le stationnement sauvage y sera définitivement supprimé.

Les Cristalis feront donc le tour du tiroir inutilisé de T1, qui ne servira apparemment pas à T4…

A terme, les lignes C1 et C2 iront faire leur terminus commercial sur la Place de Frankfort, côté Villette de la Gare de la Part Dieu, en compagnie de LEA et LESLYS.

Juste devant le centre commercial de la Part Dieu, C1 et C2 devraient faire fureur, en correspondance avec le métro B et la ligne T1. Avec près de 80 000 personnes par jour, le centre commercial est un excellent potentiel de fréquentation.

Maintenant, cap au nord, en direction de la Gare des Brotteaux.

En direction du nord, les lignes empruntent le site propre actuel qui longe le bas de la Tour Suisse, jusqu'au feu du carrefour avec le Cours Lafayette. Après avoir traversé les rails de T1, les trolleybus pourront bénéficier d'un couloir de bus latéral, sur le Boulevard Jules Favre, jusque devant la Gare des Brotteaux.

En direction du Sud, un site propre à contre sens va être créé entre la gare des Brotteaux et le Cours Lafayette. Au sud du Cours Lafayette, la ligne empruntera la plateforme du tram T1 jusqu'à la rue de Bonnel, où les trolleybus pourront rejoindre la voie bus qui passe devant le centre commercial.

C1 et C2 quitteront la plateforme tram a la hauteur de la rue Bonnel.

Le Boulevard Jules Favre (la Part Dieu est au fond). Les lignes qui passent sur ce boulevard bénéficieront également du site propre de C1 et C2.

Au fond, l'ancienne
Gare des Brotteaux

Un couloir de bus avec une structure de voirie renforcée a été construit depuis la fin de l'été.

Les abords de la Gare des Brotteaux, pendant les travaux de voirie

Secteur « Boulevard des Belges »

La partie qui suit est située dans un quartier très « chic » du 6ème arrondissement de Lyon. Le long du boulevard des Belges, qui borde le Parc de la Tête d'or, les Cristalis articulés pourront se déplacer avec aisance grâce à un site propre dans chaque sens. En direction de la Part Dieu, un site propre existe déjà en partie, il sera élargi, et un nouveau site propre sera construit en direction de l'entrée principale du Parc de la Tête d'or, plus au nord.

Profil du projet secteur Favre / Belges

Le carrefour Belges / Vitton : un point chaud du parcours à cause du trafic automobile très important sur le Cours Vitton. C'est en effet une grande pénétrante dans Lyon depuis Villeurbanne, qui draine des milliers de véhicules par jour. Sans le savoir, nous venons également de croiser la ligne A du métro qui passe sous cet axe.

Droit devant, le Sud du Parc de la Tête d'or.

Nous remontons peu à peu le boulevard des Belges, en direction du Rhône et du quai de Grande Bretagne.

Devant le clinique du Parc, une file de stationnement sépare le couloir à contre sens de la circulation générale. Cette disposition peu sécuritaire va disparaître au profit du couloir bus en direction du Nord.

A la hauteur de la rue Duquesne, le couloir venant du nord qui effectuait un coude assez disgracieux va voir sa géométrie modifiée : il filera tout droit pour éviter aux bus articulés de se contorsionner.

Nous croisons ensuite le début de la fameuse rue Garibaldi, qui devient par la suite l'autoroute urbaine que nous connaissons. Ici, la rue n'est pas encore trop sauvage. Un couloir bus existe déjà et permet aux bus de partir généralement seuls sur le boulevard des Belges.

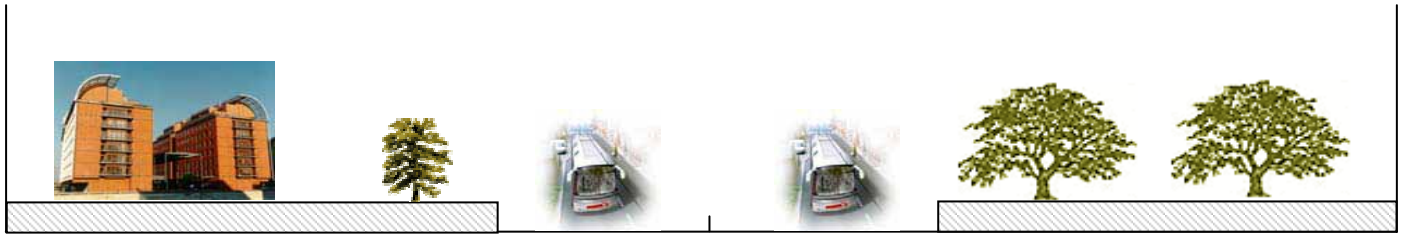
Secteur « Grande Bretagne / Churchill »

C'est à nouveau un point chaud qui se dresse devant nous. Une grande entrée de Lyon pour les automobiles, qui proviennent par flots entiers de la Montée de la Boucle via le Pont Churchill, ou depuis le Nord et l'Est de l'agglomération, depuis le quai Charles de Gaulles, le Boulevard Laurent Bonnevay ou encore TEO.

Une solution simple a été trouvée pour éviter d'engluer les bus dans cette circulation infernale : l'éviter !
Il s'agit en effet de construire un site propre à double sens, à l'image de celui que nous auront plus loin sur l'allée Achille Lignon. Celui-ci longera le carrefour par le nord, en restant du côté du Parc de la Tête d'or. Ainsi, les trolleybus ne sont jamais en contact avec la circulation générale et perdront pas de temps dans les embouteillages.

Secteur « Cité Internationale / Salle 3000 »

Le carrefour ainsi évité, nous voici à l'entrée de l'actuel site propre de la Cité Internationale, qui longe le parc de la Tête d'or sur son flanc Nord Ouest, sur un ancien site dédié à la voiture. Gardé grâce à un contrôle d'accès avec des barrières, il nous mènera jusqu'à la « salle 3000 », au pied du Pont Poincaré, près du Transbordeur.



Profil du projet secteur Cité Internationale

La sortie du site propre s'effectuera sous le Pont Poincaré, sur lequel nous montons pour foncer en direction du site propre alterné de la Montée des Soldats.

Son fonctionnement est maintenant bien connu : les bus y circulent le matin dans le sens de la descente (sens entrant dans la ville), dans le sens de la montée le soir (sens sortant de la ville). Entre 13h et 14h, aucune circulation n'y est permise, pour des raisons de sécurité et de clarté.

Profil du projet secteur Montée des Soldats

Secteur Caluire et Cuire

En haut de la Montée des Soldats se profile la Place Foch, qui est un nouveau point noir de trafic sur la ligne. Ce grand carrefour sera prochainement transformé en grand giratoire, ou C1 et C2 viendront se glisser. C1 tourne à gauche, comme l'actuelle ligne 8.
Nous emprunterons alors le trajet de l'actuelle ligne 41 jusqu'à Cuire métro C, via la rue Pasteur.
Ici, pas de site propre. C1 voyage en compagnie des voitures particulières et tente de se frayer un chemin dans le circulation automobile.
A la hauteur de l'arrêt « Margnolles Pasteur », un couloir à contre sens très court mais très utile va être construit, pour éviter à C1 de faire le tour du carrefour, comme la ligne 13.
Virage à droite, puis à gauche, nous sommes déjà arrivés à Cuire, terminus du métro C qui aura alors toutes ses rames blanchies par la rénovation.

Sur notre chemin, nous croisons plusieurs lignes

Un Agora Line de la ligne 41 et un Citios de la ligne 75 (Philibert)

Quant à la ligne C2, elle a connu de nombreuses mésaventures, avant de tomber complètement en stand-by suite au désengagement financier de l'état en matière de développement des transports en commun.
Ce sera la petite sœur de C1, qu'elle suivra en plusieurs points, avant de s'en aller seule sur Rillieux.

En effet, C1 et C2 ont le même trajet entre la Part Dieu et la Gare des Brotteaux. C'est ensuite, que C2 va tourner à droite, rue des Emeraudes, en direction des Charpennes, pour reprendre l'itinéraire des actuelles lignes 59 et 70.
Au cœur du quartier du Tonkin, à Villeurbanne, C2 circulera donc en site propre sur l'avenue Rossellini. Après un passage sous le lugubre centre commercial des Samouraïs, nous voici aux portes de la Doua.

Virage à gauche, sur le boulevard du 11 novembre, en direction du Parc de la Tête d'or.

Virage à droite sur l'avenue Stalingrad : nous filons désormais plein nord, en direction du Transbordeur et du Pont Poincaré.

A gauche, l'ancienne contre-allée qui va être réutilisée pour C2. A droite, l'actuelle voie de stockage…

Sur l'avenue Stalingrad, en direction du Sud, un aménagement bien utile va être réalisé : la contre-allée désaffectée le long des voies SNCF va être rouverte pour l'occasion de l'arrivée de C2, même avant fin 2006, et sera transformée en site propre d'approche aux feux, pour éviter à C2 et aux autres lignes, le fameux stockage des voitures dans la file de tourne-à-gauche générale, qui devient interminable aux heures de pointe. C2 aura donc sa voie dédiée, pour éviter tout ce petit bazarre dans le carrefour 11 Novembre / Stalingrad.

Ce aménagement sera réalisé dans la 1ère tranche des travaux, en même temps que C1 à la Cité Internationale et que la Place Foch (voir planning).

Nous sommes maintenant sur l'axe principal qui va nous mener tout droit à Rillieux la Pape. Mais ce parcours est semé d'embûches.

La première, c'est le centre commercial Caluire 2, avec le fameux carrefour Leclerc / Petit, qui peut rapidement tourner au vinaigre aux heures de pointe.

Certes C2 sera le plus souvent mélangée à la circulation, mais elle bénéficiera d'aménagements spécifiques notamment à l'approche des feux, pour lui permettre une progression plus aisée.

Petits couloirs d'approche, voies réservées, en espérant que tout cela soit efficace, même quand la congestion est au rendez-vous…

A cet endroit, de nombreuses surlargeur peuvent permettre la implantation de couloirs réservés ou au moins de couloirs d'approche pour faciliter le passage des carrefours pour les trolleybus.

Secteur Rillieux la Pape

C'est au cœur de la ville nouvelle de Rillieux la Pape que la progression de C2 risque de poser quelques problèmes. En effet, la voirie toute récemment refaite est à 2 fois 1 voie. Des giratoires ont été construits, qui risquent de pénaliser la progression des trolleybus articulés.

Aujourd'hui, aux heures de pointe, la circulation est importante dans la ville, et les bus n'ont pas l'opportunité d'emprunter des sites réservés.

En arrière plan, comme décors, les grandes barres de la ZUP de Rillieux. Néanmoins, la rénovation urbaine bat son plein dans cette ville, qui devient peu à peu charmante malgré tous les problèmes sociaux qu'on lui connaît.

L'insertion de la ligne C2 lui garantira un service régulier, avec une plus grande capacité, et surtout un service direct vers la Part Dieu même les dimanche (la ligne 59, qui sera remplacée par C2, ne circule actuellement pas le dimanche).

C2 AILLIEUX
1830