

Le Mag > Nouveau look!

Pour ce numéro 30, Le Mag de Lyon en Lignes s'offre un petit coup de jeune, en vous offrant une nouvelle présentation.

Avec une mise en page « à l'italienne », cela nous permettra une plus grande facilité pour l'insertion de photos, de plans ou de schémas, pour rendre la lecture plus agréable... et puis ça change un peu!

A noter également l'arrivée d'une nouvelle rubrique baptisée « La vie des trains », à l'initiative de notre membre Olive, que nous tenons à remercier pour sa participation.

Bref, une nouvelle présentation qui, nous l'espérons, vous plaira. N'hésitez pas à donner votre avis sur notre forum!

Bonne lecture à tous.

L'équipe de Lyon en Lignes.



Le Mag de Lyon en Lignes

Sommaire

Bussorama	P4
A la découverte des lignes du réseau TCL	P10
Dossier coup de cœur	P21
Suivons les travaux : le réseau TCL bouge !	P43
Dossier technique	P59
Les lignes éphémères	P66
La vie des trains (nouveau !)	P68
La photo du mois	P75
Kesskisspass sur LeL?	P76

Le mensuel de Lyon en Lignes

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

Le Mag n°30 - Novembre 2005



Bussorama



Toute l'actualité des transports de Lyon et son agglomération



Auto-partage

Système qui commence à se développer à Lyon, l' «auto-partage» permet aux habitants des grandes cités de commencer à « décrocher » de leur addiction à l'automobile, pour tenter de lutter contre leur prolifération en milieu urbain, où elle devient de plus en plus nuisible. Actuellement constituée de 125 adhérents, l'association « La voiture autrement » se développe avec l'arrivée de 2 véhicules supplémentaires, électriques, qui vont permettre aux utilisateurs de circuler 24h/24 et 7j/7, grâce à l'aide de LPA (Lyon Parc Auto), d'EDF et d'Europcar (Loueur). Ces véhicules sont disponibles dans certains parcs de stationnement LPA et peuvent également être pris en charge dans d'autres parcs, à la fin d'un trajet.

Jean Macé en mutation

Jean Macé, c'est aujourd'hui en 2005, un centre d'échange déjà important, qui draine des voyageurs depuis le métro, le tram, les bus, ainsi que de nombreux véhicules particuliers qui circulent sur l'avenue Berthelot qui demeure une grande artère routière, malgré l'arrivée du T2.

Le Grand Lyon et RFF (Réseau Ferré de France, propriétaire des infrastructures SNCF) y construiront bientôt un grand pôle d'échanges avec le train : certains TER en provenance de Grenoble notamment s'y arrêteront en effet avant de filer sur Lyon Perrache, afin de permettre aux voyageurs d'accéder plus rapidement au centre de Lyon, et à la Part Dieu. La face sud de la Place Jean Macé devrait donc changer de look, grâce à cette nouvelle intermodalité qui a pour but d'améliorer les échanges entre les réseaux SNCF et TCL... reste à faire la même chose pour les tarifs. Non loin de là, c'est un immense centre de maintenance pour les TGV qui verra également le jour dans le quartier de la Mouche.

Un coin du 7ème arrondissement qui va donc créer des emplois et développer la mobilité, après avoir jusqu'à présent symbolisé l'industrie lyonnaise vieillissante, avec ses grands entrepôts et ses recoins sombres peu accueillants.

Réseau accessible mais pas Pleine Lune

C'est de plus en plus vrai. Le réseau TCL est en effet un des plus accessible de France, avec ses bus à planchers bas, ses nombreux ascenseurs à presque toutes les stations de métro (équipement complet dans quelques mois). Réseau accessible pour les PMR qui souhaitent également emprunter le tramway, dont les quais sont ajustés aux rames dont le plancher est intégralement rabaissé. Tout cela semble bien rose, certes, mais dès la nuit tombée, le SYTRAL a décidé de laisser tomber les personnes handicapées, en leur offrant un service « Pleine Lune » en autocars.

Contrairement aux bus TCL, les autocars de la société Connex récemment chargée d'effectuée ce service de nuit ne sont pas à plancher bas et comportent encore moins de palette d'accès. Il ne fait donc pas bon se déplacer en fauteuil roulant et vouloir sortir la nuit en Presqu'île.



Bienvenue à Givors

Les Givordins ont dit oui à 53.6 % pour le rattachement de leur ville au Grand Lyon. Les résultats du référendum ont été annoncés hier par le maire.

La question du rattachement de l'adhésion de Givors à la communauté urbaine du Grand Lyon sera définitivement tranchée le 9 novembre par le conseil municipal. Une autre ville, Grigny, doit se prononcer dans les semaines à venir sur un rattachement au Grand Lyon.

Quai Jean-Jacques Rousseau du nouveau?

Le quai Jean Jacques Rousseau, situé sur la commune de La Mulatière, est toujours interdit à toute circulation depuis avril dernier, suite à un éboulement survenu après une période de fortes de pluies. Après plusieurs mois d'attente et de tergiversations diverses, une décision semble avoir été prise quant à d'éventuels travaux. Des études géotechniques et topographiques ont été menées par le Mairie et le propriétaire des lieux, mais vu l'importance des travaux à effectuer (et leur prix), il semble que le service Voirie du Grand Lyon va prendre en charge ce chantier. Une opération qui devrait permettre la réouverture du quai aux alentours d'avril 2006, au pire en juin 2006.

Depuis avril 2005, la ligne 63 qui emprunte cet itinéraire est détournée par l'autoroute A7 et ne dessert donc plus tout le quai de Saône Rive droite entre Perrache et La Mulatière. Il doit tarder aux habitants du secteur de retrouver leur desserte... Mais cette expérience de quai sans voiture n'a-t-elle pas eu un effet bénéfique ?



Le Mag n°30 - Novembre 2005

La nouvelle du mois

Après plusieurs mois d'absence pour rénovation, la 1ère rame du métro C est enfin de retour au dépôt de Caluire. Arrivées à mi-vie, les rames "MCL80" qui roulent sur la ligne C du métro lyonnais sont en effet en cours de relookage à Albi, chez la société SAFRA, spécialisée dans le carrossage de divers véhicules. Elles y subissent une rénovation complète, notamment de l'intérieur (sièges, plancher, couleurs...) ainsi que de l'extérieur, avec une "'mise aux normes" du côté de la signalétique : le fameux orange laisse place à un blanc identique aux rames MPL75 des lignes A et B, accompagné du logo "M TCL".

Les rames partent à tour de rôle pour Albi, près de Toulouse, afin d'éviter de trop perturber le trafic de la ligne pendant les travaux de rénovation. La remise en circulation de cette rame est apparemment prévue pour la fin de l'année.



Le Mag n°30 - Novembre 2005

Commerçants inquiets

Le SYTRAL a décidé de fermer l'accès aux fraudeurs, grâce à des portillons d'accès dans le métro. Ce nouveau dispositif délimite clairement la zone payante de la zone extérieure au réseau... cependant, certains commerçants sont victimes de cette nouveauté. En effet, à la station Saxe-Gambetta par exemple, 2 commerces sont installés dans le couloir de correspondance entre les lignes D et B du métro, mais seul hic, ils sont dans la zone payante, donc après les portillons.

Ceux-ci craignent une importante perte de chiffre d'affaire, même si près de 70 000 personnes passent quotidiennement devant leurs étalages. En effet, même si les clients sont nombreux à s'arrêter acheter leur pain, il existe également un bon nombre d'entre eux qui proviennent de la surface, et qui n'hésitent pas à descendre les quelques marches de la station, pour accéder à la boulangerie.

Alors que faire, payer un ticket pour aller prendre son pain ? Au vu du nombre de boulangeries présentes "en surface", cela ne semble pas très rentable.

Evénements

Vous n'avez pas pu échapper aux événements survenus dans les banlieues Françaises. Les nuits se faisaient de plus en plus chaudes sur le réseau jusqu'au 8 novembre en soirée où un bus de la ligne 52, un de la 34 et une rame de la ligne D ont été incendiés. Du 9 au 13 novembre l'exploitation du réseau a pris fin à 19h (derniers départs vers 18h), le 14 et le 15 novembre vers 20h. Ces mesures ont été plutôt bien accueillies par les usagers.



Ici à Trappes en région parisienne, un dépôt de bus a été partiellement détruit par les flammes. C'est le cas de plusieurs véhicules du réseau TCL, ainsi que du dépôt Connex de Genay au nord de l'agglomération...



La parole à l'histoire



Le numéro 17 est celui, de toutes les lignes OTL puis TCL, qui a changé le plus souvent de secteur géographique de l'agglomération et on dénombre pas moins de 4 lignes 17, fort différentes, au cours du XXe siècle :

A/ Cordeliers - Montluel

1908 – création d'un service de tramways électriques de la Place Tolozan à Miribel par les quais du Rhône, St Clair, les Brosses et Neyron

1909 – terminus urbain reporté de Tolozan à Cordeliers

1912 – prolongement de Miribel à Montluel. Elle était équipée en courant monophasé au-delà de Crépieux (la Bussière)

1915 – Le courant monophasé ne donnant pas satisfaction, toute la ligne fut convertie en courant continu, avec une station de batteries à Beynost. Elle fut alors équipée avec des motrices Manage.

1932 – suite au déficit, début de remplacement des tramways, à certains services, par des autocars, puis suppression totale du tramway au delà de Miribel en semaine et de St Maurice de Beynost le dimanche.

1938 – Suppression définitive du tramway, remplacé par des autobus GDSL

1948 – Suite à un désaccord entre les deux départements, la ligne OTL fut totalement supprimée, l'Ain concédant le service Lyon – Montluel aux cars Lafond et l'OTL prolongeant la ligne 8 jusqu'à la limite du département (à cette époque située à l'emplacement de l'actuel terminus de la ligne 75) et le numéro 17 disparut une première fois.

A noter pour l'anecdote, que lorsque en 1974, les TCL reprirent la ligne, elle reçut le numéro 71 (17 inversé) et ce, jusqu'en 1983, date de reprise de la ligne par Philibert.

B/ Pont Mouton - Le Pérollier

1958 – reprise du numéro 17 pour la création d'un service du Pont Mouton au Pérollier.

1962 – Ce service fut intégré à la ligne 19

et le numéro 17 disparut une deuxième fois.

C/Bellecour - Le Roule

Avec cette troisième étape, on se rapproche un peu du secteur desservi aujourd'hui.

1964 – Pour palier à la limitation de la ligne 8 à Perrache (et suppression des trolleybus des lignes 8 et 10 dans le secteur de la Mulatière due au début des travaux de l'autoroute) et à la construction de nouveaux logements sur les hauteurs de la Mulatière, création d'une ligne 17 entre Bellecour et Le Roule par Perrache et le cours Charlemagne exploitée avec des Berliet PH 100 série 1500

- 1966 Saviem SC 2 (série 1600)
- 1968 Saviem SC 10U (série 1100)
- 1970 retour des Saviem SC 2 (série 1600) ou S 105 (série 2600)
- 1977 janvier Passage en libre service avec des SC 10U (série 2300)
- juillet fusion avec la ligne 8, les voitures gardant la dénomination 8/17 pendant l'été, puis suppression du n°17 en septembre.

et le numéro 17 disparut une troisième fois.



PH100 1513 vu le 18 janvier 1964 au Roule (La Mulatière)

D/ Bellecour - Basses Barolles

C'est la ligne que nous connaissons actuellement, bien que ses terminus aient déjà varié plusieurs fois (en vingt ans d'existence)

1985 – création d'une nouvelle ligne 17 entre Bellecour et St Genis (Basses Barolles) en complément de la 10, mais passant par la saulaie d'Oullins et Pierre Bénite, exploitée avec des SC10 R (série 1600)

D/ Bellecour - Basses Barolles

C'est la ligne que nous connaissons actuellement, bien que ses terminus aient déjà varié plusieurs fois (en vingt ans d'existence)

1985 – création d'une nouvelle ligne 17 entre Bellecour et St Genis (Basses Barolles) en complément de la 10, mais passant par la saulaie d'Oullins et Pierre Bénite, exploitée avec des SC10 R (série 1600).

1994 – Jean Macé – Hôpital Lyon Sud – St Genis Centre changement de terminus aux deux extrémités, passage par Gerland entre Pont Pasteur et Jean Macé.

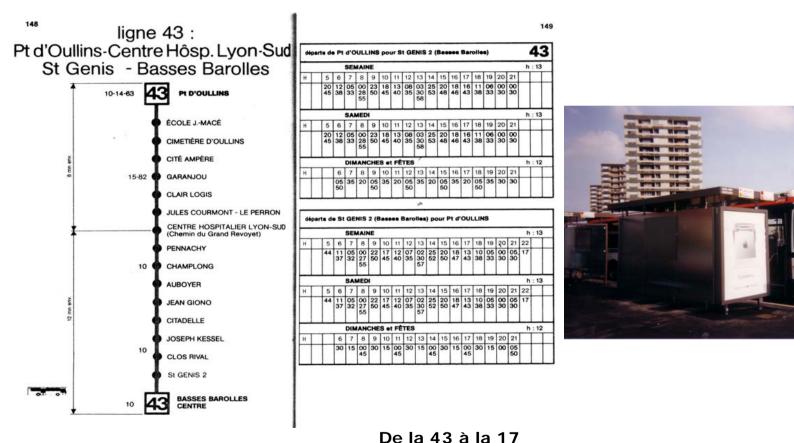
1998 – Jean Macé – St Genis Lycée

Prolongement de tous les services de St Genis Centre à St Genis Lycée.

- 2000 juillet mise en service de R 312 (série 3400)
- 4 septembre Debourg St Genis Lycée avec la mise en service du prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Gerland, nouveau terminus urbain à Debourg

2002 - Retour du terminus à St Genis 2 avec prolongement de certains services à St Genis Lycée La ligne semble maintenant stabilisée sur cette itinéraire **Debourg – St Genis 2**, jusqu'à ce notre numéro '17' voltigeur ait encore envie de changer d'horizons, mais ça, seul l'avenir nous le dira.

La restructuration du réseau sud-ouest du 1er octobre 1985 ou comment apparu la nouvelle ligne 17.



Situation du réseau au début des années 80

Le réseau sud-ouest est centré principalement sur la ligne 10 qui cumule les branches, en effet elle relie Bellecour à St Genis Champlong ou Basses Barolles ou Montmein. L'effet branche entraîne une fréquence minime dans le quartier excentré d'Oullins qu'est Montmein.

La ligne 14 relie Bellecour à la Gravière de Beaunant.

La ligne 15 est très semblable à la ligne actuelle, mis à part la boucle de Vernaison qui n'existe pas encore et le terminus à Irigny Mairie de la plupart des services.

La ligne 43 vient compléter l'offre, elle relie le pont d'Oullins aux basses Barolles en passant par la cité ampère et l'Hôpital Lyon sud.

La restructuration du 1er octobre 1985

Le but de cette restructuration est de proposer de nouvelles liaisons vers la rive gauche du Rhône, le centre Hospitalier Lyon Sud, le centre commercial St Genis 2 et entre communes.

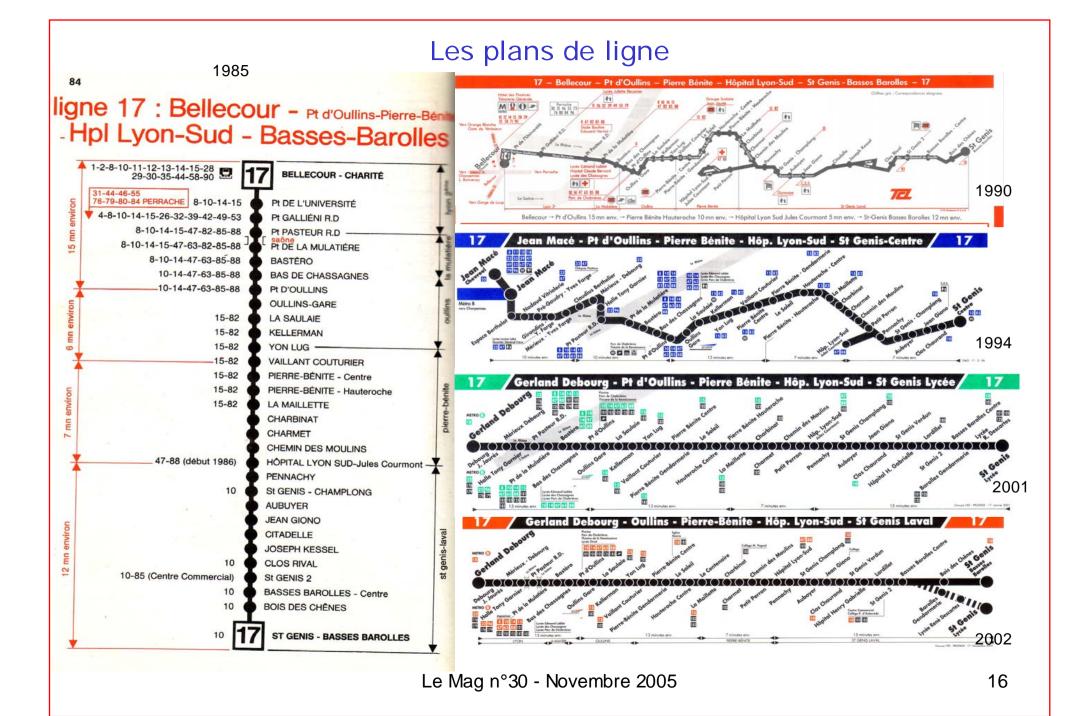
La ligne 10 perd sa branche Montmein remplacée par une nouvelle ligne 88 reliant Perrache à Hopital Lyon sud en passant par le cours Charlemagne, le pont d'Oullins et Montmein.

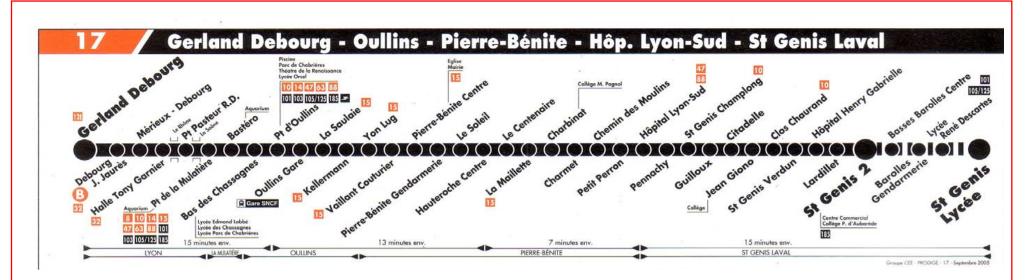
La ligne 47 est prolongée à Hopital Lyon Sud en remplacement de la partie nord de la 43.

Une nouvelle ligne 85 reliant Perrache à Charly voit le jour, elle est affrétée aux cars Favier et permet aux habitants de Charly de bénéficier de la tarification TCL.

La ligne 17 est créée, elle relie Bellecour à St Genis Basses Barolles en reprenant la partie sud de la 43 entre Hôpital Lyon Sud et les Barolles. Elle permet une liaison directe entre Pierre Bénite, l'hôpital Lyon Sud et le centre commercial St Genis 2. Elle permet une nouvelle liaison directe en Oullins centre et la Saulaie. Enfin elle renforce la 10 entre le pont d'Oullins et Bellecour.

La ligne 43 est supprimée.

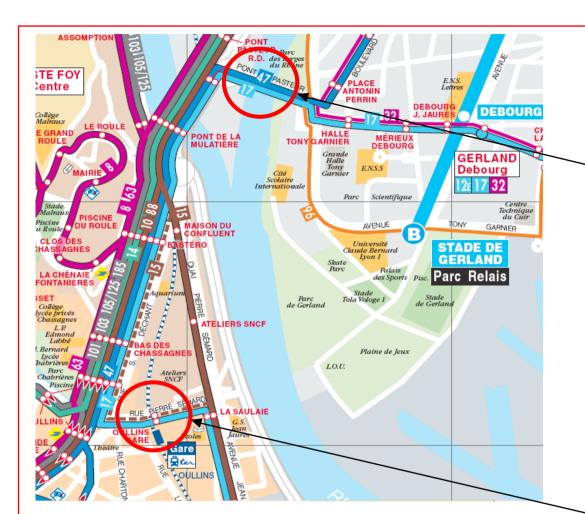




Nous voici donc avec le plan actuel de la 17, en 2005. Elle va donc de Debourg métro B à St Genis 2, avec un terminus occasionnel à St Genis Lycée.

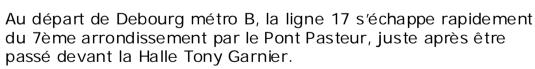
Aujourd'hui, la ligne 17 est devenue relativement marginale. Marginale pourquoi ? A cause d'une fréquence qui reste peu attractive. A cause d'un tracé tortueux à travers les communes de St Genis Laval, Pierre Bénite et Oullins, qui la réduit à un simple rôle de desserte locale. Cependant, elle reste bien pratique pour la desserte transversale de ces communes, mais l'éternel problème reste sa fréquence, comme toutes les lignes transversales.

La liaison directe qu'elle offre avec le quartier de Gerland et le métro B est toutefois intéressante. Elle permet de rallier assez rapidement la Part Dieu, mais vivement le métro B à Oullins, ça ira encore plus vite mais la desserte sera nettement moins fine.





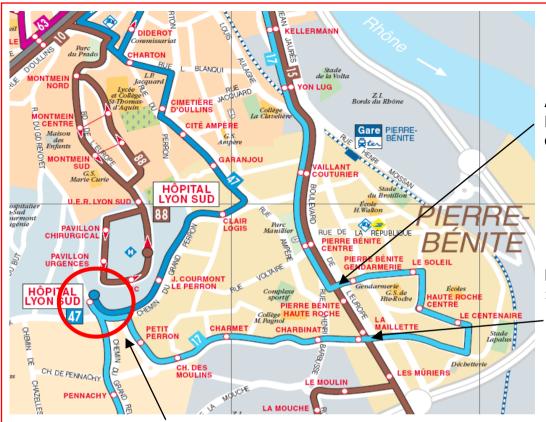
Vue de Fourvière depuis le Pont Pasteur



Elle file alors sur le Pont de la Mulatière puis sur la rue S. Déchant jusqu'au Pont d'Oullins. Après un virage à angle droit à gauche, la voilà à la Gare d'Oullins, où il lui arrive parfois de croiser un TER (photo ci-contre).



Le Mag n°30 - Novembre 2005



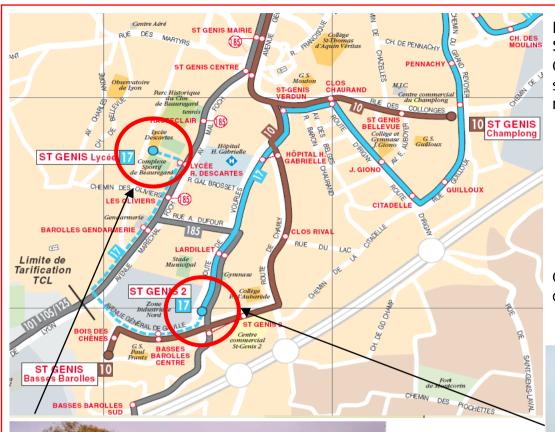
Après un petit bout de chemin en compagnie de la ligne 15, la ligne 17 part faire sa petite boucle pour desservir le quartier de Hauteroche à Pierre Bénite.

Elle recoupe la même ligne 15 à l'arrêt « La Maillette » pour filer en direction de l'Hôpital Lyon Sud.

Une nouvelle petite boucle, en compagnie de la ligne 47 cette fois-ci. La ligne 17 effectue cette petite boucle spéciale pour desservir l'hôpital, dans les 2 sens, d'où la présence de 2 arrêts : 1 direction St Genis, 1 direction Debourg.

Ci-contre, l'arrêt « Hôpital Lyon Sud », avec à gauche, l'arrêt direction St Genis 2, et à droite, l'arrêt direction Debourg.





Et on continue les zigs et les zags dans les rues de St Genis Laval. Après un passage furtif à St Genis Champlong (terminus ligne 10), les détours s'enchaînent jusqu'au terminus « St Genis 2 », tout nouvellement réaménagé.

Ci-dessous : le terminus « St Genis 2 », à proximité du centre commercial du même nom.



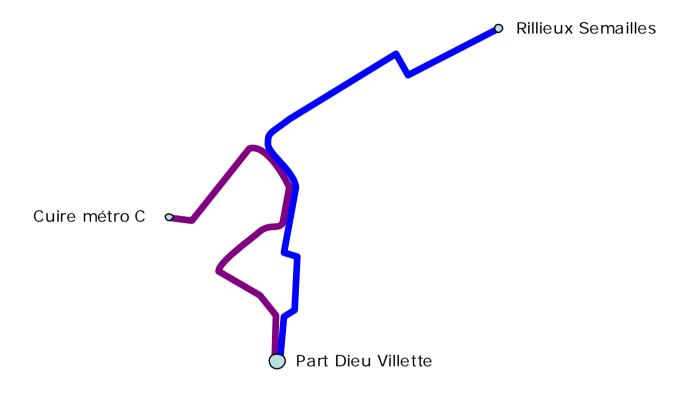


Le Mag n°30 - Novembre 2005

3451 à St Genis Lycée







C1 Part Dieu Villette – Cuire métro C

C2 Part Dieu Villette – Rillieux Semailles

« C » : qu'est ce que ça veut dire?

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

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

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

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

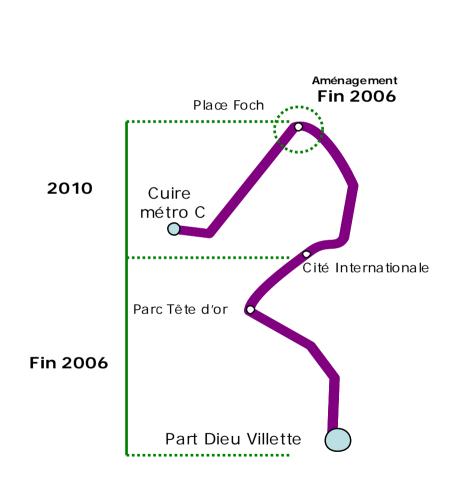
Voici donc le principe des futures lignes C1 et C2, qui veulent se démarquer du réseau bus « classique ».

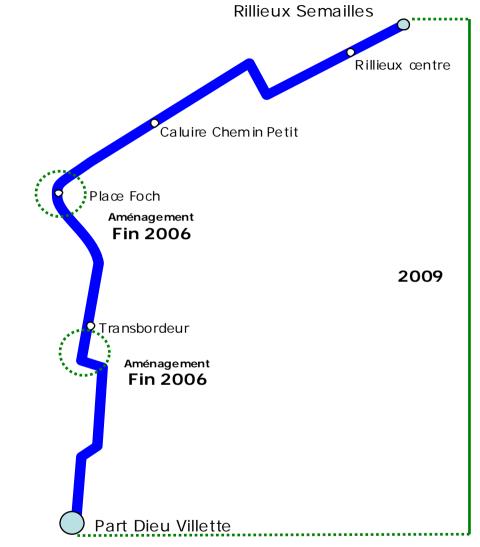
- > Ces lignes sont intégralement exploitées en trolleybus articulés de 5h à minuit.
- Elles sont en grande partie en Site Propre (sites réservés, accessibles uniquement aux transports en commun).
- Elles sont accessibles aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite) grâce à des bus à plancher bas intégral,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



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

Phasage des travaux









Détails du planning

Fin 2006

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

Aménagement de la Place Foch à Caluire.

2010

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

Fin 2006

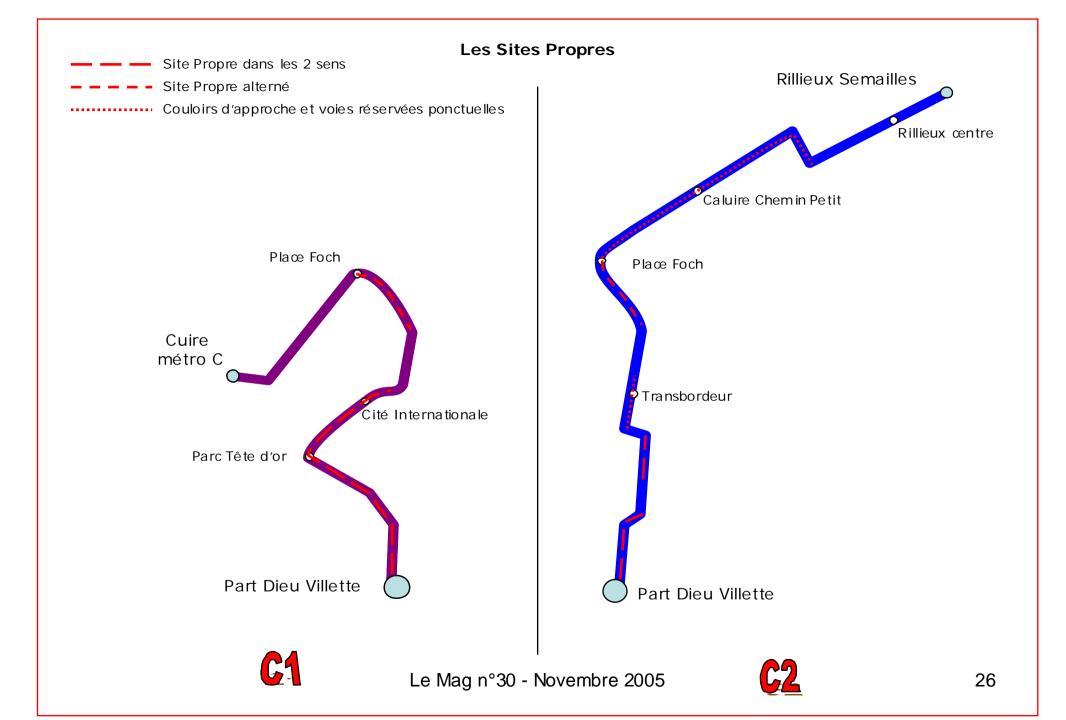
Aménagement de la section entre le Boulevard du 11 novembre 1918 et le Transbordeur.

2009

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



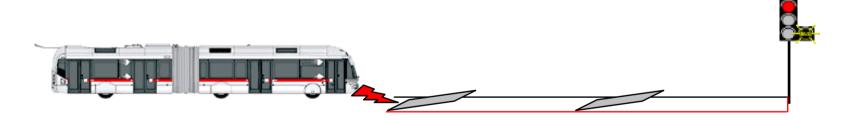




Priorité aux feux

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

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



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

Les Stations et les équipements

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



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





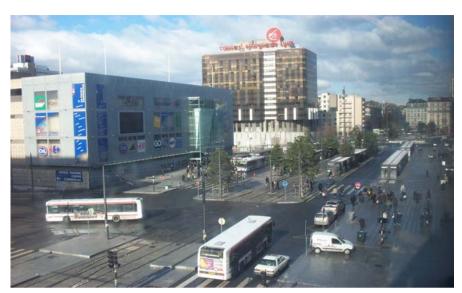
Le Mag n°30 - Novembre 2005





Les Cristalis articulés sont tous équipés d'une palette rétractable pour l'accès des fauteuils roulants. 28

DIAPORAMA



Tout commence ici, ou plutôt juste au sud de la Part Dieu Vivier Merle.

En effet, même si le terminus commercial de C1 et C2 sera bien à l'emplacement actuel de l'arrêt de la ligne 36, le retournement des bus se fera près de la station vélo'v de la Part Dieu, à la hauteur du mail piéton Bouchut, en bas de la bibliothèque municipale de Lyon.

Pour l'occasion, le stationnement sauvage y sera définitivement supprimé.

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

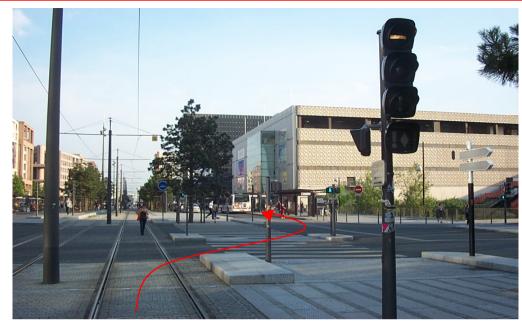
A terme, les lignes C1 et C2 iront faire leur terminus commercial sur la Place de Frankfort, côté Villette de la Gare de la Part Dieu, en compagnie de LEA et LESLYS.

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

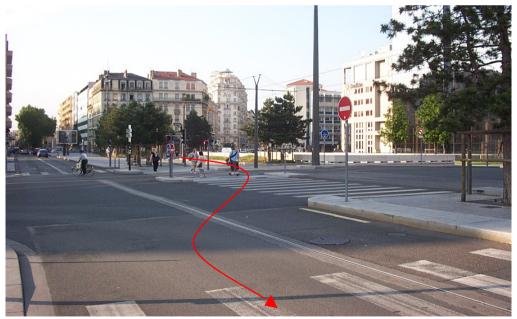
Maintenant, cap au nord, en direction de la Gare des Brotteaux.

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

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



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



Le Mag n°30 - Novembre 2005



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



Au fond, l'ancienne Gare des Brotteaux





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

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







Le Mag n°30 - Novembre 2005

Secteur « Boulevard des Belges »

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



Profil du projet secteur Favre / Belges



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

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





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



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



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

Secteur « Grande Bretagne / Churchill »

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

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

Secteur « Cité Internationale / Salle 3000 »

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



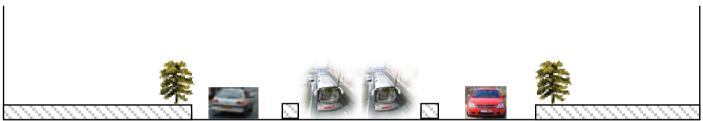


Profil du projet secteur Cité Internationale

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

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





Profil du projet secteur Montée des Soldats





Le Mag n°30 - Novembre 2005

Secteur Caluire et Cuire

En haut de la Montée des Soldats se profile la Place Foch, qui est un nouveau point noir de trafic sur la ligne. Ce grand carrefour sera prochainement transformé en grand giratoire, ou C1 et C2 viendront se glisser. C1 tourne à gauche, comme l'actuelle ligne 8.

Nous emprunterons alors le trajet de l'actuelle ligne 41 jusqu'à Cuire métro C, via la rue Pasteur.

Ici, pas de site propre. C1 voyage en compagnie des voitures particulières et tente de se frayer un chemin dans le circulation automobile.

A la hauteur de l'arrêt « Margnolles Pasteur », un couloir à contre sens très court mais très utile va être construit, pour éviter à C1 de faire le tour du carrefour, comme la ligne 13.

Virage à droite, puis à gauche, nous sommes déjà arrivés à Cuire, terminus du métro C qui aura alors toutes ses rames blanchies par la rénovation.



Sur notre chemin, nous croisons plusieurs lignes



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

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

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





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

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





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

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

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



25

Le Mag n°30 - Novembre 2005

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

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

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

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





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

Secteur Rillieux la Pape

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

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





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

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



Suivons les travaux!



BUS > Ligne 28



Un point sur les travaux qui se déroulent actuellement sur le site de l'Hôpital Neuro-Cardio. Suite à la construction du nouvel hôpital « Mère et enfant », la ligne 28 va désormais emprunter un site propre au œur du pôle médical.

Côté boulevard Pinel (photo ci-contre), l'ancienne entrée a été détruite, et déplacée plus au sud, avec un nouveau carrefour.

Côté Nord, les bus accéderont au site propre grâce à une rampe d'accès (photo ci-contre).

Un aménagement qui va permettre la circulation des bus sur un site réservé, ainsi qu'une desserte plus précise et plus efficace du centre hospitalier.



Tramway > LEA

Comme d'habitude, un petit tour sur les rails de LEA, pour vous tenir informés le plus précisément de l'avancée des travaux. Et il faut y aller souvent sur ce chantier, qui avance à pas de géant! Une semaine sans faire un tour dans les gravats, et voilà qu'un paysage a déjà changé.

Voici donc les dernières images, sur le secteur Part-Dieu Villette > Carré de Soie.



Juste au sud du terminus de Part Dieu Villette, on peut désormais admirer (ou craindre) ce bel enchaînement d'aiguillages, destiné à permettre à la station d'accueillir LEA et LESLYS.

La question évoquée sur notre forum : la taille et les courbes de ces aiguillages ne vont-elles pas faire perdre du temps à notre chère LEA en lui demandant de réduire sa vitesse ?

L'emplacement du terminus de LEA et LESLYS est désormais bien lisible dans l'espace, sur l'actuelle Place de Frankfort. On distingue bien les 2 plateformes des 2 tram qui viendront à terme se retourner à cet endroit...



Ci-contre, les 2 plateformes sont côte à côte. A droite, la plateforme étroite de LESLYS, qui n'aura besoin que d'une seule voie à la Part Dieu, vu la fréquence de la ligne. En effet, 2 rames ne pourront jamais être en même temps à la Part Dieu.



Décrochement de LESLYS : vue depuis le nord.



Photo de gauche:

A gauche, le site de l'ancien CFEL, qui se raccorde aux voies SNCF. C'est par là que le train de ballast devrait arriver pour finaliser les travaux de LEA.



Secteur Gare de l'Est : la plateforme béton a été finalisée : les rails ont été noyés dans une plateforme qui se veut « provisoire », en attente de la démolition de « l'îlot Million ». Du provisoire qui va coûter cher !



Photo de droite:

Les anciens rails du CFEL ont été déposés, tel un jeu de mécano.





Après le gros œuvre, c'est au tour des paysagistes de faire leur part du travail. Le secteur Félix Faure > Dauphiné a été entièrement gazonné.



Le Mag n°30 - Novembre 2005





Secteur Dauphine / Lacassagne : 3 voies en plein milieu d'un carrefour stratégique à la sortie du quartier de la Part Dieu, ça promet !

<u>Ci-contre</u>:

Le raccordement aux voies déjà posées sur ballast à l'est du carrefour est imminent.



<u>Ci-dessus</u>:

La pose de l'aiguillage Est est terminée.

Le Mag n°30 - Novembre 2005



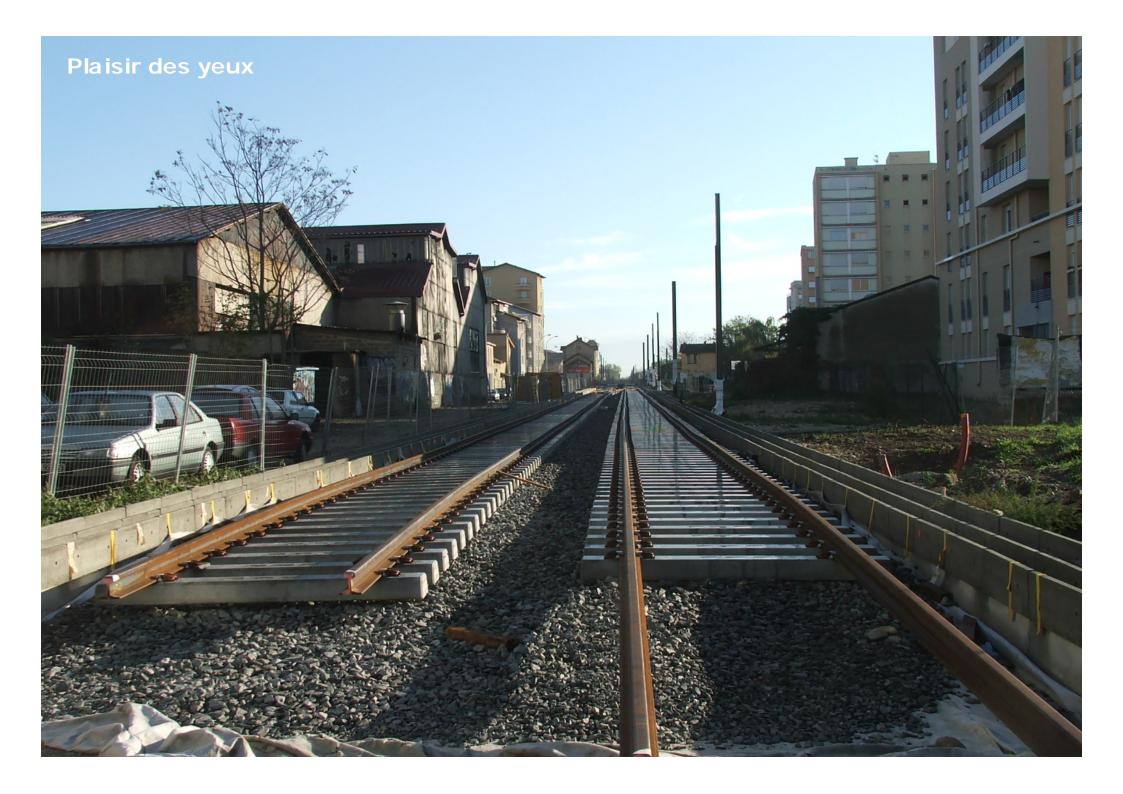
Reconnaissance : la prochaine station est en train de naître, juste au nord du passage à niveau avec la route de Genas. La plateforme est en cours de construction sur cette rue, qui a été déviée sur la voie Sud pour l'occasion.



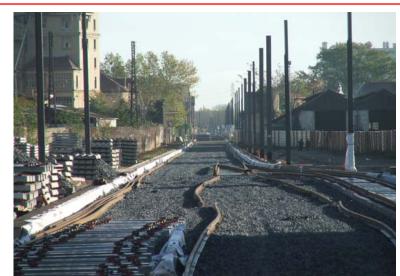


La station Reconnaissance était prévue pour accueillir 3 voies. Or, sur cette photo, on n'aperçoit que les 2 voies extrêmes, mais aucune autre voie n'est présente au milieu, alors que la plateforme béton a été finalisée.

Apparemment, l'évitement a été annulé ici, mais les réservations d'emprise ont été prévues...







Les 3 voies de la station « Gare de Villeurbanne ».

Admirez la souplesse des rails qui ne sont pas encore fixés définitivement.



<u>Ci-contre</u>:

Un vrai « bel » aiguillage à l'approche de la station. Il pourra être pris à une vitesse plus élevée.



Le Mag n°30 - Novembre 2005



<u>Ci-contre</u>:

La plateforme à l'Est de la Gare de Villeurbanne.

<u>Ci-contre</u>:

La station « Carré de Soie ». Elle sera à 4 voies.



Le Mag n°30 - Novembre 2005

Métro A > La Soie

Les travaux du métro A à la Soie vont bon train. On peut actuellement admirer la future station « Carré de Soie » à ciel ouvert. Les engins sont en effet en train de creuser sa future emprise, qui laisse présager d'une station volumineuse, qui sera accoudée juste au nord de LEA.

Sur la rue de la Soie, les travaux sont également importants. Une tranchée profonde éventre la rue. Quand on sait que le métro passe déjà sous cette rue pour rentrer au dépôt de la Poudrette, cela nous laisse imaginer combien le tunnel est profondément enfouit sous la chaussée!



Photo de gauche :

De gauche à droite : la voie d'accès au dépôt, l'emprise de la future station de métro, les voies de LEA

Photo de droite:

Tranchée du métro dans la rue de la Soie.



MétroContrôle d'accès

Les portillons fleurissent dans les couloirs du métro lyonnais.





< Station St Just Station Saxe-Gambetta >





Tramway > Pont Gallieni

Du 02/11 au 07/12, la plateforme du tramway sur la Pont Gallieni va connaître un grand lifting. En effet, les planches en bois qui y étaient disposées ont très mal vieilli, et ont même causé le déraillement d'une rame le 17 mars dernier.

Suite à cet événement qui a sans doute accéléré les choses, des travaux de nuit sont actuellement en cours, pour remplacement ce revêtement. A partir de 20h et jusqu'à la fin du service, les lignes T1 et T2 sont donc perturbées. Une navette bus est mise en place entre Centre Berthelot, Quai Claude Bernard, Perrache et Montrochet.



Les planches en bois, esthétiques, n'ont pas résisté aux assauts des véhicules qui ont osé s'aventurer sur la plateforme du tram malgré une signalisation abondante et dissuasive.

A gauche, une rame de T2 a vu ses 2 premiers modules dérailler lors d'une malheureuse rencontre avec une planche en bois...



Le Mag n°30 - Novembre 2005

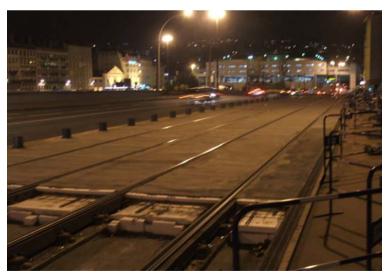


Le nouveau revêtement se veut plus solide, tout en restant léger pour ne pas faire supporter trop de pression sur l'ouvrage d'art qu'est le Pont Gallieni. Une structure polystyrène a été mise en place entre les rails, bordée d'armature métallique... Nous découvrirons dans quelques jours quelle sera la matière de la nouvelle surface...





Les bus relais font une correspondance quai à quai. Plusieurs bus effectuent la rotation toute la soirée, pour garantir un service correct en remplacement du tramway.



Le Mag n°30 - Novembre 2005

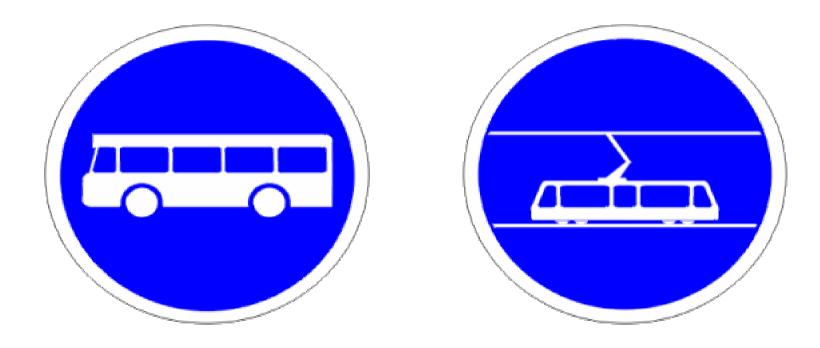


Site propre, définition :

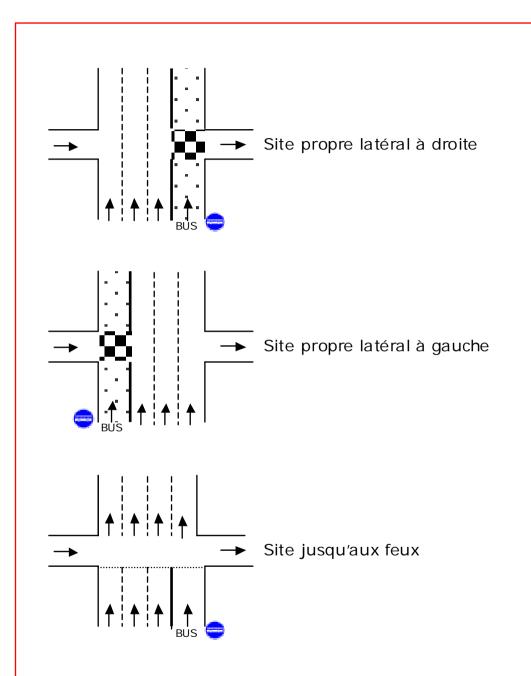
Non, ce n'est pas un site qui est nettoyé tous les jours pour garantir la propreté des bus. Un site propre de transports en commun, c'est un site qui est propre à ce mode de déplacement, autrement dit qui lui est réservé.

Nous vous proposons dans ce numéro de voir les différents types de sites propres, comment ils fonctionnent, ainsi que la signalisation qui les accompagne.

Voici donc un aperçu.



Le Mag n°30 - Novembre 2005





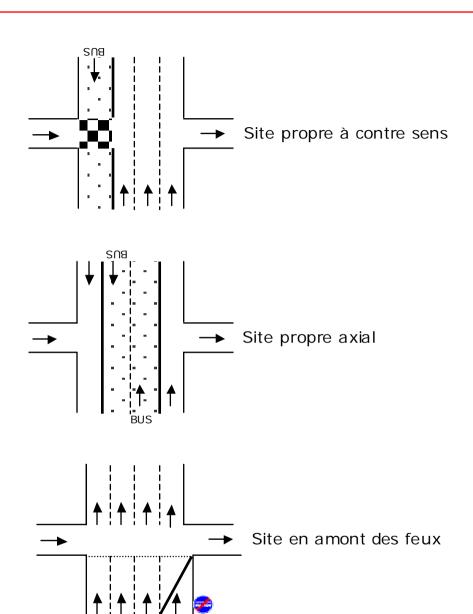


Le Mag n°30 - Novembre 2005

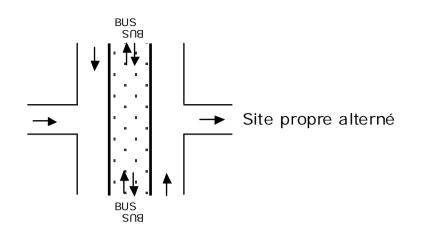


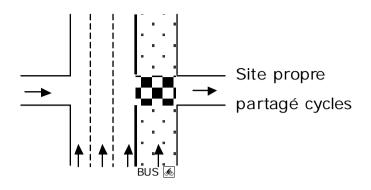






Le Mag n°30 - Novembre 2005









A tout cela, il faut ajouter les sites propres des lignes de tramway, qui s'apparentent aux sites propres latéraux et axiaux des bus.

Les sites propres intégraux constituent des zones qui sont infranchissables et inatteignables par des éléments extérieurs : le meilleur exemple est le métro, dont la circulation sous terre, sur viaduc ou en section courante protégée, lui assure une progression sans obstacle. Il existe certains tramways qui sont également en site propre intégral. Les trains sont en site propre intégral.

Quelques cas particuliers:

Certains site propres peuvent être partagés avec d'autres modes de transport, dont la faible circulation perturbe faiblement des véhicules de transport en commun.

Par exemple, certains couloirs de bus sont empruntés pas des taxis, ou des plateformes tram peuvent également être empruntées par des véhicules de livraison ou des autobus.

Ces sites propres sont donc exploités avec des risques de perturbations extérieures importantes. On parle alors de « site partagé ».





Des sites propres Bus très bien protégés

- 1-De Gare de Vaise à la Duchère
- 2-Contrôle d'accès à St Paul pour le retournement de la ligne 1
- 3 et 4-Site propre de la Cité Internationale, fermé par des barrières de Contrôle d'accès



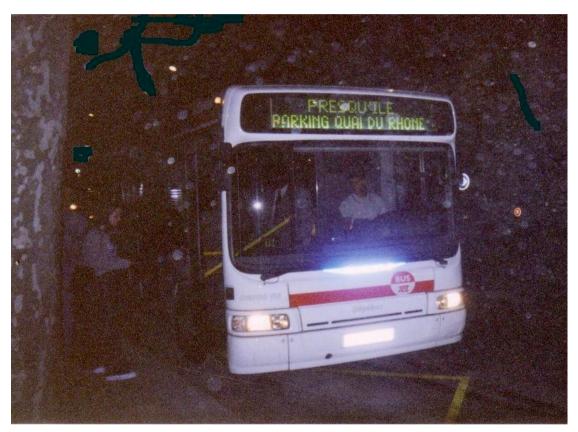


Un site « propre » un peu spécial...

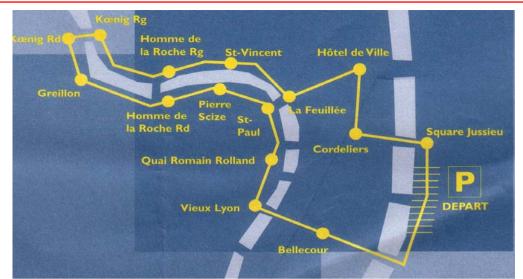


Photo prise à Toulon (83)

Les lignes « éphémères »



Oreos55 vu au départ de la ligne N20 Quai Augagneur © www.lyon-en-lignes.org



Parcours de la ligne Noctibus N20

Cette expérience pris fin le 1^{er} juillet 2000.

Ah les quais de Saône un samedi soir ! Que c'est beau ! Mais Ô combien de voitures sont garées en double file ! 1, 2 non 10 peut-être même 20 ou 50... Devant ce spectacle désolant la mairie de Lyon a décidé en 2000 d'expérimenter une solution somme toute originale afin de résoudre le problème du stationnement illicite. C'est ainsi que fut expérimentée la première ligne de nuit Lyonnaise de mai à juin 2000. Le principe était simple, on laisse sa voiture sur un parking spécial situé quai Augagneur, on paye 10Francs pour le parking et un accès à la navette pour tous les occupants du véhicule.

La ligne baptisée Noctibus (N20 en interne) prenait son départ quai Augagneur, desservait Bellecour, Vieux Lyon, Saint Paul, Pont Koenig, quai Saint Vincent, les Terreaux, Hôtel de Ville, Cordeliers et enfin de retour quai Augagneur après un périple de 45 minutes (souvent 30 en réalité). La fréquence était de 15 minutes de 21h30 à 4h15.

Le service était assuré à l'aide de 3 Oréos 55 de la ligne 91 (3501 à 3512 à l'époque) par le dépôt Parmentier aujourd'hui fermé. Les conducteurs, tous intérimaires, étaient accompagnés d'un agent de sécurité. Il n'y avait pas de vente de titres à bord des véhicules.

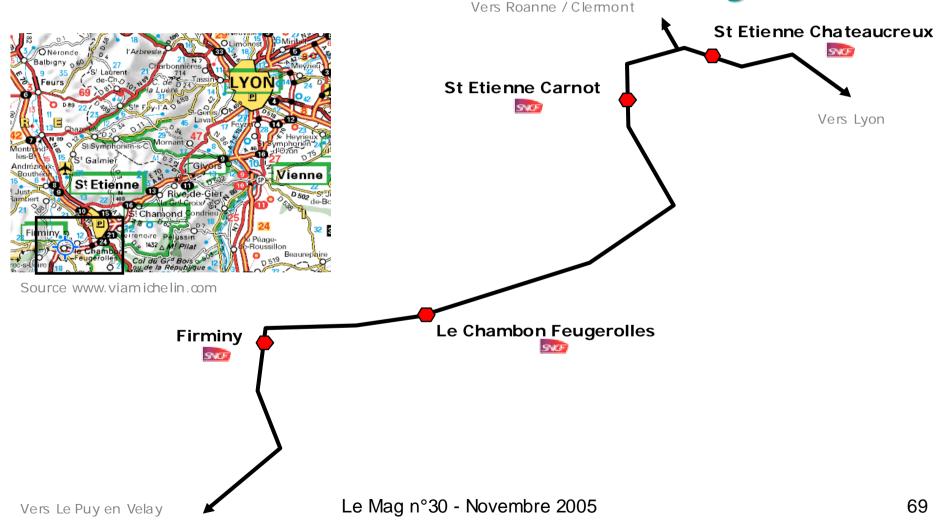
La fréquentation ne fût pas à la hauteur des espérances. Cependant les clients TCL répondirent présent. En moyenne il y eu 89 personnes par vendredi et 99 personnes par samedi, ce qui donne à peu près 3 personnes par départ.

La vie des trains

Une nouvelle rubrique dans Le Mag de Lyon en Lignes! Elle a pour but d'informer les lecteurs de ce qui se passe dans l'actualité des rails de la grande région lyonnaise.

Ce mois-ci, c'est l'électrification de la ligne St Etienne-Firminy qui est à l'honneur.

> L'électrification de la ligne St Etienne - Firminy



Situé sur la ligne reliant Lyon au Puy en Velay, le tronçon St Etienne-Firminy sera prochainement raccordé au reste du réseau électrifié de la SNCF, afin de développer l'offre de transport sur l'agglomération stéphanoise. Prévue au contrat de plan Etat-Région 2000-2006, cette mise en service est prévue pour la 11 décembre prochain, date de passage au service d'hiver.

Cette mise sous tension qui aura lieu dans la nuit du 20 au 21 novembre, s'accompagne de nombreux travaux concernant l'infrastructure ferroviaire comme le renouvellement des voies, la création d'IPCS (Installation Permanente de Contre Sens), la réfection des tunnels pour mise au gabarit caténaire, la modernisation de la signalisation, l'installation de la radio sol-train, mais aussi par la rénovation de l'ensemble des gares, la réfection des quais, l'installation de passerelles et la création de parcs relais.



Derniers travaux sur les caténaires. Un train un peu spécial équipé d'une nacelle permet aux ouvriers d'intervenir.



Ci-dessus, la gare de St Etienne Bellevue. Ci-dessous, la gare du Chambon Feugerolles, toute rénovée.



Le Mag n°30 - Novembre 2005

Il s'agira aussi certainement d'une des dernières (si ce n'est la dernière) électrification en courant continu de na SNCF, tous les autres projets étant en caténaire monophasée.

La trame des circulations s'établira comme suit :

Lyon-Firminy: 25 allers/retours par jour au lieu de 7 actuellement.

St Etienne-Firminy: 15 allers/retours par jour contre 5 actuellement.

Tous les trains terminant actuellement à Chateaucreux seront prolongés à Carnot.

La ligne sera parcourue par les TER 2N (2 niveaux) Z 23500 ou bien les TER 2N NG (2 niveaux nouvelle génération) Z 24 500.



Photo de gauche:

Rame 23 500 sur la ligne Lyon Part Dieu – St Etienne.

Photo de droite : Rame 24 500.



Ces aménagements permettront à terme la circulation d'un matériel type tram-train interconnecté au réseau urbain stéphanois (restera à régler les problèmes liés à la tarification, mais aussi à l'écartement métrique du tramway...).

A noter pour les amateurs que le jour de la mise sous tension, une automotrice CC 7100 circulera sur la ligne, il s'agira sûrement de l'unique incursion de ce matériel en terre forézienne...

DIAPORAMA









La fin de la caténaire, juste après Firminy... En direction du Puy en Velay, seuls les trains thermiques pourront continuer sur une voie unique... Peut être une étape suivante d'électrification...?





Kesskisspass sur LeL?

Le 1er octobre 2005, Lyon en Lignes organisait une nouvelle sortie sur les lignes lyonnaises. Une nouvelle fois, vous avez été très nombreux à répondre présent à l'invitation, encore plus nombreux que la dernière fois, cela nous fait extrêmement plaisir!

Un grand merci à tous pour vous être déplacés parfois d'un peu loin, rien que pour nous rencontrer ainsi que tous les membres.

Côté site, notre travail continue pour vous préparer les nouvelles pages sur le site. Non, on ne vous oublie pas.

Côté forum, les débats ont été vifs ces derniers temps, compte tenue de l'actualité, qui a rapidement atteint Lyon, avec de nombreux actes de délinquance qui ont directement touché le réseau TCL. Le forum de Lyon en Lignes n'ayant pas pour vocation première de débattre de l'actualité sociale de la France, nous avons préféré clore le débat, qui n'a pas été pour autant intéressant ou tronqué, étant donné que tout le monde a quand même pu donner son avis sur la question.

Gardez bien en mémoire que les propos tenus sur notre forum sont de la responsabilité de leurs auteurs. Nous y sommes très attentifs, et parfois peut être maladroitement, nous nous en excusons par avance.

L'essentiel est de conserver la bonne ambiance qui règne sur notre forum, malgré nos divergences d'opinions parfois très marquées, qui font notre richesse.

Modérons-nous mutuellement!

Merci à tous pour votre compréhension et pour votre fidélité!

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 <u>www.lyon-en-lignes.org</u> dans la rubrique « Le Mag ».

Les photos utilisées dans le Mag de Lyon en Lignes

Lyon en Lignes possède une autorisation temporaire et précaire de photographier 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 Kéolis Lyon.

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. 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 plait 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:

Un grand merci à bus64, à bobmétro, à Olive, et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

© Lyon en Lignes - Novembre 2005