

Le Mag



Numéro 25 - juin 2005

Bonjour à tous !

2 bougies pour ce mois de juin 2005 ! Avec un premier numéro portant sur les travaux du prolongement de T2 à St Priest, un numéro 1^{er} anniversaire sur la ligne 1, nos voici maintenant à 2 ans d'existence !

Du Mag 1 au Mag 25, toujours autant de plaisir à concevoir ce modeste Mag pour vous faire partager photos, commentaires, histoires...

Merci à vous tous de votre fidélité et de vos encouragements tous les mois !

Toute l'Equipe de Lyon en Lignes vous souhaite une excellente lecture !



Le Mag de Lyon en Lignes

SOMMAIRE

<i>« BUSSORAMA »</i>	P4
<i>À la découverte des lignes du réseau TCL</i>	P14
<i>Suivons les travaux : le réseau TCL bouge</i>	P32
<i>Dossier coup de cœur</i>	P34
<i>Dossier coup de gueule</i>	P39
<i>Le dossier historique</i>	P42
<i>La Photo du mois</i>	P69
<i>KesskiSSpass sur LeL ?</i>	P71

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



Incendie Ligne T2

Samedi 28 mai vers 11h, un début d'incendie s'est déclaré sur une rame de la ligne T2 à la station Grange Blanche, en direction de Perrache. Les flammes sont sorties à gauche du bogie avant, près des roues et du système de freinage. Il s'agit sans doute d'un échauffement au niveau des disques de freins, mais une enquête devrait nous en dire plus dans les jours qui viennent.

Les pompiers sont rapidement intervenus et ont pu facilement maîtriser ce début d'incendie. La ligne T2 a été fortement perturbée une bonne partie de l'après-midi.



Agression ligne 11 : les suites

Le conducteur qui a été victime le 24 mai d'une tentative de strangulation a participé à la comparution immédiate de son agresseur au Palais de Justice de Lyon. Il s'agit d'un déséquilibré invalide à 80% qui sera jugé en juillet prochain.

Choqué, le conducteur TCL a été mis en arrêt jusqu'au 6 juin.

Ce dernier se dit "touché par la solidarité de ses collègues qui ont débrayé" et désolé pour les lyonnais qui ont du rentrer à pied, dont il a fait partie.

Un conducteur TCL condamné

Un chauffeur de bus de la ligne 62 des TCL a écopé de 6 mois de prison avec sursis et 500 euros d'amende.

En octobre 2002 il avait grillé un feu rouge, avant d'entrer en collision avec un camion à Bron. Dans l'accident, 18 passagers avaient été blessés et une femme de 48 ans avait succombé à ses blessures. Le tribunal l'a donc reconnu coupable.

VELO'V

Suite à la mise en place chaotique le jeudi 19 mai du système révolutionnaire Vélo'V, JC Decaux a dû retarder la mise en service afin de



réparer le système informatique qui a connu un bug. Les débits enregistrés par les bornes Vélo'V ont jusque là été annulés par l'entreprise qui encaissait accidentellement les cautions de 150€ ainsi que les frais de 1€... Une bourde qui semble avoir beaucoup déçu les lyonnais qui ont été près de 700 à tenter

leur chance auprès d'une borne en 5 minutes ! Le Grand Lyon prend cette déception positivement, cela impliquant en effet une forte volonté de la part des lyonnais d'utiliser ce mode doux !

Dans un premier temps ce sont 200 vélos qui ont été remis en service principalement en presqu'île, puis le 1^{er} juin 200 autres vélos ont été dispatchés sur Lyon et Villeurbanne avant d'atteindre les 800 vélos prévus pour la mi-juin.

Mais Vélo'V ne fait pas que des heureux :

Jean-Claude Mouton tient un magasin de location de vélos rue Servient, à deux pas du Grand Lyon. Il est particulièrement mécontent du projet de location de vélos du Grand Lyon pour une bouchée de pain, qu'il juge déloyal. En effet, il déclare que le manque à gagner pour son commerce sera de 30 000 € et qu'il sera forcé à terme de fermer son magasin en raison de la concurrence de la Communauté Urbaine...

Il a donc saisi le tribunal administratif pour "concurrence déloyale par vente à perte" et attend de voir les réactions du Grand Lyon et de la société JC Decaux, à l'origine de ce projet.

Rénovation des vieilles lignes TER

La SNCF va lancer un vaste programme de rénovation sur les lignes TER Lyon-Roanne et Lyon-Bourg en Bresse qui souffrent de vétusté. Ce



programme consistera dans un premier temps à améliorer la signalisation, ce qui permettra sur Lyon-Roanne de gagner 13 minutes sur le temps de parcours. Sur Bourg



en Bresse, le doublement partiel de la voie permettra une amélioration des

fréquences et de la régularité. De plus, suite à la présence de portions de voie non encore électrifiées, du matériel bi-mode (diesel/électrique) va être commandé.

La mobilité quotidienne des femmes

Dans le cadre de la semaine du développement durable, l'Espace des temps du Grand Lyon et le Certu ont organisé un débat public le 2 juin sur le thème " La mobilité quotidienne des femmes : différente ? durable ?"

La mobilité (quotidienne) des femmes est-elle spécifique ? Comment évolue-t-elle ?

Est-elle toujours si différente de celle des hommes ? Va-t-elle dans le sens d'un développement durable ?

Les comportements de mobilité des femmes se rapprochent de ceux des hommes. En 1999, 78% des femmes (et 92 % des hommes) détenaient le permis de conduire.

Elles ont de plus en plus une voiture à disposition, qu'elles utilisent pour une mobilité de plus en plus forte : 54 % des femmes actives utilisent une voiture. Et ce, même si contrairement à une idée reçue, le temps de mobilité quotidienne des femmes est plus faible que celui des hommes.

D'autres différences persistent : malgré l'explosion de l'activité féminine en France (80% des femmes travaillent aujourd'hui), elles continuent d'assumer les tâches quotidiennes et leur mobilité est adaptée en ce sens.

Les femmes actives se déplacent comme les hommes actifs, c'est-à-dire majoritairement en voiture. Elles utilisent nettement moins le vélo, (1% des déplacements des femmes se font en vélo contre 5 % pour les hommes) et nettement plus les transports publics (10% contre 4 %) et la marche à pied

(24% des femmes contre 17 %). Près des 2/3 de la clientèle des transports publics urbains sont d'ailleurs des femmes.

Quant aux conséquences du développement de cette mobilité féminine, elle pose les mêmes questions (qui ne sont pas anodines!) que celle de la mobilité masculine, en termes de développement durable.

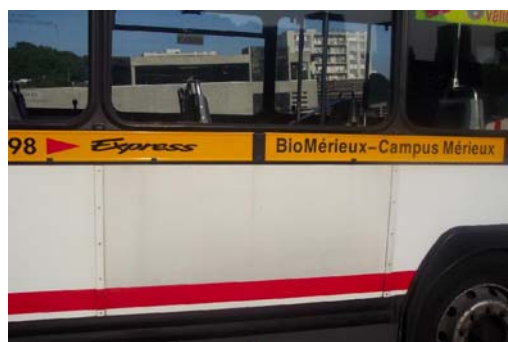
Leslys intéresse !

La ligne LESLYS devant relier la Part Dieu à l'Aéroport Lyon-Saint Exupéry , intéresse déjà deux groupements. Le premier Keolis-Eiffage-SNCF et le second Connex-Campenon Bernard-Vinci. Le conseil général doit se réunir pour étudier ces propositions. La ligne Leslys doit être mise en service au printemps 2007.

Nouvelle ligne 98 express

Le 2 mai a vu l'aboutissement du PDE avec Biomérieux à Marcy l'Etoile. La ligne 98 a été modifiée et renforcée. Des services express ont été créés entre Gorge de Loup et Marcy Campus (le nouveau terminus). Pour ce faire, trois articulés ont été dépêchés, il s'agit des PR180.2 n° 2144, 2145 et 2148. Ces nouvelles affectations ont entraîné des mouvements dans la série 2100, dont le retour de réforme du 2123 et de la réserve générale du 2127.

NUMERO PARC	DE	VERS
2145 et 2146	Pins JD	Vaise (98 ^E et scolaires)
2144	Vaise 40	Vaise 98 ^E
2123	Réforme	Pins JD
2127	DST	Pins JD



EN DIRECT DE LA LIGNE 98 EXPRESS

Depuis le 2 mai, la ligne 98 express relie Gorge de Loup à Marcy campus Mérieux , où les laboratoires Mérieux emploient environ 4000 personnes. Cette ligne est le premier résultat visible des PDE engagés depuis quelques années. En plus de ces services express tous les services de la 98 ont été prolongés à Marcy Campus Mérieux.

Pour ce faire trois conducteurs supplémentaires ont été affectés à la ligne. Elle est passée de 7 à 10 voitures simultanément en ligne, un renfort d'offre non négligeable pour les habitants de Marcy qui profitent indirectement de ce PDE.



2117 vu au terminus de Marcy Campus



2117 vu à Gorge de Loup

La ligne 98 est toujours exploitée en standards R312 (3329 à 3332 et 3372 à 3375), l'express l'est avec trois articulés PR180.2 (2144, 2145 et 2148). Trois départs ont lieu le matin de Gorge de Loup (7h15, 7h20 et 7h25) avec retour en trajet normal. Le soir ce sont également trois départs (17h11, 17h17 et 17h24). A noter qu'un départ supplémentaire a été ajouté le matin de Gorge de Loup à 5h32 sur la 98 pour les personnes travaillant en équipe.

PDU 2005

Le PDU version revue et corrigée à la sauce 2005 a été approuvé par le SYTRAL lors de son dernier Comité Syndical. Il s'agissait de le mettre en conformité avec la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain).

C'est depuis le 21 novembre 2002 que cette mise à jour est en marche, et elle ne s'achève qu'aujourd'hui. Entre temps, concertation et enquête publique se sont succédés, pour enfin être voté à l'unanimité par le SYTRAL, à l'exception de 2 abstentions.

Cette mise à jour du PDU insiste sur " l'amélioration de l'efficacité des principales lignes de bus", sur "un meilleur partage de la voirie en faveur des piétons et des cyclistes" et sur la création de "Zones 30" à "grande échelle".

Les commissaires enquêteurs ont également beaucoup insisté pour avoir des précisions sur les délais de la mise en place du prolongement du métro B à Oullins, sur la régularité des principales lignes de Bus ainsi que sur les modalités de mise en place de l'intermodalité avec le réseau TER.

Murs anti-bruit et premiers rails sur LEA

Sur les 14.7 km que comptera LEA entre la Part Dieu et Meyzieu, ce sont 7 km qui seront équipés de murs antibruit. En effet, certains secteurs relativement proches de la ligne comme dans le 3ème ou à Meyzieu, seront particulièrement soumis aux bruits et aux vibrations. Un test est donc en cours près du centre de maintenance de St Priest, là où les conditions de circulation sont proches de celles que rencontrera LEA sur une grande partie de son tracé. Le mur mesurera entre 1,5 et 2,25m de hauteur pour 52 cm d'épaisseur de pierre. Après validation, ce sont 21 000 blocs de ce type qui seront livrés, tout droit venus de la carrière de Nîmes, dont cela représente 1 an de production !

Même si la présence des rails sur le tracé de LEA est une réalité qui date de plus d'un mois, la cérémonie officielle de la pose du 1er rail a lieu jeudi 02 juin en présence de G. Collomb, M. Mercier et B. Rivalta. Ce chantier est le plus important actuellement sur l'agglomération Lyonnaise et devra être prêt pour le 8 décembre 2006.

Mr Collomb indigné !

Lors de la pose officielle du 1er rail de LEA jeudi 02 juin, Gérard Collomb Maire PS de Lyon s'est indigné du mouvement de grève surprise entamé dans la journée du 24 mai dernier, en pleine journée, laissant des milliers de Lyonnais et Grand Lyonnais "sur le carreau".

Il parle d'une "remise en cause du service public" et dénonce le manque de "fiabilité" du réseau TCL, qui doit être capable d'assurer un meilleur niveau de service, et de ramener le soir les personnes transportées le matin.

Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, est sur la même longueur d'onde : il affirme que la polyvalence des équipes de contrôle / sécurité voulue par M. Farrandou, Directeur de la SLTC, est inscrite dans le contrat liant la SLTC et le SYTRAL, et que 20 nouveaux postes seront prochainement créés. De plus, ce dernier affirme que 40 millions d'Euros ont dores et déjà été investis dans des équipements rendant le réseau plus sûr. Mais l'ombre d'une grève plane sur le 21 juin !

Nouveautés de la rentrée

Ajustements à St Priest (prise en compte du tramway):

Nouvelle affectation des lignes 54 et 76 (54 Gare de Vénissieux / Corbas, 76 Corbas/ St Priest).

Nouveau fonctionnement de la ligne 50 .

Ligne 94 prolongée mais allégée.

Légère modification d'itinéraire de la ligne 87 à Vénissieux.

Pour le sud ouest :

La ligne 15 reprend l'intégralité de l'offre de la 182, celle-ci disparaissant. La ligne 15 verra plusieurs services desservir Charly Centre (par l'itinéraire actuel de la 182). Une fréquence accrue et régulière sur le tronçon Pierre Bénite-Bellecour sera un des changements notables de la ligne.

En Val de Saône (janvier 2006):

Suppression de la ligne 90 .

Extension de la ligne 43 à Genay .

La ligne 40 s'enrichit de plus de services en direction de Pêcherie .

Adaptation des temps de parcours:

Lignes 23, 34, 38, 62, 74, N58 et E59 .

Adaptation des charges:

Lignes 26, 49, 74 et 83 (pendant les vacances scolaires de printemps) .

Évolutions des lignes JD:

201 et 82 sur Rillieux .

90 (la Favorite) .

JD75 sur Fontaines St Martin .

Renfort ligne 97 en correspondance avec la JD64 .

En suspend (sous réserve de financement) :

Renfort ligne 21.

Exploitation ligne 59 le dimanche après-midi.

4 dessertes d'entreprises dans le cadre du Plan de Déplacement Entreprises (PDE).

Saccages à Masséna

Cela aurait pu ressembler à une opération commando : des individus cagoulés ont saccagé en soirée la station Masséna, tout au moins les portillons d'accès au métro. Il y en a eu pour 15 000 euros de dégâts. La fermeture des accès ne plait apparemment pas à tout le monde !

LEA inquiétée

LEA est inquiétée par plusieurs entreprises ainsi que par l'association des industriels de la région de Meyzieu depuis juin 2004 suite au projet de construction d'un Parc Relais au terminus de la ligne. En effet, ceux-ci reprochent au SYTRAL l'acquisition de terrains "à risque" : hausse du trafic, présence d'industries classées, lignes à moyenne et haute tension... Le SYTRAL affirme avoir bien pris en compte ces "problèmes" et les maîtriser.



L'ancienne maison de garde barrière à l'emplacement de la future station « Dauphiné Lacassagne »

***À la découverte
des lignes du réseau TCL***

La ligne 12 : l'éternelle



PR180 en test sur la ligne 12 – juillet 1982

L'éternelle pourquoi ? Car elle a su conserver son tracé originel. Son itinéraire actuel est quasiment identique à celui qu'empruntaient jadis les tramways. La ligne 12 est donc un exemple de longévité !

Mais la ligne 12 n'est pas seule : elle a une petite sœur qui, elle, a eu une vie tumultueuse et pleine de rebondissements.

Leurs histoires

Création 1888 : Bellecour – St Fons .Tramways à traction vapeur « Lamm & Francq »

1889 : Bellecour – St Fons – Vénissieux

1895 : Electrification (motrices Buire à impériale dites « Belles-Mères »)

1930 (à partir de) : Motrices type « Lyon »

1937 : Fin de concession OTL, reprise de la Ligne par la Cie Lafond (autobus ZPDF)

1939 : Reprise par OTL. : motrices « Buire Croix Rousse »

1944 : Motrices Buire standards

1949 : Autobus Berliet PCK et création service 12B pour La Borelle (future ligne 35)

1953 : Autobus Berliet PCK et PCR

1955 : Autobus Berliet PBR

1963 : Création service 12C (Les Clochettes) : future ligne 60

1967 : Création navette M : Vénissieux – les Minguettes (PH 80) jusqu'en :

1968 : Prolongement de Vénissieux centre à Minguettes centre et des partiels St Fons à Grand Chassagnon

1969 : Passage à 1 agent avec Autobus Berliet PCM (série 1200) et prolongement des services Grand Chassagnon à Minguettes Sud

1976 : Saviem SC10 (série 2400) et self-service

1980 : Renault SC10 (série 3600)

1982 : prolongement de l'antenne Minguettes-centre à Minguettes –sud qui prend le nom de Minguettes-Darnaise et création de la ligne express 90 qui reprend les services passant par Grand-Chassagnon

1993 : La ligne 90 prend le numéro 12^E parcours Bellecour-St Fons puis Bellecour-Minguettes Darnaise en 1994. (PR180.2)

1994 : Renault R 312 (série 3000)

1997 : 12^E= R 312 (série 3000)

1998 : Renault Agora (série 2400)

2000 : 12^E= Gerland Debourg – Minguettes Darnaise.

2003 : Irisbus Agora Line (série 1400)

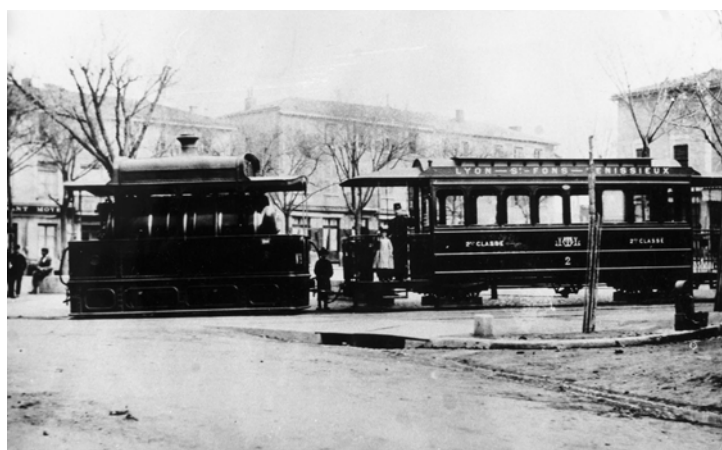


Motrices 2 essieux "Dyle & Baclan ou ex-remorques rame à vapeur transformées en motrices : vers 1896/1900



Motrice bogies type Lyon : de 1930 à 1937

Autobus Berliet PCK (série 1101 à 1165) : entre 1951 et 1955



Motrice Buire ancienne type A, n°82 :
entre 1889 et 1895

Rame à vapeur Système Lamm & Francq
entre 1889 et 1895

Source (images) : Archives Mairie de Vénissieux/Communication.

Lyon en Lignes tient à remercier la Mairie de Vénissieux pour lui avoir aimablement envoyé ces photos et permis de les diffuser dans ce numéro du Mag.

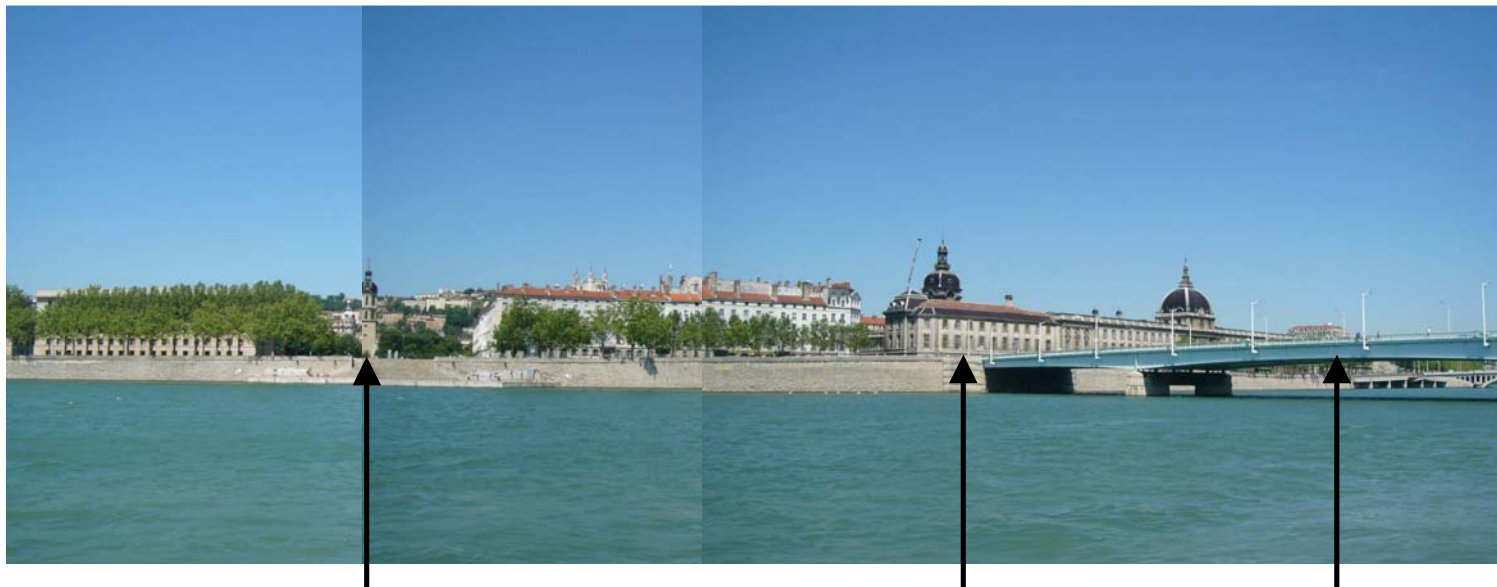
Une preuve d'intérêt qui nous a beaucoup touchés.



La ligne 12 à l'arrêt "Place Sublet" en direction des Minguettes

La ligne 12 est affectée au dépôt d'Audibert, situé à Lyon, dans le 8ème arrondissement. Elle est aujourd'hui exploitée en Agora Line Clim série 1400 (1433 à 1448), véhicules les plus récents du réseau TCL.

Au départ de Bellecour Antonin Poncet (devant la grande Poste), la ligne fait terminus à "Minguettes-La Darnaise", au coeur de la ZUP de Vénissieux.



Clocher de l'ancien
Hôpital de la Charité et
Place Antonin Poncet

Hôtel Dieu

Pont de la Guillotière



↑ L'arrêt de dépose des
voyageurs lors de l'arrivée à
Bellecour.



La ligne 12 se met en place

Les lignes 12 et 58 vues
depuis la ligne 8 dans la
trémie sur la Quai de Rhône. ↓

Depuis la Place A. Poncet, la 12 passe devant l'Hôtel
Dieu puis file sur le Pont de la Guillotière.



Pont de la Guillotière



Nous partons en compagnie du métro D mais en surface, sur le Pont de la Guillotière que nous traversons jusqu'à la « Fosse aux Ours », où un nouveau Lyon Parc Auto est en cours de construction, à deux pas du centre Presqu'île de Lyon.

Juste après, nous croisons la ligne T1 du tramway à la hauteur de l'arrêt « Guillotière » puis nous empruntons le 1^{er} site propre de la ligne, sur le Cours Gambetta. Il s'agit d'un couloir à contre-sens dans lequel nous accompagne depuis peu la ligne 23, qui ne passe plus par la Grande rue de la Guillotière.

Près de la Place du Pont



« Saxe-Gambetta » : c'est ici que nous laissons la ligne D pour tourner à droite sur l'avenue Jean Jaurès avec les lignes 4, 11 et 18.

Attention, ça charge ! Aux heures de pointes, la 12 est souvent saturée à partir de Saxe-Gambetta, surtout depuis que les articulés ont été supprimés pour renforcer les fortes périodes d'affluence (dès l'arrivée des nouveaux Agora Clim, les quelques PR118 présents sur la 12 ont été supprimés).

Nous ne restons pas très longtemps sur l'avenue Jean Jaurès, nous tournons rapidement à gauche dans la rue de la Thibaudière pour marquer un arrêt qui a été aménagé récemment avec un joli quai adapté aux personnes à mobilité réduite.



Le couloir à contre sens
avenue Jean Jaurès (Lyon 7)



Un Agora en direction de Bellecour sortant de la
rue de la Thibaudière vers l'avenue Jean Jaurès

Après quelques virages dans le 7^{ème}, nous laissons quelques étudiants rue de la Madeleine (Résidence étudiante) et nous rejoignons la rue Garibaldi.

« Garibaldi-Berthelot » : correspondance Tram T2 et... « Vélo'V ! Eh oui, une station Vélo'V du Grand Lyon est présente à la descente du bus. Une bonne occasion de tester ces nouveaux vélos. La ligne 12 emprunte ensuite la rue



Vélo'V à Garibaldi-Berthelot

du Vivier ou une belle piste cyclable bi-directionnelle bien protégée a été aménagée. La rue du Vivier, c'est aussi une cohabitation très rapide avec la ligne 35, que nous quittons immédiatement arrivés sur la Route de Vienne.



Un Agora franchissant les voies de T2 à Garibaldi-Berthelot



La rue du Vivier, autrefois autoroute à 2 voies, a été reconverte en piste cyclable.



En direction de Bellecour, la ligne emprunte la Route de Vienne jusqu'à l'avenue Berthelot où elle croise la ligne T2 à l'arrêt « Route de Vienne ».

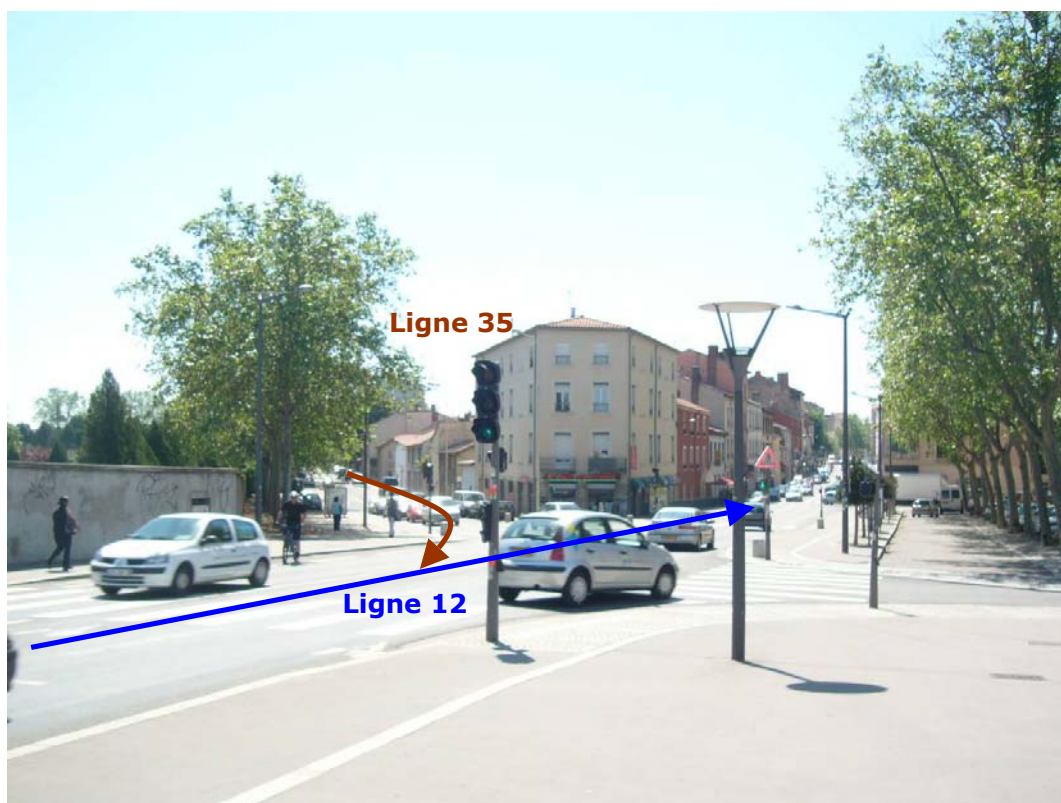
Voilà, nous avons pris notre rythme de croisière : maintenant, cap plein Sud ! La Route de Vienne nous mènera jusqu'à St Fons. C'est en effet le prolongement nord de la RN7, route historique que l'on peut admirer sur les plus vieux plans de Lyon avec la Grande rue de la Guillotière !



Au nord de la route de Vienne, nous franchissons les voies SNCF dans le quartier du « Grand Trou » dont le nom tient au fait qu'une grande tranchée a été creusée pour le passage des trains, créant par la même occasion une énorme « plaie » au sein

de ce « coin » du 8^{ème} arrondissement de Lyon.

La ligne 35 nous quitte en direction du dépôt d'Audibert sur la gauche dans la rue Carrier. Nous continuons tout droit plein Sud en direction du quartier du Moulin à Vent situé à cheval sur Vénissieux et Lyon 8^{ème}.



Le Quartier du
"Grand Trou"

« Prochain arrêt : Moulin à Vent ! »

C'est ici que nous retrouvons notre petite sœur, la ligne 12^E qui arrive de la droite en compagnie de la ligne 32, en provenance de Debourg Métro B (Perrache pour la 32).

Nous sommes à présent en tronc commun avec la 12^E qui joue le rôle de renfort de la 12 entre St Fons et Moulin à vent.

Arrivés au périphérique, nous sommes aux portes de la Ville, à la Porte du Moulin à vent, juste en face de Renault Lyon Sud et au terminus de la 38.

Une fois le périphérique passé, nous entrons sur la commune de St Fons.



L'ancien terminus de St Fons, il y a quelques années certes, est en vue. Nous sommes à St Fons 4 chemins. Il nous faut tourner à gauche pour rejoindre Vénissieux via la grande rue de la République.

Entrée de Vénissieux. Nous sommes désormais dans le centre ville de Vénissieux, qui était jadis un village agricole. La Place Léon Sublet, place de l'ancienne mairie, n'est plus directement desservie comme avant, le bus passant sur une petite déviation au Sud du centre. Cela évite trop de circulation dans un centre que le Maire a voulu semi piétonnier.





C'est à partir de ce moment que notre Agora Line Clim attaque les pentes de la colline des Minguettes, sur laquelle se perche la fameuse « ZUP », construite à partir de 1968.



C'est par l'avenue d'Osschatz que le 12 (en tronc commun avec la 36 et 48) se hisse sur la colline des Minguettes.



Nous sommes au sommet de la côte, sur le futur trajet de la ligne T4 du tramway qui reliera la Part Dieu aux Minguettes.

Ci-contre, l'avenue Jean Cagne.



Le quartier de la Darnaise est désormais en vue, très impressionnant avec sa forêt de tours de plus de 15 étages qui s'alignent au-dessus de nos têtes.

Ce quartier est en cours de recomposition. Les tours sont peu à peu détruites car souvent inoccupées ou squattées. L'urbanisme des années 2000 se voulant plus mixte, elles devraient être remplacées par des immeubles de plus faible hauteur.

Le tramway T4 sera peut-être un des ingrédients de la réussite de la réhabilitation de ce quartier.

Près du terminus, nous croisons les lignes 36 et 48 qui sont respectivement exploitées en Agora Clim et PR118. On remarque que la ZUP, hormis la ligne 12, est très bien desservie par les bus (36, 48^E, 93, 60), même si elle n'aura jamais son métro.



Un Agora Clim de la 36 et notre Agora Clim de la 12.



A gauche, le PR118 de la 48E.

Voilà, quelques mètres plus loin, nous sommes à la Darnaise.

Certains services de la ligne 12 sont prolongés au Collège Michelet aux heures scolaires





La nuit venue, la ligne 12 se transforme :

Dans les Minguettes, elle dessert les arrêts en direction de la Darnaise uniquement et effectue une boucle pour revenir à l'arrêt Herriot Cagne en direction de Bellecour. Cette mesure a été prise pour améliorer la sécurité dans les quartiers dits « sensibles » des Minguettes et de la Duchère. Ainsi la ligne 36 fait la même chose à ses 2 terminus.



La ligne 12E sous les tours de la Darnaise



La ligne 12E à l'arrêt "Minguettes Darnaise" en direction de Debourg Métro B

Repartons dans l'autre sens pour explorer la ligne 12^E. Nous ne repartons pas vraiment en sens inverse puisque la ligne sort de la Darnaise en tournant à droite, puis à gauche sur la rue des Martyrs de la Résistance.

La ligne va maintenant rejoindre directement le centre de St Fons, sans passer par le centre de Vénissieux, d'où son indice « E ».



La descente de la colline se fait par l'avenue Antoine Gravallon.

De St Fons centre à Moulin à vent, nous sommes sur le même itinéraire que la ligne 12 « classique ». Au Moulin à Vent, nous tournons à gauche sur l'avenue Challemel Lacour, sur le même itinéraire que la ligne 32. Nous coupons les voies SNCF puis la rue de Gerland avant de faire terminus non loin du métro Debourg.



Gerland Debourg : terminus commun avec la ligne 17.

Suivons les travaux !



T1 Montrochet

Ca y est, les travaux touchent à leur fin ! Les premiers essais à blanc vont pouvoir avoir lieu cet été entre Perrache et Montrochet, le nouveau terminus de la ligne T1 au sud de la Presqu'île.

Les aménagements sont désormais terminés, seuls les carrefours à feux sont encore à mettre en service pour le passage des rames.



La Station « Ste Blandine »

Contrôle d'accès : les nouvelles stations en travaux

Voici les stations actuellement en travaux :

- Masséna (suite à vandalisme).
- Laennec.
- Part Dieu.
- Jean Macé.
- Place Guichard.
- Valmy.
- Gare de Vaise.
- Hôtel de Ville.

Prochainement...

- St Just



La station Masséna
sur la ligne A

Le dossier coup de coeur



Ça y est, nous l'avons eu, le Bus de LEA ! Le bien nommé SC10u qui le pourchassait nuit et jour depuis des mois l'a enfin coincé dans une impasse sombre près de la Part Dieu ☺

Il s'est en effet arrêté le temps d'un après-midi rue de la Villette, non loin du futur terminus de la Ligne de l'Est de l'Agglomération, décidément bien à l'Est de la gare de Lyon Part Dieu.

Nous avons choisi cette photo car pour nous, elle est le symbole du choix fait par le SYTRAL de l'envoyer à la Villette : le bus stationne sur la rue du même nom et juste derrière lui, on aperçoit la fameuse impasse Millon, impasse la plus connue du Grand Lyon maintenant qu'elle oblige LEA à se plier en deux.



Alors, revenons-en au bus de LEA, qui nous intéresse ici plus particulièrement. Mais à quoi sert-il ? Quelles sont les informations qu'il donne, par qui est-il conduit... ?



Le bus de Lea

Informier, expliquer et accompagner

Bienvenue dans le bus de Lea. Ce véhicule informe les riverains de la ligne de l'avancée des travaux. Depuis le lancement du projet en 2001, le SYTRAL privilégie la concertation et l'information du public.

En 2005 et 2006, le bus de Lea va à la rencontre des habitants de Lyon, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Décines et Meyzieu, deux jours par semaine.

Le SYTRAL vous informe toujours plus

En 2006, Lea sera en circulation. Avec cette nouvelle ligne de tramway, ce sont les habitudes des habitants de l'Est lyonnais qui seront modifiées. Conscient de ces changements, le SYTRAL a mis en place différents modes d'information :

- des réunions de concertation
- la lettre de Lea adressée aux riverains
- un bus d'information
- le site Internet www.sytral.fr

Proximité et interactivité

Le bus de Lea sillonnera les villes concernées par la future ligne de tramway : Lyon, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Décines et Meyzieu. Les riverains peuvent reconnaître facilement le bus de Lea grâce à son habillage aux couleurs de la ligne. Pour répondre précisément aux attentes du public, le SYTRAL a formé spécifiquement du personnel. Dans ce bus, un agent est à votre disposition, n'hésitez pas à lui poser vos questions.

L'histoire du bus de Lea

Le bus dans lequel vous vous trouvez est un bus réformé des années 70. Le SYTRAL l'a transformé et aménagé pour pouvoir vous présenter une exposition évolutive d'une dizaine de panneaux. Au fur et à mesure que les travaux avancent, de nouvelles informations vous seront communiquées... Bonne visite !



Maquette du bus de Lea

Le Bus de LEA est garé le soir à UTT (Unité de Transport des Tramways) à St Priest Porte des Alpes.

Il est conduit 2 jours par semaine par un conducteur de tram qui a spécialement été formé à raconter la vie de LEA.

Voici l'une des pancartes présente dans le bus qui a été spécialement équipé pour informer les riverains de la ligne et toutes les autres personnes qui sont intéressées par le projet.



Voici l'intérieur du Bus : top moderne pour un SC10 !



Le bus de LEA est un SC10 réformé avec plateforme arrière.

Il a été modifié pour que l'on puisse y accéder par l'arrière.

Pour les nostalgiques des SC10, voici quelques images du poste de conduite ultra-moderne avec climatisation, palette UFR, et moteur V12 HDI 16 soupapes 250 ponneys.



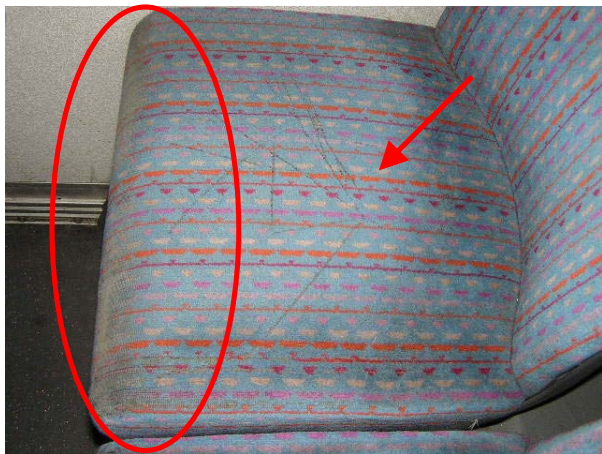
Le dossier coup de queue

Bus vandalisés, vitres brisées, sièges lacérés, vitres rayées ou taguées... Tous ces « petits » maux quotidiens qui pourrissent la vie et les finances des transports en commun nous font réagir.

Face aux comportements insupportables qui engendrent des coûts importants de réparation et une mauvaise image des transports urbains, Lyon en Lignes a décidé ce mois-ci de dénoncer tous ces actes de malveillance qui entretiennent le sentiment d'insécurité dans les transports et qui coûtent aux voyageurs qui payent chaque mois.



Beaucoup de comportements peuvent dégrader les véhicules de transports. Cependant, certains semblent l'ignorer ou s'en moquer. Un simple pied sur un siège peut en effet le dégrader, même si cela ne semble pas important. Pensez bien que derrière vous, ce sont des centaines de personnes qui mettront le pied au même endroit que vous, entraînant ainsi une usure prématurée des assises...



Les rebords de sièges, où sont fréquemment posés les pieds de certains voyageurs, sont les premières zones d'usure des assises de bus, avant les fesses ou un être humain est sensé se poser dans le bus...

Les actes de vandalisme comme les lacérations font également partie des comportements courants.



Que dire des tags ? Ils sont difficilement récupérables, malgré les efforts des équipes de nettoyage...

Ici, sur un vieux PR180.2, ils sont d'autant plus énervants lorsqu'il s'agit d'un bus neuf tout juste livré et sorti depuis à peine quelques kilomètres.

Même avec les produits spéciaux, ce genre de vandalisme laisse des traces... Avec l'usage de la vidéo-surveillance embarquée dans tous les véhicules neufs, il sera désormais possible d'identifier les auteurs de ces actes.





Le rayage de vitres fait partie des grands amusements les plus pratiqués...

Les détenteurs de briquets servant à faire brûler des morceaux de pins parasols ☺ aiment à échauffer leur outil sur les derrières de sièges.

Un comportement qui n'est pas très "visuellement correct" pour les voyageurs et qui demeure dangereux car pouvant provoquer des débuts d'incendies...



Voici donc quelques exemples d'actes de malveillance qui pourrissent chaque jour la vie dans les transports en commun, au même titre que les agressions, que la cigarette et autres problèmes sociaux...

Tout cela pour attirer votre attention sur le fait que ces dégradations se font généralement sous nos yeux, sans que personne ne réagisse...

Sur les traces du "FOL"



Le FOL : « Fourvière Ouest Lyonnais »

Un peu d'histoire ne faisant pas de mal, nous avons encore crapahuté ce mois-ci, à travers l'Ouest lyonnais, à la recherche et à la découverte de cette ligne de tramway mythique qui reliait St Just à Vaugneray.

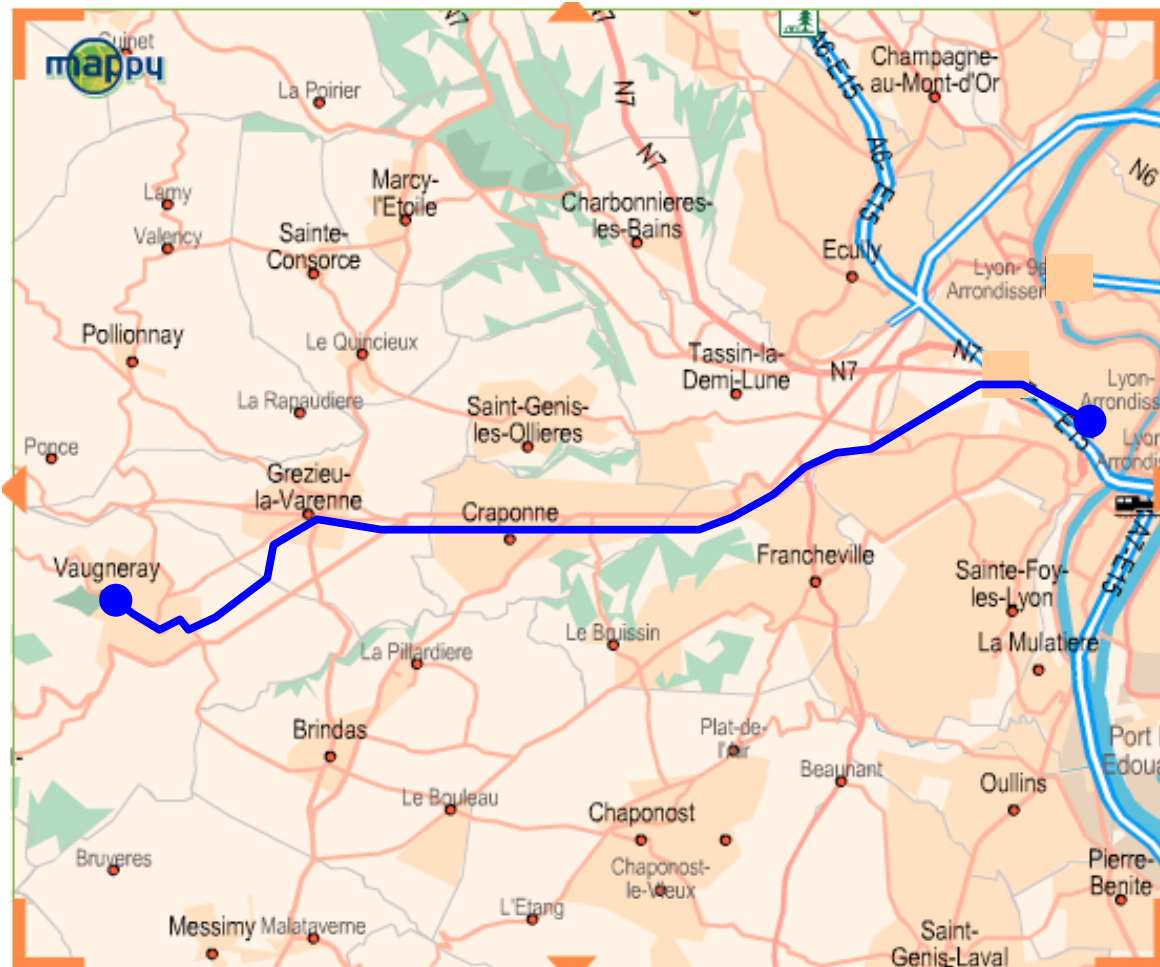
Déférée entre 1955 et 1956, la ligne a beaucoup souffert de l'urbanisation moderne et il est désormais difficile voire même totalement impossible de suivre son itinéraire, même par le moyen de déplacement le plus simple, les pieds.

C'est donc le plus souvent à vélo ou en voiture que cette découverte s'est faite. Nous vous en ramenons un grand diaporama, que nous allons vous commenter dans les pages suivantes.

Nous nous excusons par avance des erreurs ou des parties manquantes, qui demanderont plusieurs années d'exploration... sans doute l'objet de prochains numéros.

Aujourd'hui remplacé par les lignes 73 ou 74 exploitées en autobus R312 (Dépôt de Perrache), la desserte de Craponne et Vaugneray a longtemps été faite par des tramway à traction électrique à voie métrique, jusqu'en 1954.

Dans cet article, nous nous intéresserons plus particulièrement à la ligne Lyon St Just – Craponne – Le Tupinier – Vaugneray.



Extrait cartographique tiré du site www.mappy.fr

Voici le tracé de l'ancienne ligne de tramway St Just - Vaugneray



A peine nous voilà partis de St Just, que le FOL effectue déjà un passage aérien au dessus de la rue Audry (rue qui descend directement de la place de Trion vers Gorge de Loup, empruntée par la ligne 66). Seule trace de cet ouvrage d'art : la base du pont est encore présente côté Nord Est de la rue.



St Just : point de départ du FOL.



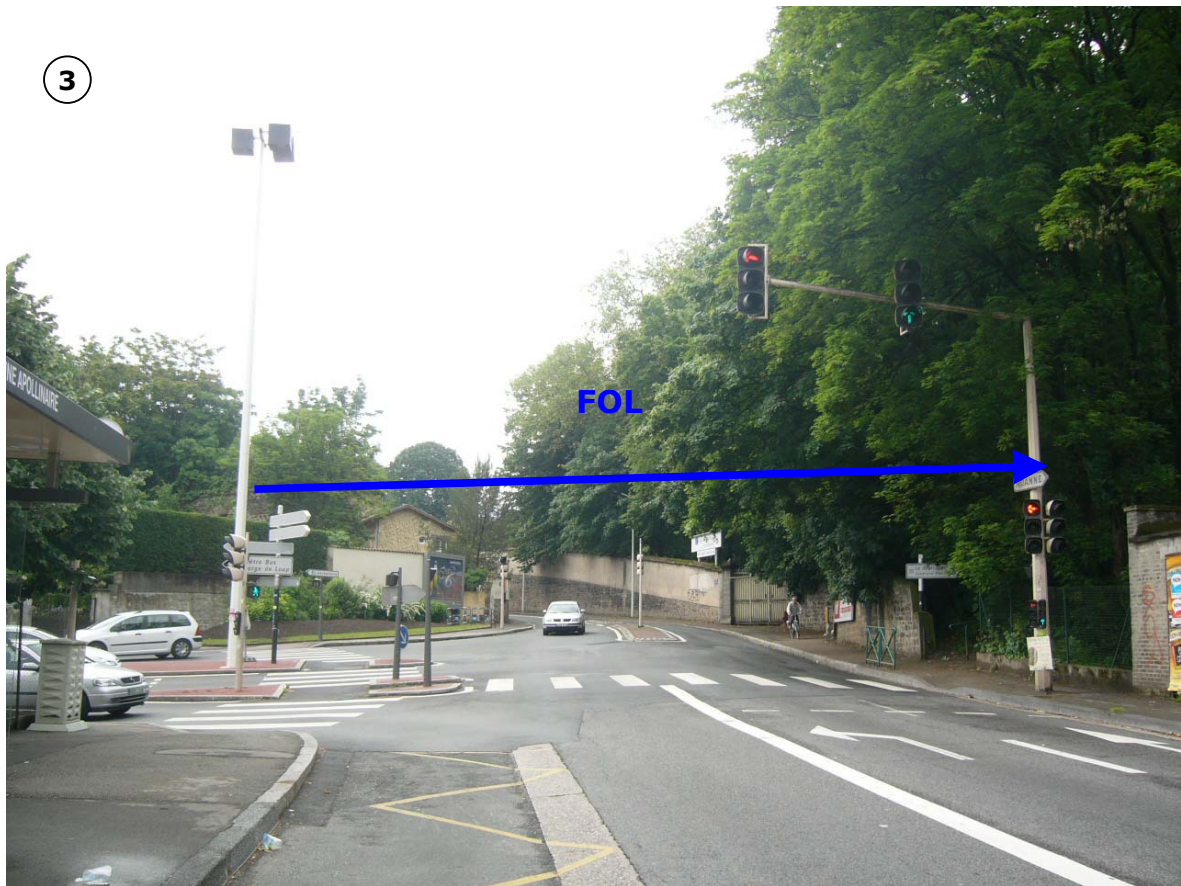
Le même endroit 50 ans plus tôt (photo tirée du livre "Du tram au tram" de Jean Arrivet, photo de François Collardeau)



Emplacement de l'ancien pont au-dessus de la rue Audry

Entre la rue Audry et l'avenue Buyer, le FOL n'est pas très accessible. Il reste bien un terre plein qui s'enfonce dans un lotissement mais il est impossible de le suivre. Nous allons donc contourner l'obstacle et le retrouver avenue Buyer, près du supermarché Leclerc.

3



Le FOL enjambait l'avenue B. Buyer



Le viaduc prend appui dans le lotissement : un grand merci au gentil monsieur qui m'a ouvert sa porte pour prendre cette photo depuis son jardin potager !



Une barrière est là pour nous rappeler que l'ancienne plateforme s'arrête net au-dessus de l'avenue Buyer

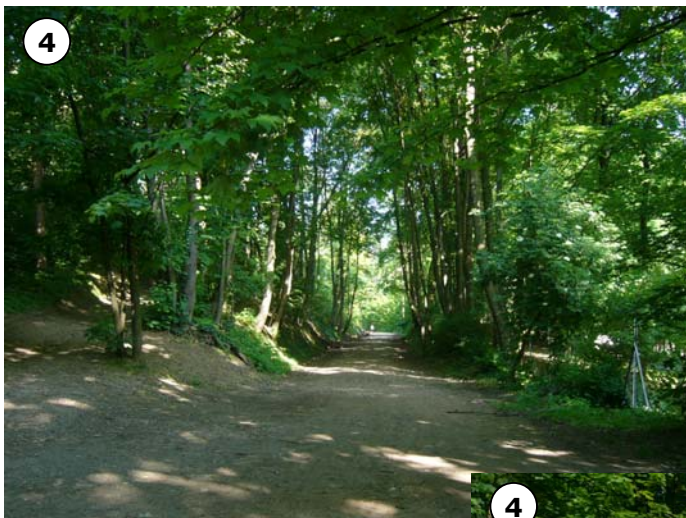
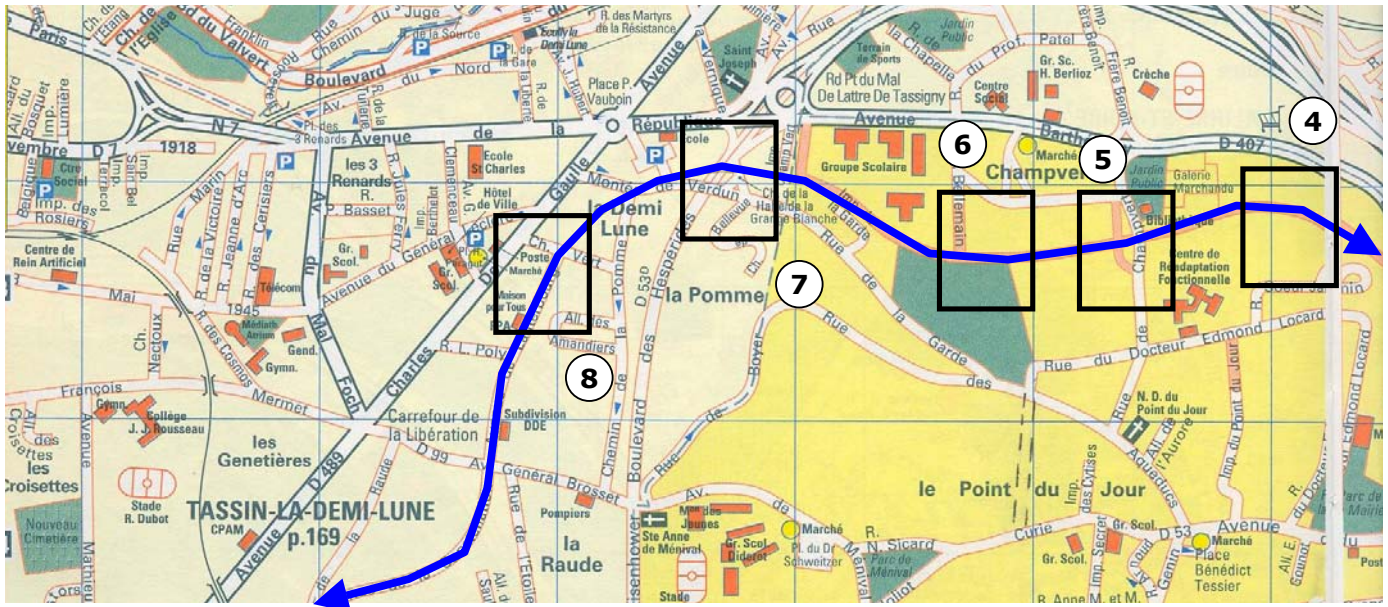
Ça y est, la plateforme du FOL est enfin très visible, comme une tranchée au cœur du 5^{ème} arrondissement de Lyon. C'est devenu un site réservé aux piétons et cyclistes qui est un vrai petit paradis.



Accès facile pour les piétons et les cyclistes par cet escalier directement depuis l'avenue Buyer.



On se retrouve au cœur d'une forêt et d'un cheminement très agréable pour les cyclistes, les promeneurs ou encore les habitants du quartier qui viennent promener leurs chiens.



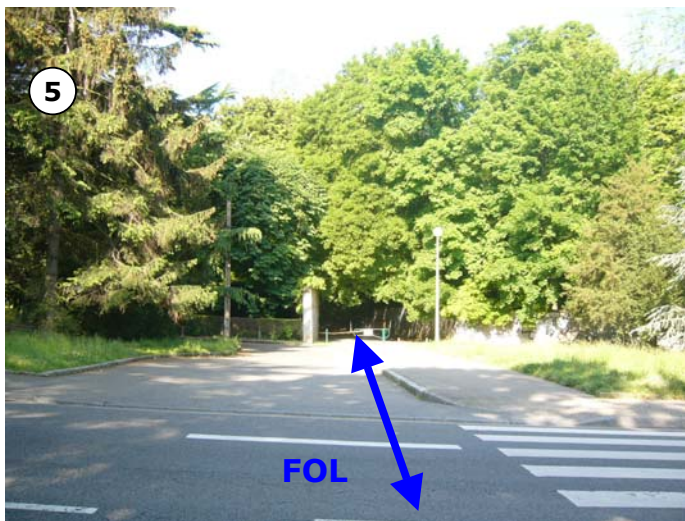
Extrait cartographique tiré du Guide Blay du Grand Lyon

L'étroite plateforme du FOL s'enfonce dans la forêt et soudain, apparaît un magnifique pont de pierre sous lequel nous passons.



La plateforme étant en excellent état à cet endroit, il nous est aisé de circuler à vélo et de croiser plusieurs personnes qui font le trajet.

Notre promenade continue jusqu'à retrouver temporairement la civilisation lorsque nous croisons la rue de Champvert à la hauteur de l'arrêt TCL « Parc de Champvert » (lignes 42^E et S85).



Le FOL coupe le rue de Champvert qui relie le Point du Jour à la rue Buyer.



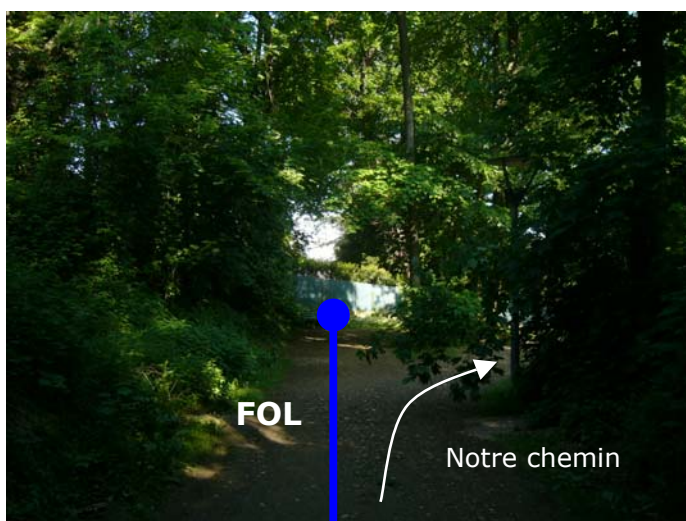
La tranchée verte du FOL continue en direction de Tassin et nous offre bientôt un tunnel : le tunnel des massues.

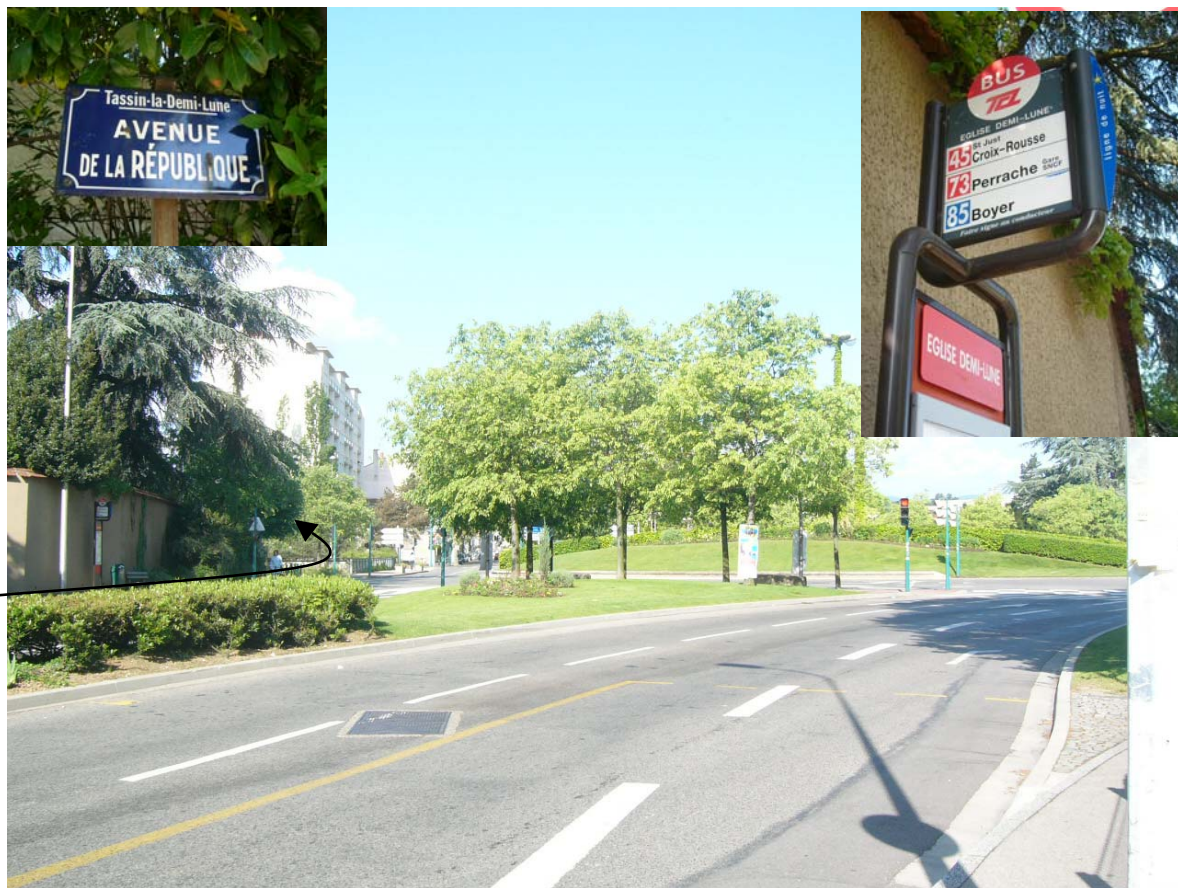
On remarque que les supports des lignes aériennes du tramway y sont encore présents.

Mais c'est trop beau. Le FOL est trop visible, il va bientôt se cacher pour tenter de nous semer. Brutalement, sa course s'arrête sur un mûr et le cheminement piéton est ramené sur l'avenue Buyer à la hauteur de l'arrêt TCL « Eglise Demi-Lune ».



La tranchée du FOL est à nouveau enjambée par un pont de pierre.



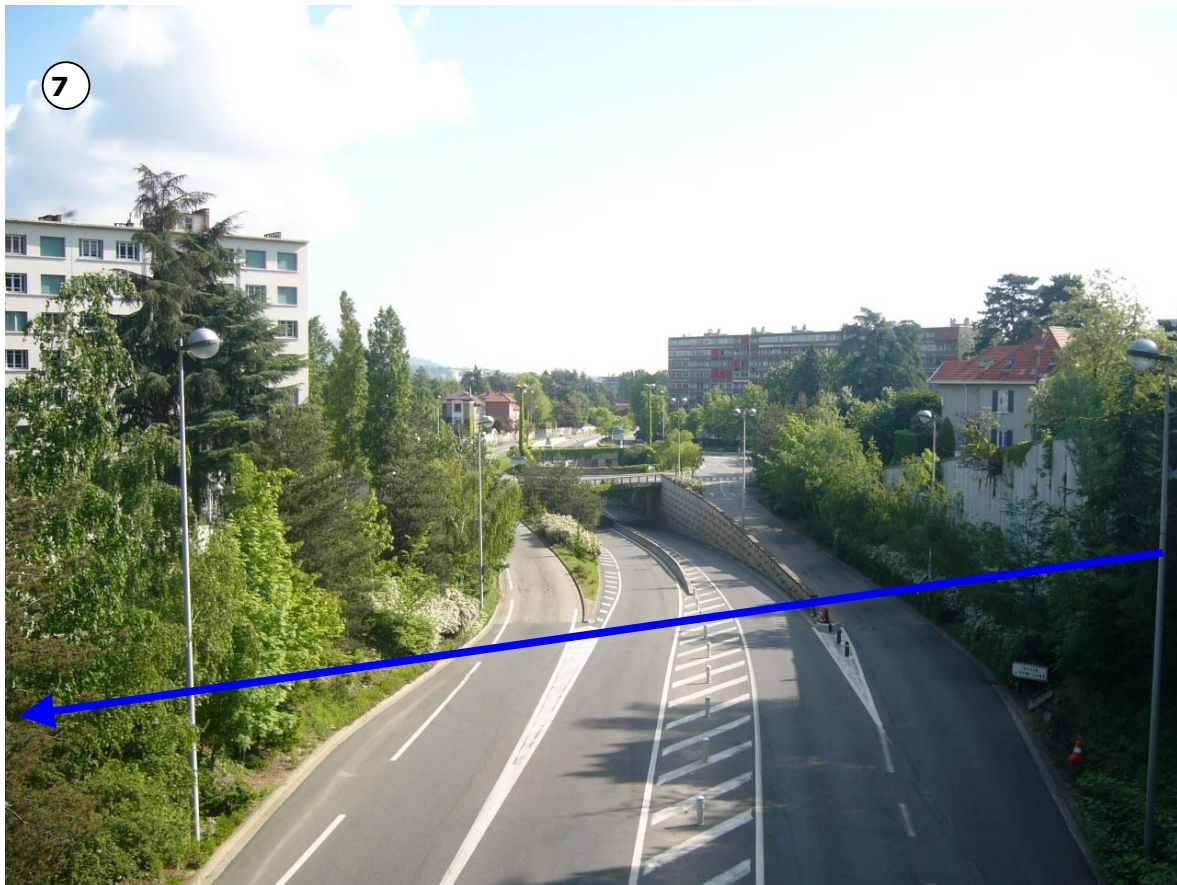


Nous sommes temporairement forcés de quitter le tracé du FOL qui a été complètement perdu dans l'urbanisation du 5^{ème} arrondissement. Le FOL passe aujourd'hui au cœur de propriétés privées.

Nous sommes désormais sur la commune de Tassin la demi-Lune. C'est non loin de là que l'on trouve un nouveau vestige du FOL : une rue qui porte le nom de l'ancienne gare desservie, aujourd'hui disparue.



La ligne passe ensuite au dessus de l'actuel boulevard des Hespérides qui a été percé depuis, ou passent les lignes 42^E, 65, 72, 74 et 189.



Cap vers le centre de Tassin ! Notre parcours est désormais semé d'embûches tant l'urbanisation a effacé le peu de traces qu'il restait du chemin de fer mythique... Nous suivons vaguement une rue qui pourrait être le FOL mais soudain, plusieurs immeubles se mettent en travers de notre route... Des détours sont nécessaires avant de retrouver l'avenue de Lauterbourg ou subsiste l'ancienne gare de la Demi-Lune, aujourd'hui utilisée en crèche : « Le Petit Train ».

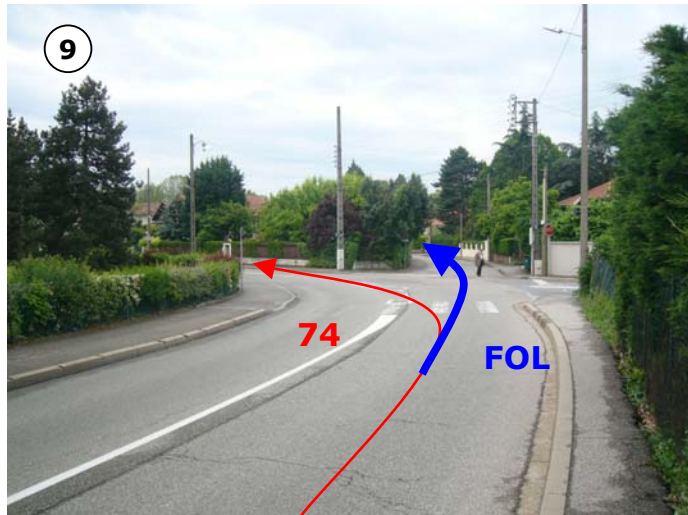


L'ancienne Gare de la Demi-Lune, aujourd'hui intacte, au milieu d'une urbanisation qui a complètement masqué le tracé du FOL...



Ci-dessus l'avenue de Lauterbourg, ancien tracé du FOL, avec au fond, une barre d'immeuble en travers de sa route.

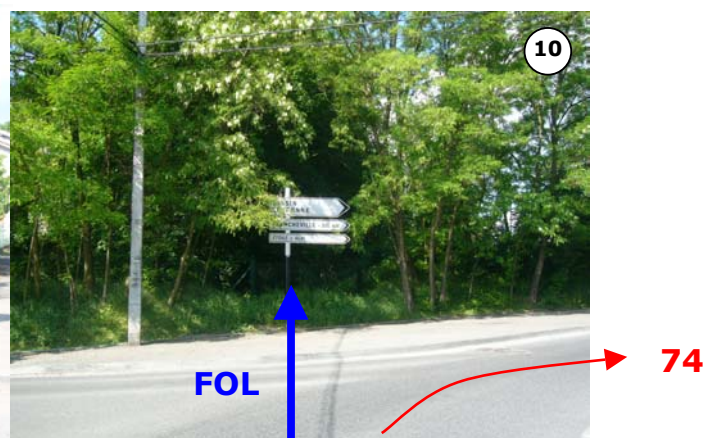
Avenue de la Constellation : le FOL retrouve l'actuel trajet de la ligne 74 qui le remplace sur un itinéraire voisin (Gorge de Loup – Craponne puis Brindas ou Vaugneray).



Soudain, nous laissons la ligne 74 sur la gauche pour filer tout droit dans l'allée des Garennes. Aujourd'hui une impasse, cette allée privée était l'ancien passage du tramway jusqu'à Alaï. En effet, la trajectoire est bien plus rectiligne que par l'actuel trajet de la 74.



Quelques centaines de mètres plus loin, nous voici sous la ligne TER Lyon St Paul – Brignais.

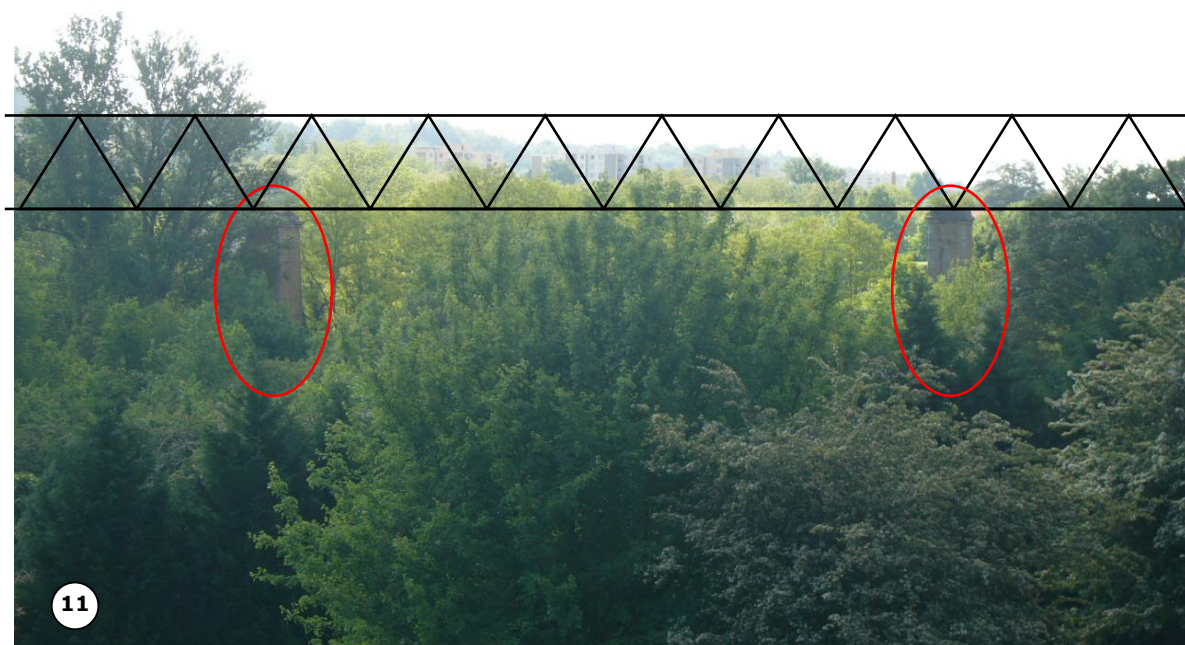


À peine le temps de retrouver le tracé du FOL sur le Chemin des Ifs, qu'il s'échappe derrière un portail, en s'enfonçant dans une épaisse végétation inaccessible.

Voici maintenant peut-être le passage le plus mythique de l'ancien FOL : le franchissement du l'Etoile d'Alaï (Ruisseau de Charbonnières) grâce à un viaduc métallique de plus de 200 mètres de long, perché à une vingtaine de mètres de haut.

Aujourd'hui, il ne reste que les piles de ce magnifique ouvrage d'art, la partie métallique ayant été démontée.

Pour apercevoir ces piles, mieux vaut avoir de bons yeux et ne pas passer en voiture car elles sont bien cachées. Mêlées aux arbres et à une végétation abondante, on peut les apercevoir depuis l'ancienne route, en contrebas de la RD 489.



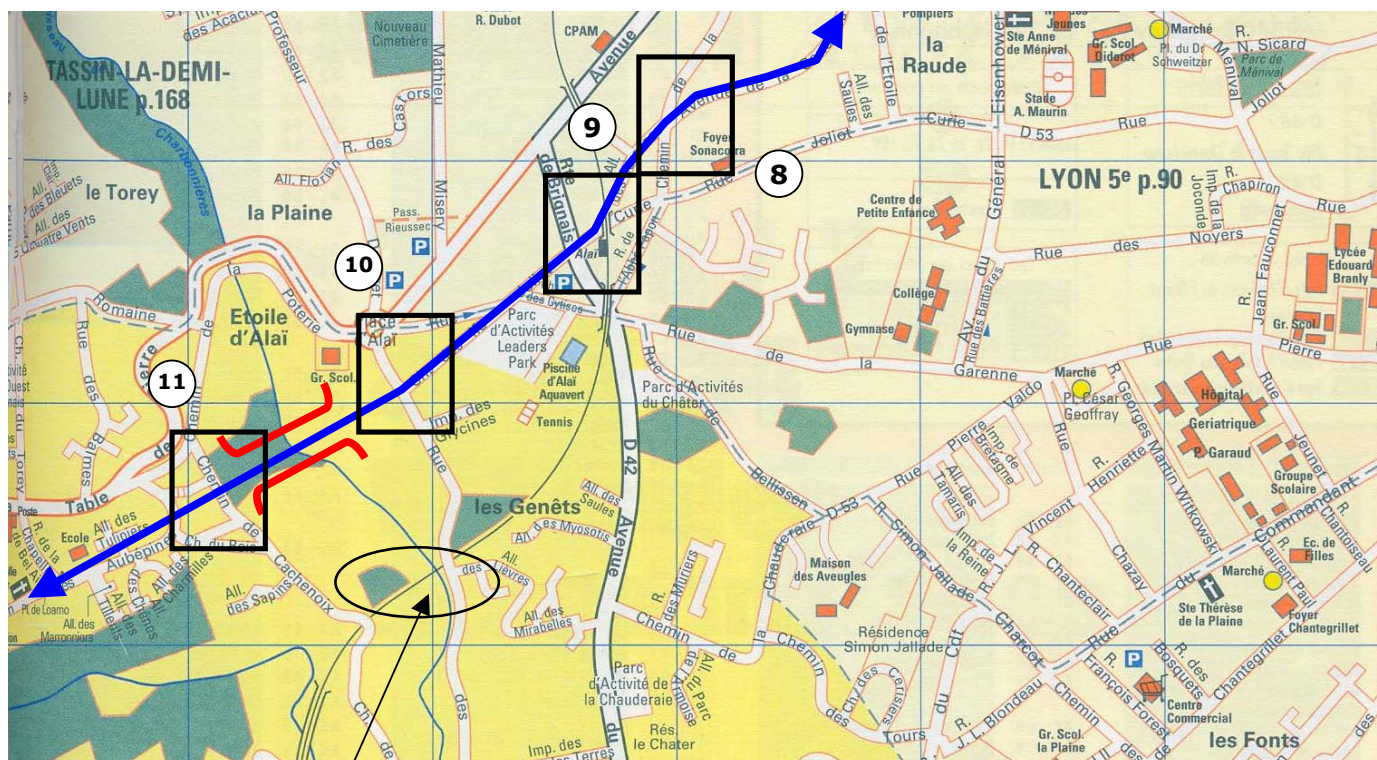
Pour accéder aux piles du pont, il existe un sentier piéton qui part du pont de la RD489 au dessus de l'Etoile d'Alaï. Il est alors aisé d'accéder aux vestiges de ce viaduc qui se dressent au milieu des arbres, entièrement recouverts de lière.







Photo tirée du Livre de Jean Arrivet "Du tram du tram" - photo François Collardeau



Extrait cartographique tiré du Guide Blay du Grand Lyon



Non loin delà, c'est un autre viaduc qui franchit l'Etoile d'Alaï : le viaduc de Francheville du TER Lyon - Brignais

Nous sommes sur l'autre rive, et nous arrivons en plein cœur du quartier de Francheville Bel Air. Le chemin de Cachenoix est franchi sur un pont encore debout.

Plus à l'Ouest, l'ex-chemin de fer traverse un lotissement sur un remblais avant de se perdre à la hauteur d'une école.



La traversée du quartier « Bel air » de Francheville le haut est plutôt approximative. On devine au Sud le cheminement du FOL, mais il s'agit plus de suppositions que de certitudes.



Nous sortons de Francheville Bel Air à la hauteur d'un arrêt Junior Direct «



Tout droit, sur le Chemin de la Patelière, nous continuons notre petite aventure dans l'Ouest lyonnais.



Notre FOL s'en va maintenant dans la forêt. La balade devient agréable : nous sommes sur un sentier en terre sur lequel on a du mal à imaginer qu'il y a à peine 50 ans, passait un chemin de fer que l'on appellerait aujourd'hui « interurbain ».

Au détour du 1^{er} virage, une nouvelle preuve s'offre à nous, ce panneau :



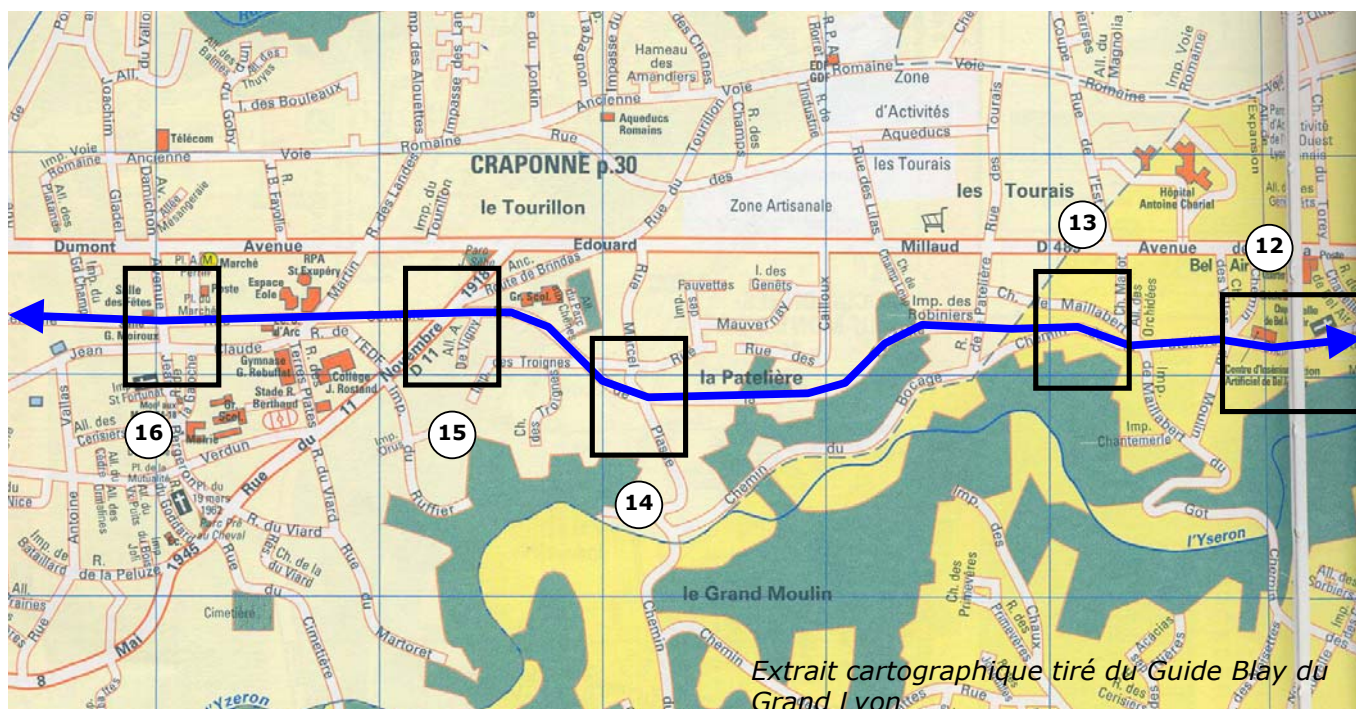
Cette pancarte nous indique qu'on se trouve sur l'ancien chemin de fer de Lyon-St Just à Vaugneray, qui fut en exploitation pendant 68 ans, avant de fermer le 2 novembre 1954.

Elle réalisait son parcours en 45 minutes.



Nous sommes désormais sur le sentier de l'Yzeron, qui continue à serpenter dans la forêt.



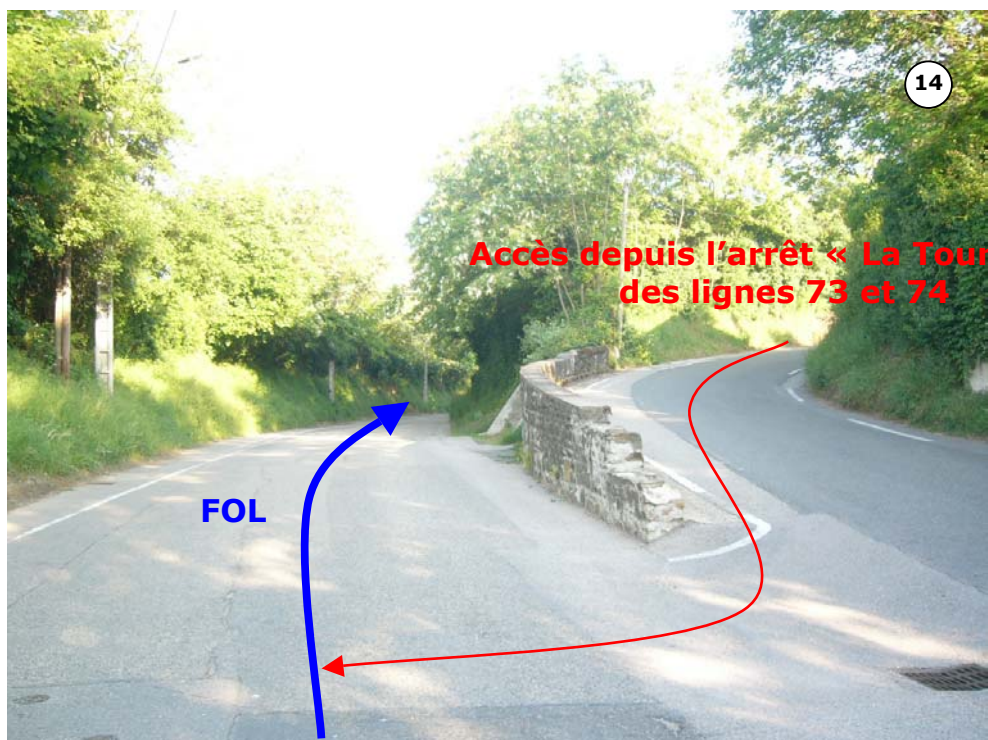


Craponne : nous changeons à nouveau de commune. Nous quittons alors le chemin de la Patelière pour la rue de la Tourette (arrêt Lignes 73 et 74 du même nom sur la rue E. Millaud). La route n'est pas très large, les maisons individuelles et la végétation ont élu domicile près du FOL.

Le chemin de la Tourette est dans un

premier temps un chemin de terre, avant de devenir une route goudronnée qui mène droit à la rue centrale de Craponne. Les rails sont bien loin...





Ci-dessus, la rue de la Tourette

Ci-dessous, le croisement de la rue centrale avec la rue du 11 Novembre 1918.



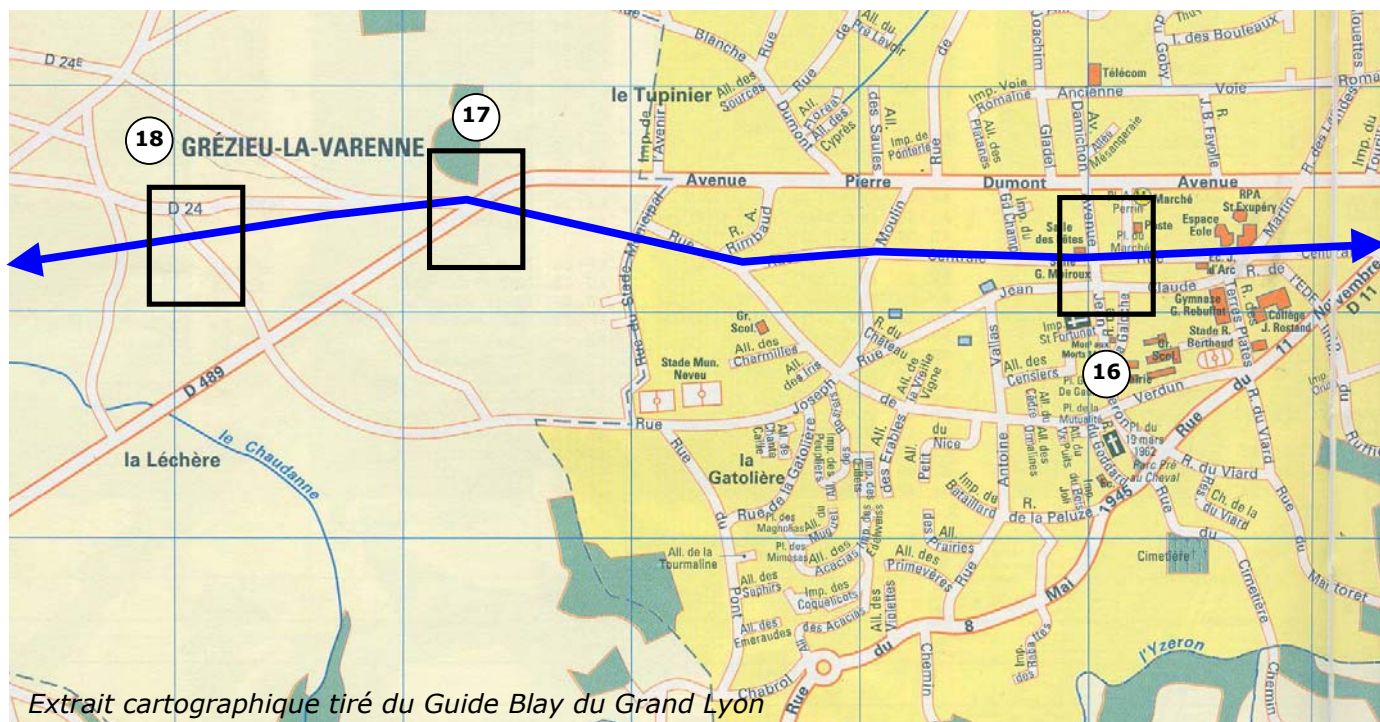
Le cœur de Craponne accueille aujourd'hui le terminus de la ligne 73. Il était jadis traversé par le FOL sur tout le tracé actuel de la rue Centrale qui est parallèle à l'axe principal de Craponne : les avenues Dumont et Millaud.



Le Tupinier, c'est notre prochaine étape. À peine sortis de Craponne et par la même occasion du Grand Lyon, nous arrivons à la fameuse bifurcation du Tupinier où la ligne de Vaugneray se séparait de celle de Mornant. Nous continuons vers Vaugneray



Le long de l'ancienne route de Vaugneray qui n'est plus empruntée depuis l'aménagement de la nouvelle intersection en rond-point, on peut voir l'ancienne gare du Tupinier.



Grézieu la Varenne est la prochaine commune traversée par le FOL. Elle est située en dehors de la Communauté Urbaine de Lyon et est desservie par 2 lignes TCL à tarification urbaine classique : 72 et 74.

C'est à travers champs que nous joignons rapidement le centre de cette petite commune. La plateforme du FOL est aujourd'hui un parcours de santé très agréable à pratiquer en vélo du fait de sa pente quasi-constante.



La montée vers Grézieu

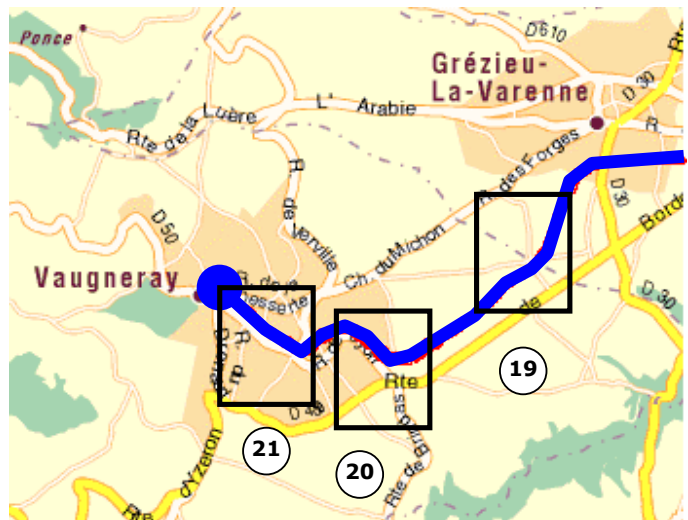


Les traces du FOL sont omniprésentes...

La sortie de Grézieu en direction de Vaugneray se fait par une impasse. Impasse, oui, pour les véhicules, mais pas pour les piétons et les cyclistes. Voici le nom de cette impasse !



Un viaduc ? Il n'y a pourtant pas de vallée à franchir entre Grézieu et Vaugneray ?! Eh bien si, je le découvre comme beaucoup de non initiés je pense. Au milieu d'un petit coin de verdure, en excellent état, il se dresse au dessus de la Chaudane, affluent de l'Yzeron.



Gare de Vaugneray



Notre terminus se situe au cœur de la commune de Vaugneray, grâce à un prolongement de 1 km environ qui fut construit en 1906. L'ancien terminus était auparavant Vaugneray Gare.



Un avenir pour le FOL ?

Quel avenir pour cette vieille infrastructure qu'est le FOL ? A priori aucun puisque aucun tramway n'est programmé dans les parages par le SYTRAL, au moins pour les 50 prochaines années.

Mais nous avons récemment lu dans la presse qu'il se préparait un projet de TCSP sur l'actuel trajet de la ligne 74, pour lui permettre d'être plus efficace. En effet, cette ligne est actuellement complètement congestionnée dans la circulation automobile aux heures de pointe, entre Craponne et Tassin la demi-lune et il faudrait trouver une solution pour desservir convenablement ces communes.

Alors, une « super 74 » qui reprendrait partiellement l'ancien FOL, avec un Viaduc au dessus du Ruisseau de Charbonnières ? Peut-on se mettre à rêver ?

Nous verrons dans les prochaines années si l'Ouest lyonnais aura enfin son TCSP...



La photo du mois



Une rame de métro sortant de la machine à laver

Kesskiisspass sur LEL ?

Au mois de juin, les discussions vont bon train sur le Forum de Lyon en Lignes ! Merci à tous pour votre participation active aux sondages, aux débats, aux divers sujets qui sont traités à la fois sur le site et sur le Forum de Lyon en Lignes.

Photothèque :

Un récent investissement va permettre à Lyon en Lignes d'accroître la capacité de son serveur pour remplir notre photothèque qui est pour le moment bien pauvre, nous en sommes bien conscients. Ce accroissement de capacité sera effectif dans quelques mois seulement, alors encre merci à tous de patienter !

En attendant, si vous souhaitez recevoir des photos sur un sujet abordé, n'hésitez pas à nous joindre par mail à administration@lyon-en-lignes.org, nous vous les enverrons avec grand plaisir.

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 photographe 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 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 bobmétro pour toutes ses informations historiques et pour son aide en général qui a été très précieuse notamment concernant le FOL, à SC10u pour avoir poursuivi des semaines durant le Bus de LEA et pour ses précieux conseils sur la ligne 12, un grand merci à la Mairie de Vénissieux pour les cartes postales d'époque fournies avec beaucoup de générosité et un immense remerciement à M. Collardeau pour nous avoir aimablement autorisé à utiliser 2 jolies photos tirées du livre de Jean Arrivet « Du tram au tram ». Vous trouverez toutes les références de cet ouvrage sur notre site à la rubrique « Bibliographie » si vous souhaitez l'acquérir.