

Le Mag



Numéro 24
Mai 2005

Le Mag de Lyon en Lignes

SOMMAIRE

<i>« BUSSORAMA »</i>	P3
<i>À la découverte des lignes du réseau TCL</i>	P9
<i>Suivons les travaux : le réseau TCL bouge</i>	P19
<i>Dossier technique</i>	P29
<i>La Photo du mois</i>	P46
<i>Kesskisspass sur LeL ?</i>	P47

Site : www.lyon-en-lignes.org
Contact : lemag@lyon-en-lignes.org

Le mensuel de Lyon en Lignes

BUSSORAMA

TOUTE L'ACTUALITE DE LA REGION LYONNAISE



RNA AUX COULEURS TCL

A l'instar de son confrère Connex Rhodalia (ligne 39), la Société RNA (Rhône Nord Autocars) qui affrète entre autre la ligne 86 (Gorge de Loup métro **D** / La Tour de Salvagny / Chambettes) est en train de passer progressivement aux couleurs TCL.

Une bonne nouvelle pour l'homogénéité de la signalétique et pour un meilleur repérage des bus par les clients encore hésitants !



L'autobus Agora Line de la Société RNA, avant et après la modification de livrée.

LEA ET LE COLLEGE FOUCAULT

Ce collège, situé dans le 3ème arrondissement de Lyon, connaît une grande aventure avec LEA, la grande Ligne de l'Est de l'Agglomération qui s'est mise à ses pieds. D'un point de vue général, l'entente reste cordiale.

C'est en tout une bande de 130 mètres de long qui a été rognée sur le terrain de sport de cet établissement scolaire, pour y faire passer la future ligne de tramway à destination de Meyzieu. L'administration du collège est pourtant plutôt favorable à ce projet d'autant que l'indemnisation versée par le SYTRAL permettra de replanter des arbres et de refaire la peinture.

Cependant, les responsables pédagogiques n'ont pas voulu d'une station "Feuillat". Les réactions ne se sont pas faites attendre du côté des habitants du quartier qui trouvent du coup que la distance entre les stations est trop important.

Mais d'une manière générale, LEA est attendue d'un oeil positif par une grande majorité de la population qui estime que cela va permettre d'améliorer la vie des habitants grâce au désengorgement automobile du quartier, à la création d'une piste cyclable pour les élèves notamment, et par les gains de temps qu'elle va apporter.

Une seule nuance : le bruit qui reste l'interrogation principale des locaux...

LE SYTRAL S'ENDETTE

200 millions d'Euros, c'est la somme rondelette que vient d'emprunter le SYTRAL à la BEI (Banque Européenne d'Investissement) pour pouvoir financer ses projets du mandat 2002 - 2008. Comme en 1996 où le SYTRAL avait dû emprunter à cette même BEI, 107 millions d'Euros pour financer le prolongement de la ligne B du métro à Gerland, le SYTRAL s'endette à nouveau. Il s'agit de rentrer dans les clous pour financer tous les projets : *LEA, T4, métro A à la Soie et métro B à Oullins...*

En 1999, le SYTRAL avait également dû s'endetter à hauteur de 152 millions d'Euros pour les lignes T1 et T2 du tramway.

PARMENTIER

Le SYTRAL, propriétaire de l'ancien dépôt de Parmentier dans le 7ème arrondissement de Lyon, va bientôt récupérer ses locaux. En effet, depuis 2001 et la mise en service des 2 lignes de tramway lyonnaises, le dépôt était désaffecté. Depuis, il servait à la fourrière pour le stockage des véhicules mais ce n'était pas la vocation finale d'un tel



espace, véritable réserve foncière dans ce quartier proche de Jean Macé.

La mairie a pour projet d'y construire un "espace multimodal pouvant accueillir 500 personnes". Pour le moment, ce projet restera au point mort au moins jusqu'en 2007, en raison d'un manque de finances.

OURA

La futur carte intermodale a été dévoilée ! Il s'agit d'une carte à puce, à l'instar de la carte "Técély" à Lyon, qui permettra de voyager à la fois sur le réseau TER Rhône Alpes et sur les réseaux de transports en commun urbains. Elle s'appelle Oûra et sera proposée dès octobre aux Grenoblois, en 2006 pour les lyonnais.

Bernard Rivalta, Président du SYTRAL se réjouit et espère avoir une augmentation de 3 à 5% du nombre d'abonnés grâce à cette nouvelle simplicité d'utilisation, à cette intermodalité.

Reste maintenant à régler les problèmes des participations financières et des reversements... un gros chantier.

GREVE DES POINTS SERVICES

Ils sont environ 170 sur tout le territoire de l'agglomération lyonnaise et ils sont en colère contre la SLTC qui refuse d'augmenter leur commission qui s'élève à 1,88% HT. Ce sont les fameux "Points Services", ces bureaux et tabac ou papeteries qui vendent des titres de transport TCL. Ils offrent la possibilité aux abonnés ou voyageurs occasionnels d'acheter leurs titres à l'avance pour éviter les files d'attente dans les agences commerciales en fin de mois. D'après les buralistes, les négociations avec le SYTRAL et Kéolis avancent concernant leur commission sur la vente des titres. Actuellement de 1.88%, ils demandent 3.5% mais n'auront finalement que 2.1%, c'est



en tout cas la proposition qui a été faite par l'autre partie. Avant de continuer toute négociation, la SLTC demande avant toute chose que les recettes du mois de mars, jusqu'ici conservées par les Points Service, lui soient versées de façon immédiate et sans conditions.

UN NOUVEL ACCES METRO A BELLECOUR

Bellecour, c'est le croisement des 2 lignes de TCSP les plus fréquentées de France (hors IDF) : le métro A et le métro D. La station draine environ 54 000 personnes quotidiennement et ce chiffre devrait augmenter de 15 à 20% d'ici 5 ans d'après le SYTRAL. Pour faire face à ces flots de voyageurs, une concertation est lancée jusqu'au 20 mai pour la création d'un nouvel accès à la mezzanine de la ligne D.



Cet accès devrait être situé à proximité de la librairie "Flammarion", près du kiosque à journaux et du terminus des lignes 29 et 30.

LEA TROP PETITE OU PAS ?

Ce sont 15 cm qui manquent entre les 2 voies de LEA pour espérer voir rouler un jour des trams-trains généralement d'une largeur de 2,65m (contre 2,40m pour T1, T2 et LEA...). La FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports) l'avait déjà signalé lors de l'enquête publique et espère encore que le SYTRAL saura revenir en arrière car selon elle, il



n'est pas encore trop tard. En réponse aux inquiétudes de la FNAUT, Georges Barriol, Vice-Président du Conseil Général et du SYTRAL, se veut rassurant en affirmant que seuls quelques aménagements seraient nécessaires pour faire passer de vrais trams-trains en plus des trams classiques urbains de LEA : il faudrait déplacer 7 poteaux centraux et intervenir sur les boggies des véhicules (partie qui accueille les roues) pour les

rendre compatibles avec les aménagements de LEA. De plus, pour le moment, le SYTRAL n'a pas pour projet de faire passer des trams-trains dans le centre de Lyon pour inter-connecter l'Ouest à l'Est via la Presqu'île, et la décision politique de la faire ne semble pas gagnée.

CENTRE DE MAINTENANCE TGV LA MOUCHE

Le quartier de la Mouche devrait dans les prochaines années accueillir un centre de maintenance pour les TGV. Cela suscite l'inquiétude des riverains du quartier qui craignent de nouvelles nuisances, en plus de celles provoquées par les passages incessants des

trains...

Ce centre de maintenance fonctionnera de 04h30 à 22h00 et emploiera 300 personnes. Sans compter les flux automobiles supplémentaires engendrés par le déplacements de cette nouvelle main d'oeuvre, ce sont également les camionnettes et autres livreurs qui sont pointés du doigt comme la cause principale des nuisances sonores au sein du quartier.



La Mairie du 7ème arrondissement n'est pas trop inquiète et prend cette future implantation positivement en matière d'emploi et de développement du quartier. Reste à voir comment vont se réorganiser les voies du secteur pour accueillir cette nouvelle source de trafic.

NOUVEAUX TERMINUS CORDELIERS

Les travaux de démolition du grand bazar débutant, le 2 mai de nouveaux terminus ont été mis en place. Les lignes 23, 27, 28 nuit et 99 partant jusque là rue Grôlée voient leur point de départ reporté rue Carnot devant le 1bis. Pour les lignes 23, 27, 28 nuit la dépose se fait quai Jules Courmont.



NOMBREUX CHANTIERS A LA SNCF

Nous vous avons déjà parlé du chantier de rénovation des voies de la ligne Lyon / Ambérieu où pas moins de 200 salariés de la SNCF et autant d'extérieurs s'affairent tous les jours sur les voies, deux autres chantiers du même type ont lieu sur les lignes de Lyon/Chasse et Givors/Lyon. Ces travaux de renouvellement ont lieu tous les trente ans, il s'agit de remplacer des portions détériorées par les milliers de passages de train. RFF consacre chaque année 750 millions d'euro à ce type de chantiers.

Vélo'V

C'est jeudi 19 mai que sera inauguré le projet Vélo'V du Grand Lyon par Gérard Collomb. Il se rendra à vélo sur la nouvelle piste cyclable située Quai de Bondy / Quai Pierre Scize dans les 5^{ème} et 9^{ème} arrondissements de Lyon.

Les modalités de ce projet sont disponibles sur le site Internet de la Communauté Urbaine de Lyon : www.grandlyon.org



Une station Vélo'V à Pont Koenig RD.

À la découverte des lignes du réseau TCL

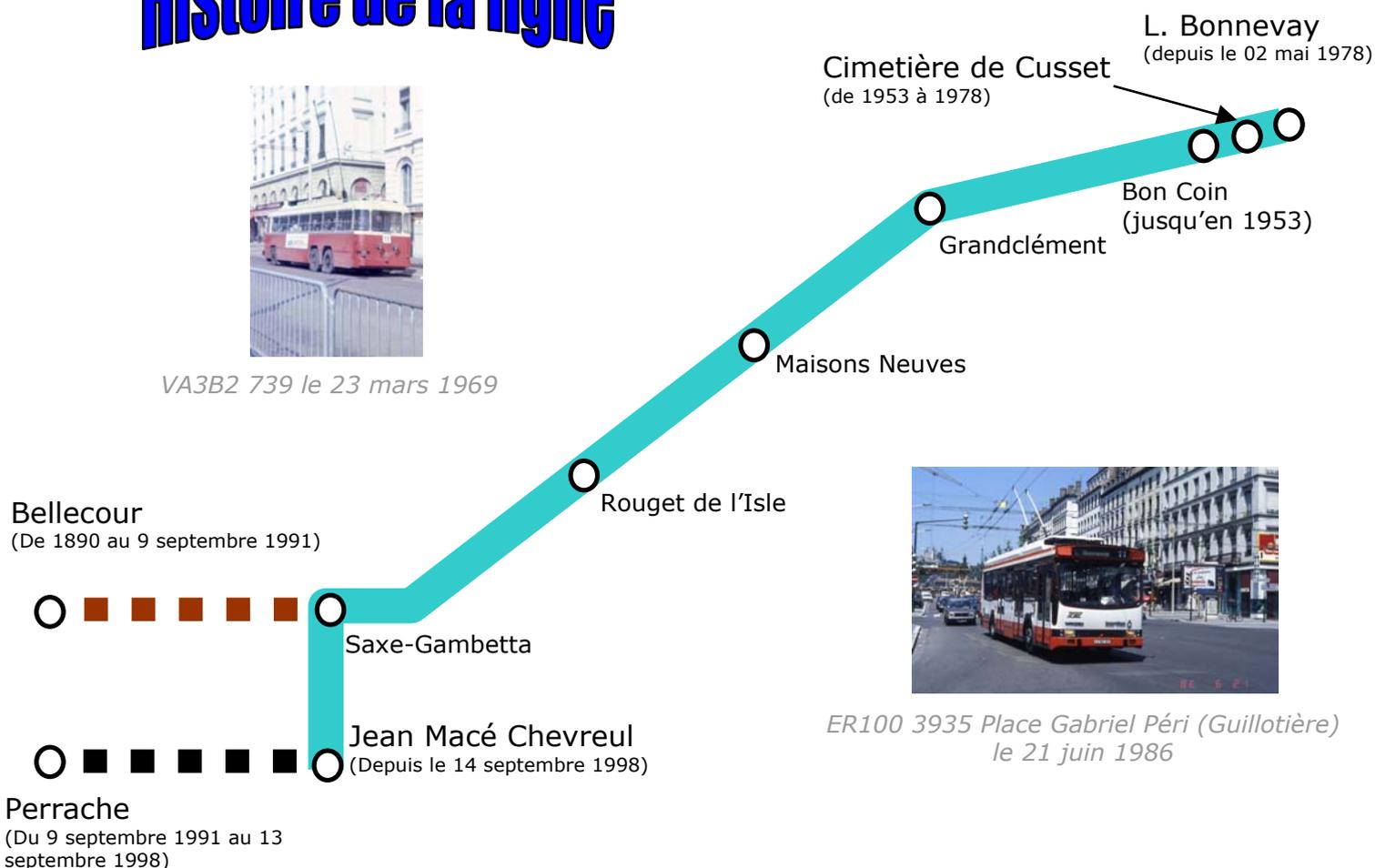


**Un ER100 sur la ligne 11 à l'arrêt "Maisons Neuves"
(Décembre 2003)**

Histoire de la ligne



VA3B2 739 le 23 mars 1969



ER100 3935 Place Gabriel Péri (Guillotière) le 21 juin 1986

Tramways : mise en service en 1890 sur le parcours Bellecour – Bon Coin

1898 : Électrification

1951 : Suppression des tramways remplacés par des autobus

1953 : mise en service des trolleybus (VA3) et prolongement à Cimetière de Cusset

1968 : Remplacement de VA3 par des VA3 B2

31.12.1969 : Suppression des trolleybus

1970 à 1978 : autobus SC10

2.5.1978 : Prolongement à L.Bonnevey (avec l'ouverture du métro A)

2.1.1979 : Ré-électrification avec des trolleybus ER100

2.5.1980 : Dépôt de la Soie

9.9.1991 : Perrache – L.Bonnevey

1995/1996 : Mise en service des ER100 rénovés série 2800

14.9.1998 : Jean Macé – L.Bonnevey

01.2004 : Premiers ETB12

22.9.2004 : Dernier service commercial d'un ER100 à Lyon (n°2815)

Affectation théorique actuelle : ETB12 1801 à 1814.

La ligne 11 effectue son départ en bas de l'Hôpital Debrousse, en commun avec les lignes 29 et 46. Elle est actuellement exploitée en ER100, trolleybus qui fait la renommée de la capitale des Gaules



Voici la pancarte qui indique le lieu de départ du Bus n°11.

Poisson d'avril, il s'agit d'une affiche bidon qui est bien située à l'Hôpital Debrousse, qui indique l'emplacement de l'arrêt de la ligne 29 passant à proximité. Les personnes qui ont fabriqué cette affiche ont voulu l'illustrer avec une belle photo de bus, manque de bol, c'était un ER100 de la 11, bien visible en bas de l'affiche... ☺



Après cet intermède avrilesque, allons rendre visite à la véritable ligne 11, celle qui va de Jean Macé à Laurent Bonnevey.

On l'appelle « la petite sœur de la 1 ».

Petite sœur car elle ont un tronç commun entre Laurent Bonnevey et la Place Grandclément.

Petite sœur car elle possède des Trolleybus Cristalis.

Petite sœur également car son trajet est du même type que celui de la grande 1 : un trajet centre périphérie qui traverse tout le cœur de Lyon et de Villeurbanne.

Bref, beaucoup de ressemblances mais aussi beaucoup de divergences.

En effet, dès que la ligne 11 effectue son aiguillage avec succès juste avant l'arrêt « Grandclément », son trajet reste englué dans la circulation automobile alors que la 1 s'engage dans son interminable couloir à contre-sens.

Jadis, la ligne 11 possédait un couloir à contre sens qui partait du cours Gambetta et qui allait jusqu'à la Place des Maisons Neuves. Aujourd'hui, il se limite à la section Gambetta / Félix Faure.

La ligne 11, c'est une ligne qui reste peu rapide étant donné sa faible part de site propre.

Dans sa traversée de Villeurbanne, son cheminement est difficile, notamment entre Grandclément et Maisons Neuves. Outre le marché de Grandclément qui induit le stationnement parfois anarchique des forains, l'approche de la place des Maisons Neuves et de ses doubles files incessantes n'arrange rien.

Plus loin, c'est la Place Rouget de l'Isle qui bloque avec le croisement avec l'avenue Lacassagne, grande artère sortant de Lyon.



ER100 venant de croiser le Bld V. Merle en direction de L. Bonnevey



A l'arrêt "Maisons Neuves", la ligne 11 est fréquemment engluée dans la circulation : à droite, une photo insolite, le bus peut faire l'arrêt presque contre le trottoir car aucune voiture n'est en double file, chose rarissime

Une fois extirpés de cet amas de véhicules, il faut désormais dépercher, car les travaux de LEA progressant à vive allure, la pose des rails au niveau de la Gare de l'Est oblige le Cristalis à se déporter au nord.

Le passage se fait donc obligatoirement perches au toit.



Au premier plan, la plateforme de la future 3^{ème} ligne de tramway de l'agglomération lyonnaise.

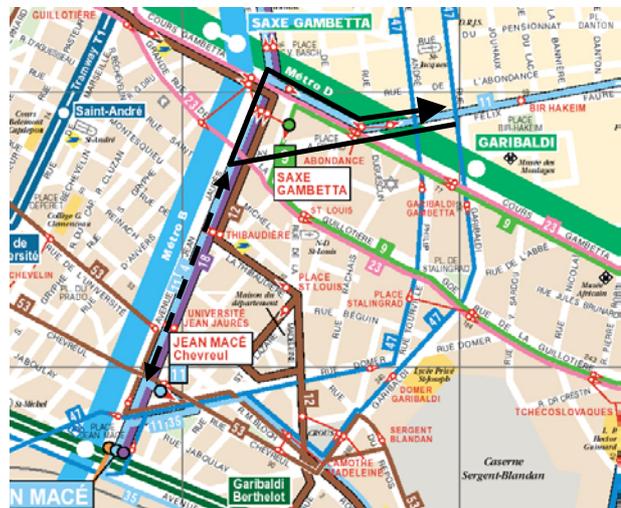


Nous venons de descendre du bus à l'arrêt « Bir Hakeim » tellement notre bus avance péniblement. Nous allons rejoindre à pied la station de métro D « Garibaldi » par laquelle nous gagnerons un temps précieux aux heures de pointe.

Le gros problème de la ligne 11 : emprunter l'avenue Félix Faure puis le Cours Gambetta ! Deux axes surchargés qui coincent tous les matins et forcent souvent les bus à faire des demi-tours « Saxe-Gambetta ».

- Demi-tour Saxe-Gambetta
- ← Portion non desservie en cas de demi-tour

Les ½ tour Saxe-Gambetta devenant de plus en plus fréquents aux heures de pointe, une affiche annonce à la clientèle des arrêts non desservis qu'aux heures de forte affluence, mieux faut se rendre à Saxe-Gambetta pour être sûr d'avoir un 11. Cela ne pose pas trop de problème puisque le métro B et les lignes 4, 18 puis 12 sont en tonçon commun sur cette portion de l'avenue Jean Jaurès



Lorsque le 11 arrive tout de même à rejoindre Jean Macé Chevreur, voici ce qui l'attend :



Un beau virage en direction de L. Bonnevay qui fait souvent du bruit du fait que les automobilistes ne respectent pas la ligne d'effet du feu...

Le balayage du bus fait souvent du ménage et oblige les voitures à se détourner.



Un bus coincé sur l'avenue Jean Jaurès avec la voie de droite systématiquement réservée aux membres du site Internet

www.jeannaitpourdeuxminutes.com

(N'essayez pas, je l'ai déjà fait, il existe pas ☺)

Le Terminus de Jean Macé n'est pas situé près des autres lignes, sur la Place elle-même, mais dans la rue Chevreul, juste au nord, en compagnie des lignes 53 et 47, 96 qui ne sont que passantes.

Les bus de la 11 peuvent alors se reposer (et aussi les conducteurs qui l'ont bien mérité) à l'angle Chevreul/Domer.



Après avoir pris son aiguillage qui le sépare alors des lignes 4 et 18, le Cristalis tourne à gauche dans la rue Chevreul depuis l'avenue Jean Jaurès.



La Place Jean Macé et le métro B est juste derrière le grand arbre, à quelques pas...





SC10 3400 Avenue Felix Faure – Novembre 1979

Suivons les travaux !



LEA : 1ers rails

Ca y est, depuis presque un mois, les premiers rails sont en cours de pose par la société Alstom, jusque-là spécialisée dans la fabrication de matériel ferroviaire. Elle compte à son actif bien sûr le fameux TGV et bon nombre de tramways urbains dans le monde... Aujourd'hui, elle compte bien se diversifier dans la pose d'infrastructures ferroviaires.

Alstom a donc posé le camp sur l'emplacement de l'ancienne Gare de l'Est, près de l'ancien PN avec l'avenue Félix Faure. C'est au sud de ce croisement et en direction du carrefour Dauphiné / Lacassagne sur les rails sont posés.



Les rails sont posés, la planéité et l'écartement sont soigneusement contrôlés par les techniciens d'Alstom

Plus au sud, les traverses bi-bloc en béton sont déjà posées, les rails n'attendent plus qu'à être vissés.

La pose officielle du 1er rail aura lieu le 02 juin par Gérard Collomb, Michel Mercier et Bernard Rivalta à "Dauphiné Lacassagne".



Les dernières poussées de LEA

Les rails de LEA avancent à grands pas. Partis au Sud de Felix Faure, ils commencent désormais à partir en direction de la Part Dieu. Le franchissement de l'avenue F. Faure a ainsi été inversé pour permettre la construction de la voie pour le futur passage à niveau.

Au sud, les rails foncent en direction de Dauphiné/Lacassagne ou ils devront être le 02 juin pour accueillir Bernard Rivalta lors de l'inauguration...



La ligne 11 peut à nouveau passer perches aux fils depuis quelques jours...

Juste au Sud de la Part Dieu, il s'agit d'une des rares courbes de LEA. Le reste du parcours sera en effet très rectiligne.





Au fond, Dauphiné / Lacassagne



Cap vers la Part Dieu



Le franchissement de l'avenue F. Faure



La fin provisoire des voies au Sud

Contrôle d'accès

Laurent Bonnevey



Ci-dessus, la sortie de la station (à gauche) qui sera bientôt une entrée, vers la station "Carré de Soie". A droite, l'entrée direction Perrache.

Ci-dessous : un portillon spécialement aménagé pour les personnes se déplaçant en fauteuils roulants.



Part Dieu



A la Part Dieu, la présence d'une mezzanine côté centre commercial facilite grandement l'implantation des portillons de contrôle d'accès. Ils peuvent en effet être tous alignés pour créer une vaste zone où les voyageurs pourront choisir leur destination après le franchissement de la zone de péage.



La sortie près des commerces en face du centre commercial.



Côté Gare SNCF, les portillons sont toujours là dans leur papier bulle, à attendre impatientement.

Gare de Vaise



A Gare de Vaise, les flots de voyageurs notamment aux heures de pointe du matin seront difficiles à canaliser...
Le système doit faire ses preuves.

Valmy



Valmy, la station aux milles couleurs est également en cours d'équipement. Seul l'accès principal au centre de la station (escalier en amphithéâtre) est maintenu au public.

Jean Macé



Les 2 accès nords de la station ont été fermés, dans les 2 directions. Seuls les accès Suds et les ascenseurs restent à la disposition des voyageurs.

Dossier technique

Le PDU

LE PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE
DE 1997

(Du point de vue des transports en commun)

LE PDU, QU'EST-CE QUE C'EST ? A QUOI ÇA SERT ?

Définition :

Les premiers PDU ont été initiés par la LOTI de 1982 (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs). Ils n'étaient pas obligatoires. En 1996, la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) les rend obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

"Le Plan de Déplacements Urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le Périmètre des Transports Urbains(...).

Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient".

(Article 14 de la Loi sur l'Air).

L'agglomération lyonnaise est la première à adopter un PDU nouvelle formule (la démarche ayant été entamée suite à une grande enquête origines/destinations menée sur l'agglomération de 1986 à 1995, soit avant l'adoption de la Loi).

En 2000, la Loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) renforce le rôle des PDU et leur donne un statut intermédiaire pour l'urbanisme entre le SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) et les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme). Ces nouvelles dispositions entraînent la révision des PDU,

depuis 2002 dans le cas de Lyon (enquête publique du 20 septembre 2004 au 22 octobre 2004).

Les 9 orientations d'un PDU

- ⇒ La diminution du trafic automobile
- ⇒ Le développement de l'usage des transports collectifs, des moyens de déplacements économes et moins polluants
- ⇒ L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace son usage
- ⇒ L'organisation du transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement
- ⇒ L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie, et souterrain
- ⇒ L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel par les transports en commun et le covoiturage
- ⇒ La sécurité de tous les déplacements (Loi SRU)
- ⇒ L'encouragement au développement de plans de mobilité pour les entreprises (Loi SRU)
- ⇒ Le développement de la tarification intégrée pour l'ensemble des déplacements (Loi SRU)

La cohérence avec les autres documents

- **Le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) :**

Le Plan des Déplacements Urbains (PDU) suit les orientations définies dans le SCOT.

- **Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) :**

Le PDU conditionne les aménagements d'urbanisme locaux orientés par le PLU.

- **Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air :**

La loi instaure le droit, reconnu à chacun, de respirer un air qui ne nuit pas à la santé. Pour cela, elle a imposé l'élaboration d'un Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA). Le PDU doit s'inscrire en cohérence avec ce dernier.

Le processus d'élaboration du PDU

C'est la Loi qui détermine les différentes étapes d'élaboration d'un PDU. La concertation est présente à toutes les étapes de l'élaboration du document, notamment par l'entremise des associations :

- **Les étapes légales pour l'approbation d'un PDU**

- ⇒ Pré-diagnostic et diagnostic sur la situation des déplacements dans l'agglomération
- ⇒ Scénarios et études de solutions
- ⇒ Évaluation puis "choix" du pré-projet par délibération de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU)
- ⇒ Soumission pour avis aux personnes publiques et concertation préalable avec la population (3 mois)
- ⇒ Prise en compte des avis et des résultats de la concertation
- ⇒ Enquête Publique (Délai minimum de 1 mois)
- ⇒ Procédures administratives : Transmission du rapport au commissaire enquêteur - Transmission du dossier par le préfet au président du tribunal administratif et à l'autorité organisatrice
- ⇒ Modifications éventuelles du projet
- ⇒ Approbation définitive du PDU par l'autorité organisatrice

Source : <http://pdu.agglo-paysdaix.fr/pdu/index.html>

Les scénarios du projet de PDU de 1997

- **Scénario A :**

Poursuite de la politique suivie jusque-là : on pense que pour réduire les embouteillages, la seule solution est d'augmenter la capacité des voiries et de développer pour les transports en commun le réseau métro qui possède « l'avantage » de ne pas pénaliser la circulation automobile. S'il reste un peu d'argent (peu probable en raison du coût du métro), on tente quelques améliorations pour les bus mais toujours sans vraiment réduire la place des voitures.

- **Scénario B :**

Ce scénario reconnaît que la réduction de pollution atmosphérique en agglomération passe par la limitation de la circulation des voitures. Il recommande, dans le même temps, de proposer en guise d'alternative des transports en commun efficaces et non polluants. Il s'agit donc de limiter la place des voitures uniquement au profit des transports en commun. Ce scénario présente donc les axes les plus fréquentés (ou ceux qui ont le plus fort potentiel en terme de nombre de voyageurs par jour) et propose qu'il n'y ait pendant les 10 ans d'application - vu la fréquentation attendue qui ne justifie pas les investissements gigantesques du métro - ni création métro ni prolongement souterrain. Le document présente 12 axes prioritaires :

- **A1 → Presqu'île - Oullins - Saint Genis Laval**
- **A2 → Presqu'île - Saint Just - Point du Jour - Francheville**
- **A3 → Vaise - Presqu'île nord - Part-Dieu - Vaulx en Velin**
- **A4 → Duchère - Vaise - Part Dieu - Vénissieux Minguettes**
- **A5 → Part Dieu - Caluire/Rillieux**
- **A6 → Presqu'île centre - Part-Dieu - Campus de La Doua**
- **A7 → Gerland - Etats-Unis - Grange-Blanche - Gratte-Ciel - La Doua (ligne de rocade)**
- **A8 → Vaulx en Velin - Bron - Vénissieux - Saint-Fons - Gerland (ligne de rocade)**
- **A9 → Presqu'île - Maisons Neuves - Décines - Meyzieu**
- **A10 → Bron - Grange-Blanche**
- **A11 → Presqu'île - Saint Priest**
- **A12 → Gerland - Oullins**

Il propose de réfléchir aux modes que ces axes utiliseraient et préconise que ce soient des modes de surface qui cumulent certains

avantages : traction électrique non polluante pour l'air de l'agglomération, site propre, priorité aux feux, matériel neuf qui n'a pas l'image de l'autobus (souvent assimilé à un transport polluant, inconfortable, de faible fréquence, englué dans la circulation...), matériel de grande capacité, fréquence au pire de 10 min en heures pleines et 20 min en heures creuses (pour les lignes qui présentent le plus faible potentiel comme les lignes de rocade). Le choix devait donc se faire entre le trolleybus guidé appelé parfois "tramway sur pneus" (type TVR de Bombardier, Translohr de Lohr ou Civis/Cristalis à guidage optique d'Irisbus), trolleybus moderne Cristalis d'Irisbus et tramway moderne selon l'importance de la fréquentation attendue sur les axes.

- **Scénario C :**

Il propose en plus des 12 axes prioritaires, de redonner une grande place aux déplacements à pieds ou en vélo pour diminuer enfin la part de la voiture (responsable en grande partie de la pollution atmosphérique - proportionnellement, bien plus que les autobus diesel par exemple - et responsable d'accidents, d'occupation importante de l'espace, du bruit...) dans l'ensemble des déplacements. Il prévoit également une politique globale de développement des transports avec :

- couloirs de circulations pour garantir une vitesse commerciale moyenne d'au moins 15 Km/h en centre-ville et 20 Km/h en couronne
- priorité aux feux dès la première couronne avec couloirs d'approche chaque fois que possible
- etc. (le reste concerne moins les TC)

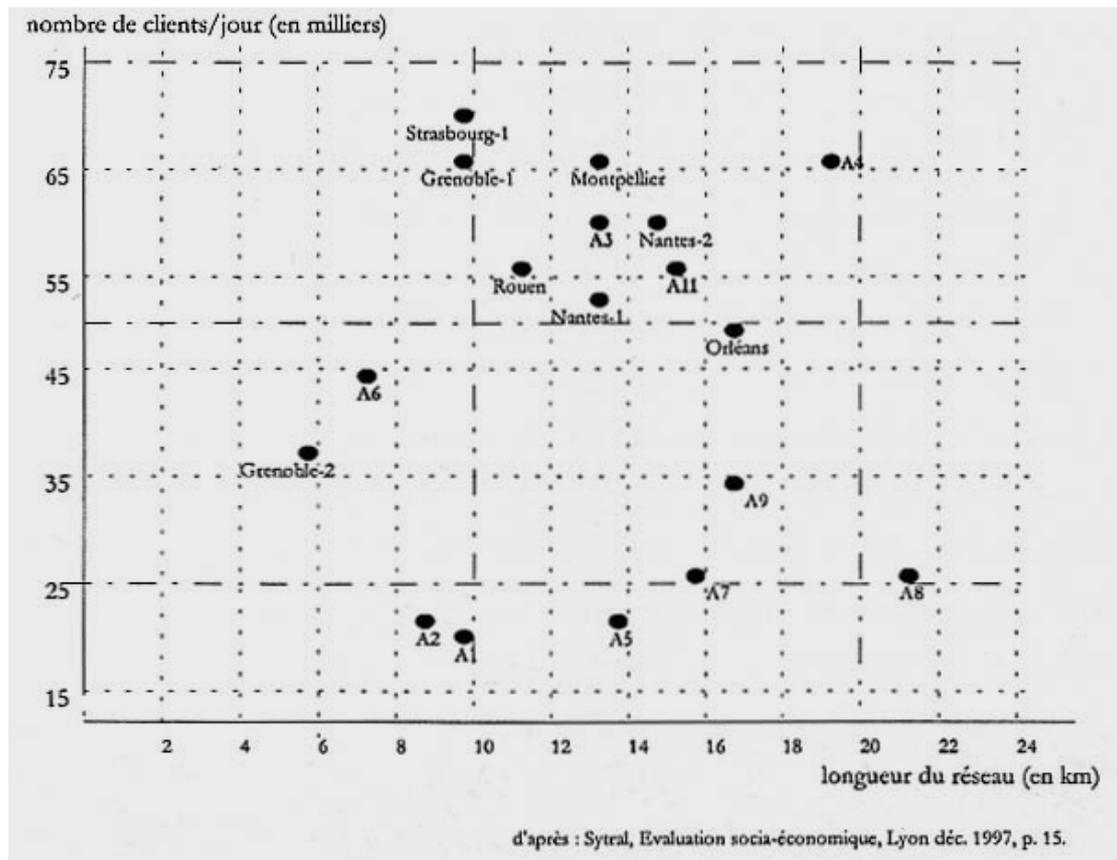
C'est le scénario C que les personnes qui ont participé au vote ont choisi à 76 %.

Le potentiel de chacune des lignes fortes du PDU de 1997

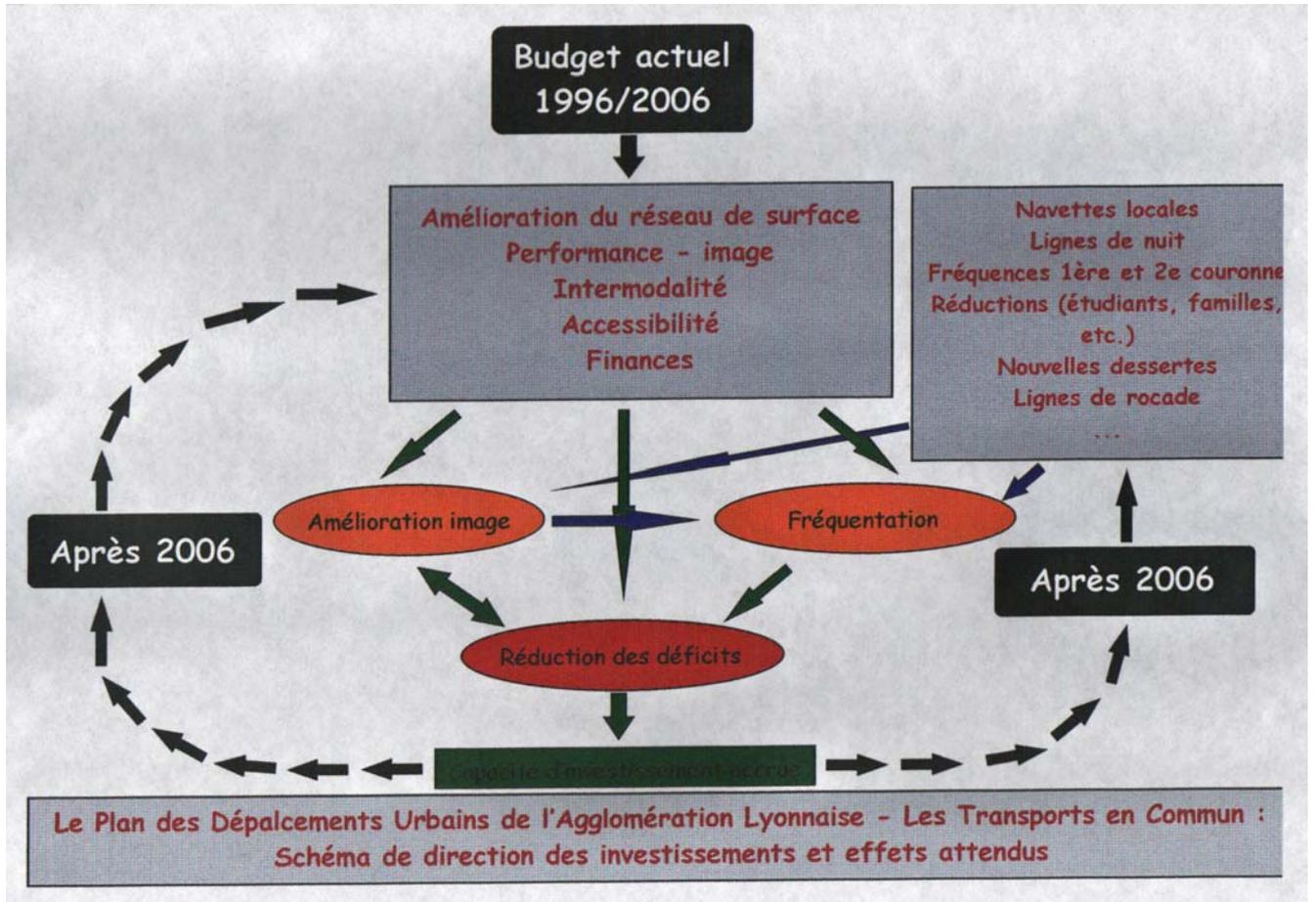
Après études préliminaires sur la fréquentation potentielle et le trajet possible, les lignes fortes étaient proposées ainsi :

- **A1 → Bellecour - Oullins - Saint Genis Laval**
- **A2 → Bellecour - Perrache - Trion - Point du Jour - Francheville**
- **A3 → Vaise - Saint-Paul - Hôtel de Ville - Part-Dieu - Grandclément - Vaulx en Velin**
- **A4 → Duchère - Vaise - Part Dieu - Etats-Unis - Minguettes**
- **A5 → Part Dieu - Caluire/Rillieux**
- **A6 → Perrache - Guillotière - Part-Dieu - Charpennes - Campus de La Doua**
- **A7 → Gerland - Etats-Unis - Grange-Blanche - Gratte-Ciel - La Doua (ligne de rocade)**
- **A8 → Vaulx en Velin - Bron - Vénissieux - Saint-Fons - Gerland (ligne de rocade)**
- **A9 → Perrache - Saxe-Gambetta - Laurent Bonnevey - Décines - Meyzieu**
- **A10 → Voir A11**
- **A11 → Perrache - Grange-Blanche - Bron - Université Lumière - Saint Priest**
- **A12 → Gerland - Oullins**

Pour comparaison et afin de voir quel mode de transport pouvait être choisi selon l'axe, on peut se référer à ce graphique (page suivante).



La « philosophie » du PDU de 1997 vis-à-vis des Transports en Commun



Amélioration du réseau de surface (hiérarchisation)

Lignes fortes : Diamétralisation par centre (Presqu'île et/ou Part-Dieu)
Fréquence importante, garantie
Temps de trajet garanti
Nouveau matériel : électrique
confortable
esthétique
performant
Image positive

Lignes d'agglomération
Lignes de rabattement
Navettes locales

Accessibilité

Matériel aménagé, accessible aux personnes handicapées (planchers bas, annonces visuelles et sonores, affichage braille, sièges adaptés...)

Arrêts aménagés et accessibles aux personnes handicapées (bancs rehaussés, plots au sol, ascenseurs dans les stations de métro...)

Intermodalité

Tarifification commune (TCU, train, parcs autos, taxis...)

Parcs-relais, garages à vélos...

TCU acceptant vélos

Finances

Bilan financier global équilibré
Les recettes des usagers couvrent les dépenses de fonctionnement

Le détail des axes imaginés et retenus par le SYTRAL.

Les axes en jaune vont être mis en oeuvre ou lancés dans le mandat 1996/2006. Les axes en bleu n'ont pas encore été prévus.

QU'A-T-ON FAIT SUITE A L'ADOPTION DU PDU ?

A l'époque, le SYTRAL était composé de 6 représentants du Grand Lyon et de 6 représentants du Conseil Général du Rhône. La majorité du SYTRAL suit donc les résultats des élections municipales... de Lyon (qui induisent les résultats des élections au Grand Lyon) !

Les lignes fortes du mandat municipal de Lyon 1995/2001 :

Sous la présidence de Christian PHILIP, le SYTRAL préféra faire le choix d'un matériel ayant fait ses preuves. C'est donc le tramway moderne type Citadis d'Alstom qui fut choisi pour les 4 lignes fortes les plus importantes tandis que, pour les autres, on envisageait plutôt le trolleybus de dernière génération de type Cristalis d'Irisbus. Les 4 lignes de tram projetées à l'origine étaient :

- **A6** → trajet retenu : **Confluent - Gare de Perrache - Gare de la Part Dieu - campus de La Doua**
mise en service prévue : **janvier 2001**
NB : La portion Confluent - Gare de Perrache fut suspendue en raison de la mise en œuvre du projet "Lyon Confluence" pour ne pas perturber la réflexion d'ensemble qui allait être menée pour ce quartier
- **A10/A11** → trajet retenu : **Gare de Perrache - Bachut - Grange-Blanche - Bron - campus de Bron - Porte des Alpes - Saint-Priest Bel-Air**
mise en service prévue: **janvier 2001** pour Perrache - Porte des Alpes et **janvier 2004** pour Porte des Alpes - Saint-Priest Bel-Air
NB : Le prolongement vers Saint-Priest fut plus rapide que prévu et l'ouverture eut lieu le 27 octobre 2003
- **A3** → trajet projeté : **Vaise - Saint-Paul - Presqu'île nord - Part-Dieu - Laurent Bonnevey - Vaulx-en-Velin**
mise en service prévue initialement: **janvier 2007**
NB : Si le trajet prévu épousait celui de la ligne 1+51, on risquait de voir se poser un problème de place pour le secteur Terreaux-Hôtel de Ville

- **A4 → trajet projeté : Duchère - Gare de Vaise - Part-dieu (par tunnel Croix-Rousse) - Etats-Unis - Gare de Vénissieux - Minguettes**

mise en service prévue initialement: plus tard (2010 ?)

NB : Cette ligne reprenait le trajet de la ligne 36. On aurait vu ainsi la capacité des voiries du tunnel de la Croix-Rousse réduite de moitié... Qui osera ?

La Déclaration d'Utilité Publique pour les 2 premières lignes parvint en septembre 1998. Malgré une procédure engagée notamment par des commerçants de la rue de Marseille (<http://membres.lycos.fr/tramway/>), les travaux commençaient (l'objectif étant la mise en service avant les élections municipales de 2001).

Les lignes fortes du mandat municipal de Lyon 2001/2007 :

En 2001, surprise ! La gauche passe à Lyon (et donc au Grand Lyon) suite à la division de la droite ! Le SYTRAL change donc de tête (Bernard RIVALTA succède à Christian PHILIP). La nouvelle équipe décide de quelques changements dans les projets prévus alors.

- **A1 → Presqu'île – Saint Genis-Laval :**
Le SYTRAL estime qu'il faut attendre la réalisation du TOP avant de pouvoir procéder aux aménagements.
- **A2 → Presqu'île – Francheville :**
Idem.
- **A3 → Vaise - Vaulx en Velin :**
Abandon du projet de tram remplacé par un projet de ligne par trolleybus type Cristalis nommé « C3 » reprenant les trajets des lignes 1 et 51. C3 comporterait un site propre uniquement dans le secteur de Vaulx-en-Velin et devrait se contenter dans la portion qui voit le plus de circulation de son couloir à contresens qui lui permet... d'aller moins vite que dans le sens de la circulation (en raison de l'absence de protection dudit couloir) !

- **A4 → Duchère - Vénissieux Minguettes :**

La portion sud Part-Dieu - Minguettes est la seule pour laquelle le SYTRAL a fait un choix. Il s'agirait du tram. La portion Jet-d'Eau - Minguettes devrait être mise en service en 2013 (début des travaux prévu en 2010). L'appel d'offre est en cours (septembre 2004) mais rien n'est encore décidé pour l'instant, d'autant que le retrait de l'engagement de l'Etat en matière de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) laisse planer l'incertitude sur les délais. Pour la portion nord, rien ne se fera dans cette mandature. A noter également que la mise en œuvre effective du projet dépendra de la prochaine mandature...

- **A5 → Part Dieu - Caluire/Rillieux :**

Un projet de 2 lignes en trolley type Cristalis partiellement protégées de la circulation est en concertation. La ligne C2 reprendrait l'itinéraire de la ligne 59 actuelle vers Rillieux et la ligne C1 ferait le trajet Part-Dieu - Caluire en faisant le crochet par la Cité Internationale et la Montée des Soldats où un site propre a été installé (site propre composé d'une seule voie emprunté actuellement dans un sens le matin et dans l'autre l'après-midi). Mise en service prévue en novembre 2008. Le projet intègre donc la desserte de la Cité Internationale qui était étudiée à part dans le projet du PDU de 1997.

- **A6 → Confluent - La Doua :**

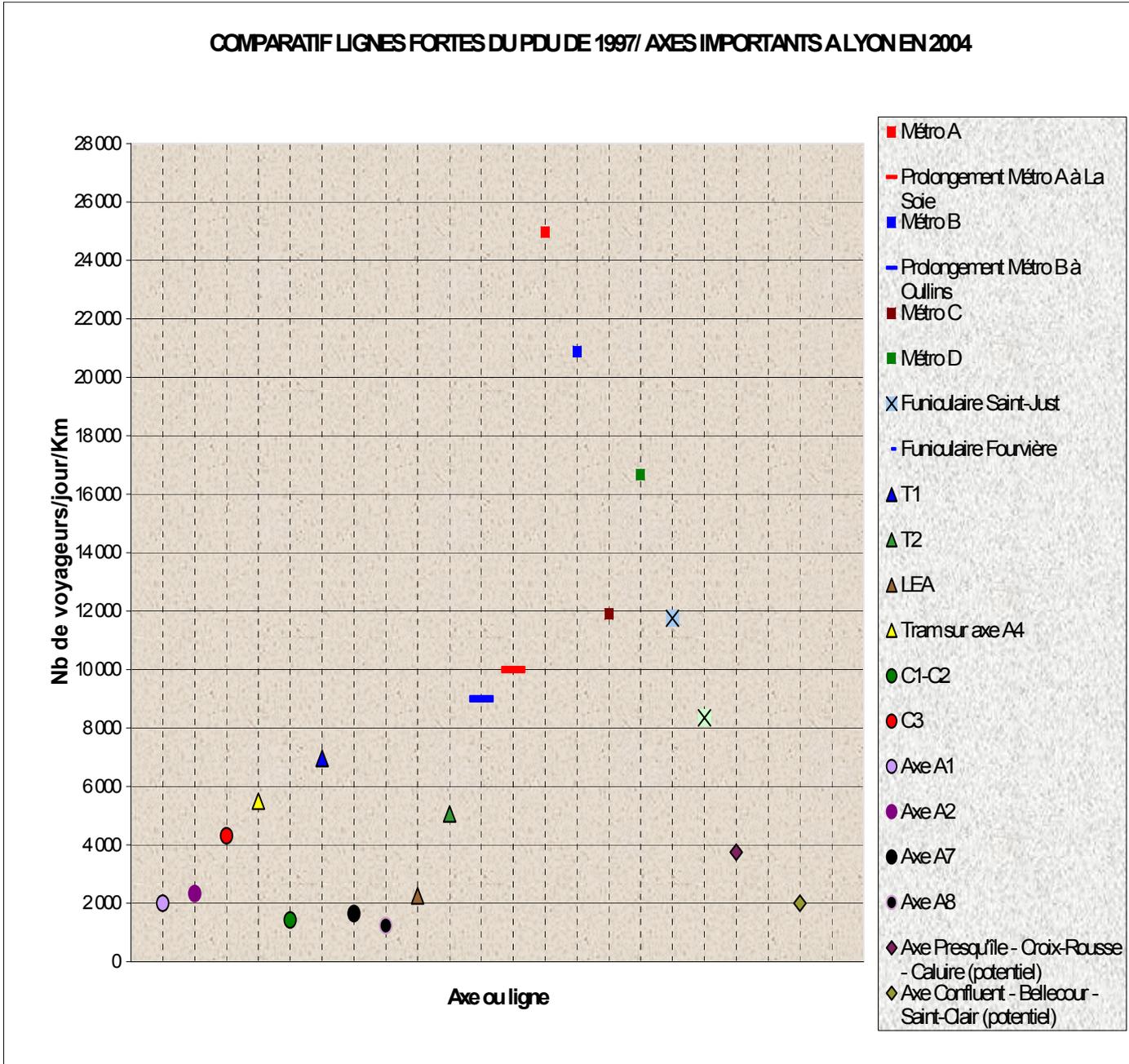
Réalisé par T1 sauf pour la portion Confluent - Gare de Perrache pour laquelle le tram sera prolongé. Les travaux sont en cours. Mise en service prévue en septembre 2005.

- **A9 → Meyzieu - Presqu'île :**

Pour cet axe, la municipalité avait fait de la conversion en tram de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL) un des points essentiels de son programme même si cela modifiait en partie la destination principale de l'axe puisque la ligne du CFEL aboutit à la Part-Dieu. Une solution a été trouvée en prévoyant le prolongement de la ligne A vers La Soie en correspondance avec le tram LEA (Ligne de l'Est de l'Agglomération) et le tram-train LESLYS (express vers l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry). Les 2 sont en travaux avec ouverture prévue pour fin 2006.

- **A10/A11 → Presqu'île – Bron - Saint Priest :**
Réalisé par T2 (prolongement ouvert le 27/10/2003).
- **A12 → Gerland – Oullins :**
Le PDU proposait un pont bus sur le Rhône présentant de nombreux avantages par rapport à un prolongement de la ligne B (évalué de 170 à 225 M d'€uros selon la longueur du prolongement) : rapidité de construction, coût (estimé à 25 M d'€uros pour le pont bus), trafic potentiel bien inférieur au trafic minimum d'une ligne de métro à grand gabarit mais aussi différence de temps de trajet négligeable par la solution bus sur pont que par métro (en raison du site propre) ! Le SYTRAL prévoit cependant plutôt le prolongement de la ligne B vers 2015. Les études devraient être lancées en 2005.

COMPARATIF LIGNES FORTES DU PDU DE 1997/ AXES IMPORTANTS A LYON EN 2004



Les autres éléments réalisés ou en projet avancé :

- Le PDU prévoyait également la réduction des voiries qui passent au-dessus d'une ligne de métro. Des pistes cyclables ont ainsi remplacé une voie sur l'axe Gambetta/Albert Thomas.
- Quelques carrefours ont vu des couloirs d'approche et des priorités aux feux aménagées. Par exemple pour l'arrivée à

l'arrêt Pont Kitchener RG des lignes 31/46/49/63/73 depuis la gare routière de Perrache.

- Des couloirs de bus ont été créés ou prolongés. Exemple : ligne 8 dans la montée du Roule ou lignes 10/14/15/17/47/63/88/182/185 dans la rue Stéphane Déchant en direction de Lyon.
- La nouvelle billettique (carte « Técély » et tickets magnétiques) mise en service à la rentrée scolaire 2002
- L'annonce dynamique des temps d'attente (« Visulys ») qui a été mise en place mais n'est pas encore complètement au point quelques années après...
- Un nouveau parc-relais est en cours de construction à Vaise. A noter que la situation provisoire à gorge de Loup semble devenir définitive (parking sur la place centrale du centre d'échange qui avait été instauré après l'effondrement du toit). De plus des parcs-relais ont été ouverts à IUT Feyssine, Porte des Alpes, Gerland et à Saint-Priest en correspondance avec le tram ou le métro.
- ...

OU EN EST-ON MI 2005 ? CE QU'IL RESTE A FAIRE. LA REVISION DU PDU :

En 2002, pour mettre en conformité le PDU avec les nouvelles lois notamment la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) et pour faire valider les orientations de son nouveau comité, le SYTRAL lança la révision du PDU qui est en attente de Déclaration d'Utilité Publique.

On note certains éléments :

- L'intermodalité par une tarification commune présentée de nouveau comme une priorité
- Les économies en raison de l'endettement du SYTRAL et de la baisse de fréquentation dont la solution retenue est la lutte contre la fraude notamment par la fermeture des accès de métro. A noter que le projet de PDU de 1997 montrait qu'une augmentation significative de la vitesse commerciale des lignes entraînait une réduction importante des coûts d'exploitation et qu'un moyen de faire des économies était donc de faire des aménagements comme franchissement prioritaire des feux ou couloirs partout où cela pouvait avoir des conséquences.

- L'intégration des projets de lignes fortes selon l'état actuel, ce qui peut faire craindre qu'il faudrait pour une nouvelle majorité au SYTRAL qui souhaiterait, par exemple, un tram sur l'axe A3, faire une nouvelle révision du PDU. A confirmer.
- Le secteur Craponne – Gorge de Loup ou la RN7 à l'Ouest où le PDU dit qu'on pourrait profiter d'aménagements sur voirie pour améliorer la circulation des TC

Sources :

Projet de PDU « 3 scénarios pour un débat » - 1997

Site Internet du SYTRAL : <http://www.sytral.fr>

Projet de révision du PDU – 2004

SYTRAL : « Evaluation socio-économique » - 1997

Site web d'un PDU : <http://pdu.agglo-paysdaix.fr/pdu/index.html>

La photo du mois



Kesskisspass sur LEL ?

Ouverture de la rubrique « Maquettes »

Grâce à l'accord de Laurent Quilici (Bordeaux) et à la participation de 2 de nos membres (Nathobus et Max), la rubrique « Maquettes » a enfin pu voir le jour. Un bon moyen pour les passionnés de maquettes de construire eux-mêmes des miniatures de leurs bus préférés.

Ouverture de la rubrique « Bibliographie »

Après avoir découpé des bus, un peu de détente avec de la lecture. Lyon en Lignes vous propose depuis peu et grâce à la participation de nombreux membres une liste d'ouvrages traitant de près ou de loin des transports en commun de Lyon et son agglomération. Livres actuels ou anciens, techniques ou romancés, un large choix vous est offert. Une bibliographie qui ne demande qu'à s'étoffer (n'hésitez pas à nous communiquer des titres qui seraient absents).

Ce e-magazine est la propriété de Lyon-en-Lignes et ne peut être vendu ou reproduit à des fins commerciales.

Vous pouvez le consulter ou le télécharger gratuitement sur le site www.lyon-en-lignes.org dans la rubrique « Le Mag ».

Les photos utilisées dans le Mag de Lyon en Lignes

Le Rédacteur en Chef de Lyon en Lignes possède une autorisation temporaire et précaire de photographeur sur le réseau TCL, en vertu de l'article 18 de l'arrêté du 21 avril 1978 interdisant les prises de vue sur les réseaux de transport, obtenue auprès de la SLTC.

Pour plus de transparence et de respect de la personne, nous évitons autant que possible de faire apparaître les visages du personnel du réseau TCL et des passants. Lors des prises de vue en gros plan, nous demandons systématiquement l'autorisation à la personne intéressée si cela est possible (véhicule à l'arrêt).

Si votre visage apparaît malencontreusement sur une photo parue dans notre Mag, merci de nous en excuser et de nous le signaler afin que nous puissions faire le nécessaire à l'adresse lemag@lyon-en-lignes.org

Merci à vous pour votre compréhension !

Pour toute suggestion, commentaire ou critique, n'hésitez pas à vous exprimer sur notre ligne directe. Si une photo vous plaît et que vous souhaitez la recevoir par e-mail, n'hésitez pas à nous contacter !

Pour vous, une seule adresse !

lemag@lyon-en-lignes.org

Remerciements : Merci à Bus64 pour son "Bussorama", à Amaury pour son article sur le PDU du Grand Lyon, à bobmétro pour ses photos historiques, à SP98 pour sa photo du dépôt de Parmentier.