



À la découverte

des lignes du réseau TCL :



nouveau

À la découverte des lignes du réseau TCL : La ligne 1

Comme un peu de changement ne fait pas de mal, voici notre nouvelle rubrique qui devrait nous permettre de remplir une centaine de numéros ! Non, restons humbles et ne voyons pas si loin, à moins que le SYTRAL ne décide généreusement de nous financer et de nous diffuser, ce qui bien sûr n'est pas du tout notre but ! Voici donc une nouvelle rubrique qui débute ce mois de juin, pour notre numéro spécial anniversaire ! Comment mieux commencer une série de reportages sur les lignes du réseau TCL que par étudier la ligne 1 ?

Carte d'identité de la ligne

Itinéraire : Laurent Bonnevey – Part Dieu – St Paul Gare

Matériel : Irisbus Renault Cristalis ETB 12 et 18

Nombre maximum de véhicules en ligne en service normal : 23

Nombre de véhicules affectés : 38

Fréquentation : environ 35 000 voyageurs par jour

Dépôt : Unité de Transport de la Soie

Nombre de conducteurs : 54

Amplitude de fonctionnement : 4h38 – 1h01

Amplitude de service commercial : 4h45 – 0h46

Premiers départs : 4h45 (de L.Bonnevey), 5h15 (de St Paul)

Derniers départs : 0h15 (de St Paul), 0h00 (de L.Bonnevey)

La ligne 1, c'est plus de 206 départs de chaque terminus chaque jour, 159 le samedi, 91 le dimanche !



La ligne 1, c'est un temps de roulage total de 297h38min. Le temps de roulage comprend le nombre total d'heures roulées par toutes les voitures d'une même ligne pendant une journée. A titre comparatif, la ligne 69 ne roule que 56h34min, la ligne 36 roule 257h19min et enfin, la 80 roule 4h16 !

Une ligne pas comme les autres !

Cette ligne déroge à toutes les règles. Il n'arrive jamais une journée sans q'un événement un peu spécial ne vienne la perturber : manifestation, incendie (comme ci-dessous cours Lafayette), circulation automobile...

Du fait des quartiers festifs qu'elle traverse, elle subit directement les « assauts » de la fête de la musique, du 21 juin, du jour de l'an... Afin de répondre à ces périodes d'hyper-pointe, des renforts sont régulièrement mis en place, notamment en soirée, ou la ligne peut tourner avec jusqu'à 8 ETB18, voire plus de 10 articulés jusqu'à 1h du matin lors du 8 décembre dernier, alors que le métro A était en grève !





L'exploitation

« Généralement », la ligne relie L. Bonnevey à St Paul Gare. Nous disons « généralement » car, en raison des diverses perturbations subies par la ligne 1, celle-ci est souvent limitée.

Plus que jamais, attardez-vous à bien lire la girouette du bus afin de savoir où vous allez vous arrêter ! Voici ci-dessous les différentes limitations existant sur la ligne !



Victime de son attrait et de la qualité de son parcours et surtout de la circulation automobile infernale sur l'axe Lafayette / Tolstoi / Blum, la ligne 1 souffre de gros manques d'efficacité qui la prive chaque année de la norme NF Transport, malgré la qualité de son matériel. Pour une ligne forte, son parcours n'est pas pour autant vierge d'embûches qui nuisent à son avancée dans l'agglomération. Couloirs trop étroits, embouteillages, stationnement en couloir à contre-sens, stationnement en double file, chicanes trop serrées, livraisons, ... tout cela fait de la ligne 1 une des lignes les plus lentes du réseau avec près de 10 Km/h de moyenne !



Le matériel

La ligne 1 est la "vitrine" du réseau TCL. C'est elle qui dessert à la fois le Vieux Lyon, la Presqu'île, la Part Dieu, les 3 grands pôles de Lyon. C'est également la ligne qui transporte le plus de monde quotidiennement. Afin d'adapter l'offre à cette demande importante, depuis 2000, le SYTRAL l'a dotée de trolleybus nouvelle génération : les Cristalis. Ils remplacent les vieux ER100 que vous voyez ci-dessous qui sont voués à disparaître sur la totalité du réseau (ils ne circulent plus que sur les lignes 11, 13 et 18).



Un ER100 sur la ligne 1 à la gare routière de Laurent Bonnevey, photo qui fait désormais partie de l'histoire

© Lyon-en-Lignes

Un ETB12 à l'arrêt Part-Dieu Jules Favre en direction de St Paul Gare



Ces bus seront progressivement transférés sur la ligne 11, en fonction des livraisons des nouveaux ETB18

Un ETB18 dans le dépôt de la Soie. À terme, la ligne 1 ne sera exploitée que par ce type de bus, mesure déjà effective les dimanches et jours fériés

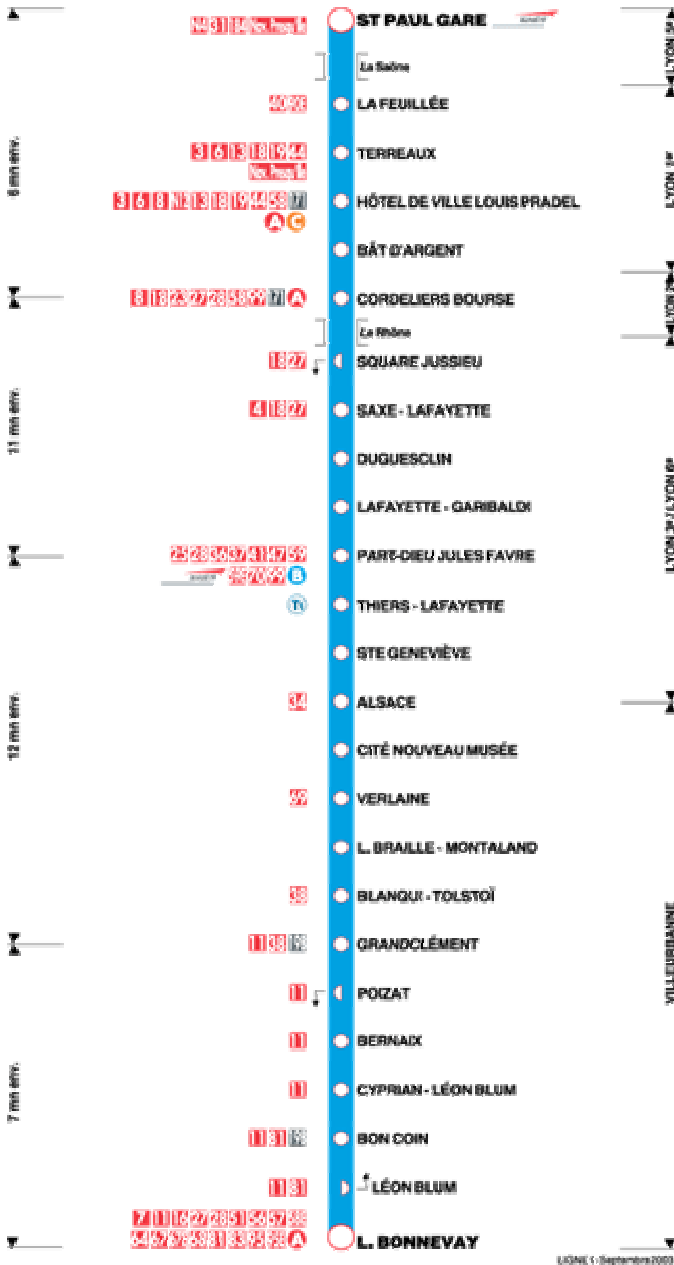




La ligne 1, c'est un concentré de Lyon !



La Gare St Paul



Fourvière depuis la Feuillée



ETB18 devant l'Hôtel de Ville



Devant l'Opéra



Devant le Palais de la Bourse



En route pour un petit tour sur la ligne 1 !

Nous commençons notre petite promenade à la gare routière de Laurent Bonnevey. Elle se situe près de la station de métro qui porte le même nom, terminus de la ligne A. Contrairement aux autres lignes qui partent toutes en banlieue ou en transversales (exceptée la 27 et la



28), la ligne 1 est la seule à s'engouffrer directement dans le centre ville avec la 11, via la rue Léon Blum. Première particularité, le site propre emprunté pour rejoindre cette rue roule « à l'anglaise » !. La configuration de l'espace oblige cette conception de la voirie, du fait de l'entrée du

périphérique et de la présence d'un site propre en sens inverse.



Ensuite, la ligne entre dans un quartier industriel de Villeurbanne et continue en ligne droite jusqu'à la boucle de Bernaix.

En effet, la ligne effectue une boucle au nord de la rue Léon Blum afin de desservir le nord du quartier.



Elle file ensuite tout droit sur la place Grandclément. C'est à cet endroit que



la ligne 11 l'abandonne sur la gauche et que la 1 continue son trajet en solitaire.

C'est peut être après l'arrêt Grandclément que le fameux couloir à contre-sens commence pour ne se finir qu'au bout du pont Lafayette, quelques kilomètres plus loin.



Le prochain arrêt d'importance de la 1 se situe au cœur du quartier de la Cité, toujours à Villeurbanne : « Cité nouveau musée ». C'est aussi à cet endroit que la ligne effectue un coude et que commence le cours Lafayette (exactement après l'arrêt « Alsace », un arrêt plus loin).

À partir de cet endroit, la ligne entame une très grande ligne droite qui ne va pas sans encombre et sans obstacles de toutes sortes.

Tout d'abord, les lignes aériennes venant du dépôt d'Alsace et permettant la sortie des Cristalis de la 4 arrivent sur la droite et obligent un passage à vitesse réduite.

Arrivée à l'arrêt « Thiers - Lafayette », nous sommes surpris d'y trouver beaucoup de monde, surtout depuis l'arrivée du tramway T1 qui a apporté une bonne charge supplémentaire à la 1 grâce à cette nouvelle correspondance.



Le milieu de la ligne se situe à l'arrêt « Part Dieu - Jules Favre », un peu au nord de « Part Dieu - Vivier Merle ». C'est le centre



Photo prise du 15^e étage de la Tour Suisse

névralgique de la ligne qui compte sans doute la plus grande fréquentation, aussi bien en heures de pointe que la nuit...

Continuons notre petit tour de Cristalis en direction de « Saxe – Lafayette ». Cette intersection est le symbole de la présence du trolley à

Lyon. En effet, il s'agit du croisement des lignes aériennes des lignes 1, 4 et 18. Si vous voulez voir des trolleys, il faut vous rendre à cet arrêt !



La particularité de ce croisement est d'offrir à la vue une multitude de lignes aériennes qui recouvrent presque entièrement le carrefour. On dit qu'il y aurait plus de 3 tonnes de câbles au dessus de la voirie à cet endroit !



Plus loin, on arrive au bout du cours Lafayette en passant dans l'étroit du square Jussieu.

La vue sur la Presqu'île que nous rejoignons à vive allure est étonnante depuis le Pont Lafayette qui nous permet de traverser le Rhône.



Nous arrivons aux Cordeliers où nous retrouvons la ligne A du métro. Cet arrêt est également très fréquenté car il permet le lien direct entre la presqu'île et la Part Dieu.

Le site propre entre « Cordeliers » et « Hôtel de Ville » est rarement respecté par les automobilistes et nous devons nous frayer un passage en slalomant entre les véhicules particuliers...

Un bon virage à gauche et nous voilà le long de l'Hôtel de Ville et bientôt en



vue de la place des Terreaux que nous longeons côté sud. Après nous être extirpés d'une chicane serrée et des quelques véhicules garés en double file, nous arrivons à l'arrêt « La Feuillée », qui fait souvent lieu de terminus partiel du fait du stationnement anarchique à St Paul.

Une nouvelle traversée, cette fois-ci de la Saône, nous fait profiter d'une superbe vue sur la colline de Fourvière ainsi que du Vieux Lyon (quartier St Paul). Pour les amateurs, passez-y au moment du coucher de soleil qui sera face à vous, pour profiter du site à 100 % !



Après ce court passage sur le pont de la feuillée et sur des pavés qui trahissent les mauvaises finitions du Cristalis, nous arrivons enfin au terminus : eh oui, il y a une gare SNCF au cœur du centre de Lyon. Il s'agit d'une gare qui dessert les lignes de l'ouest lyonnais vers St Bel, Lozanne ou encore Brignais, via Gorge de Loup.

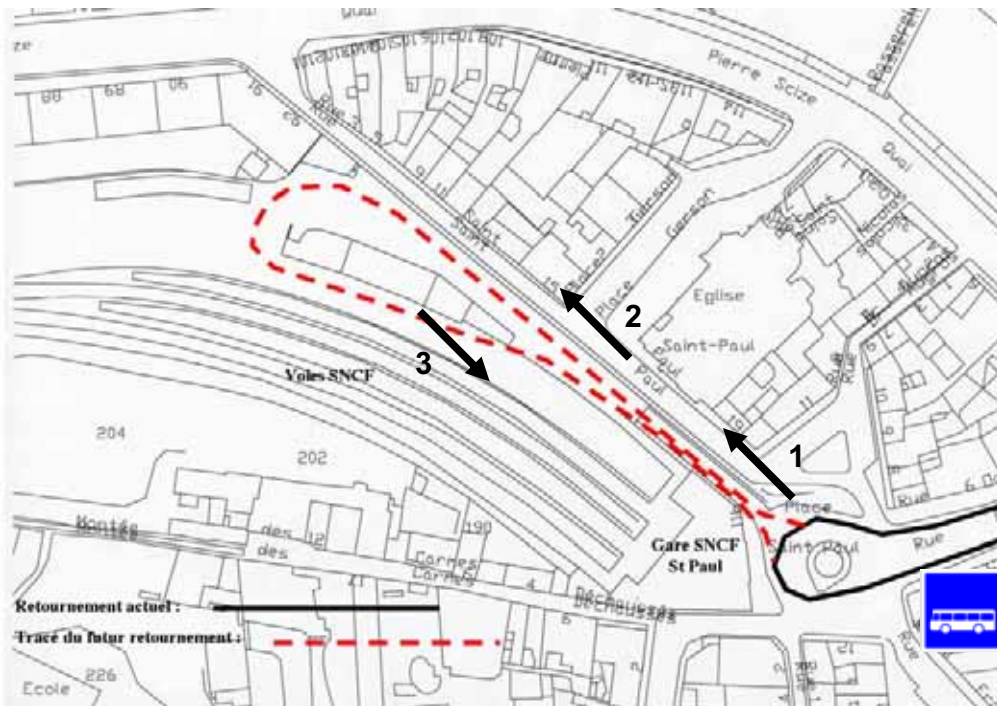
St Paul Gare

Terminus, tout le monde descend ! Vous pouvez aller vous balader dans le Vieux Lyon, jusqu'à la station « Vieux Lyon Cathédrale St Jean » de la ligne D du métro. Sinon, vous pouvez continuer votre balade en bus sur les lignes, 3, 19, 31, 40, 90^E, 91.

Vous remarquerez au passage l'étroitesse du terminus de la première ligne du réseau qui, de plus, sera bientôt intégralement équipée de Cristalis articulés. Pour éviter la limitation incessante à La Feuillée qui dégrade la qualité du service de la ligne, un nouveau site propre est actuellement en construction sur un site SNCF à côté de la gare de St Paul. Il sera exclusivement réservé aux manœuvres de retournement des bus de la 1.

Ce nouvel aménagement est possible du fait de l'ouverture d'un ancien terrain SNCF jouxtant les voies SNCF et grâce à la destruction de l'ancienne halle aux marchandises de la gare St Paul.

La mise en service est prévue pour septembre 2004.





L'avenir de la ligne 1

À l'horizon 2007, la ligne 1 devrait connaître une évolution majeure. En effet, le SYTRAL a lancé un projet nommé « C3 » comme « Cristalis 3 », qui devrait reprendre les itinéraires actuels des lignes 1 et 51.

Ce projet de « ligne forte » consiste à mettre en valeur plusieurs aspects sensés améliorer le service de ces 2 lignes conjointement :

- Cristalis ETB18 comme matériel unique.
- Fréquences maintenues à 5 mn environ.
- Voies réservées.
- Priorisation des bus aux feux.
- Quais adaptés aux personnes à mobilité réduite.
- Installation de distributeurs automatiques aux principaux arrêts.

Cette ligne entre dans les projets des lignes fortes « C1, C2 et C3 » qui consistent à créer un « nouveau mode de transport ». Cette nouvelle politique est déjà très critiquée par le peu d'améliorations qu'elle semble apporter aux transports de surface.





Les lignes 1 ailleurs en France !



**Fil Bleu (Tours, 37)
Van Hool AG 330**



**Gibus (Givors, 69)
Renault R312**



**TAG (Grenoble, 38)
Mercedes MB Citaro 0530 G**



**Vitalis (Poitiers, 86)
Heuliez GX 317 GNV**