

Le Mag



Le Mag n°34 - Mars 2006

Sommaire

Bussorama	<i>P3</i>
A la découverte des lignes du réseau TCL	<i>P10</i>
Dossier coup de cœur	<i>P26</i>
Suivons les travaux : le réseau TCL bouge !	<i>P39</i>
Dossier technique	<i>P51</i>
Les lignes éphémères	<i>P57</i>
La vie des trains	<i>P60</i>
La photo du mois	<i>P64</i>
Kesskisspass sur LeL ?	<i>P65</i>

Le mensuel de Lyon en Lignes

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

La journée sans voitures maintenue sans réajustement

à l'exception notamment de son déclassement le 22 septembre, devant les autres collectivités

Le rendez-vous est fixé à l'automne et pourrait être le résultat d'un accord régional avec les maires de la région lyonnaise. Cependant, selon les estimations de l'association Lyon sans Voiture, il ne s'agit pas de revenir à la situation antérieure à la mise en place de la journée sans voitures. Les municipalités ont en effet obtenu de la région lyonnaise de ne pas revenir à la situation antérieure à la mise en place de la journée sans voitures.



Denis Legallier, à l'échelle de la rue, explique que l'absence de voitures permet de mieux vivre la ville.

Déjà, selon les estimations de l'association Lyon sans Voiture, il ne s'agit pas de revenir à la situation antérieure à la mise en place de la journée sans voitures.

Le 22 septembre, il est prévu de maintenir la journée sans voitures à son rythme habituel. Les municipalités ont en effet obtenu de la région lyonnaise de ne pas revenir à la situation antérieure à la mise en place de la journée sans voitures.

Bussorama



L'actualité des transports de Lyon et sa région

L'insécurité, moteur de grève aux TCL

Funiculaire : réouverture lundi

SNCF : quels chantiers ?

Grève

Polémique sur la largeur des voies de Lea et Lealys

Demain, fin de perturbations des lignes 15 et 16

Agressions dans les bus honnêtes : le droit de retrait des conducteurs

Laçon de TER pour les collégiens

Collision tram-vocature

Cours Général-Gilau : retour à la normale demain

VéloV InnoVe

Grève

Polémique sur la largeur des voies de Lea et Lealys

Demain, fin de perturbations des lignes 15 et 16

Agressions dans les bus honnêtes : le droit de retrait des conducteurs

Laçon de TER pour les collégiens

Collision tram-vocature

Cours Général-Gilau : retour à la normale demain

VéloV InnoVe

Frayeur sur la ligne 103

La ligne 103, qui relie Lyon Perrache à Brindas, via Chaponost, a connu quelques mésaventures le 15 mars dernier. En effet, alors qu'il s'élançait dans une descente, il a violemment quitté la route, pour finir sa course contre un filet de protection d'un bassin de rétention des eaux.

7 personnes étaient à bord, en majorité des adolescents. 6 ont été légèrement blessés et conduits aux urgences. Les médias ont immédiatement évoqué la possibilité d'un dysfonctionnement des freins du véhicule avant d'évoquer, le lendemain de l'accident, une éventuelle survitesse, qui incriminerait plutôt le conducteur de l'autocar de la compagnie Connex Rhodalina. En effet, les freins venaient justement d'être changés sur ce véhicule, ils étaient neufs. Nous attendons toujours les conclusions de l'enquête.

Un wattman agressé

Suite à l'agression d'un conducteur de tramway à Montrochet, le 17 mars, la journée du 18 a été marquée par un débrayage total. En effet, aucune rame n'est sortie ce jour là, des navettes relais ont alors été mises en place entre IUT-Feyssine et Charpennes, et entre Grange Blanche et St Priest Bel Air. Même chose le lundi 20 mars : aucun conducteur au travail.

Un événement plutôt rare que l'agression d'un wattman, qui semblent plutôt épargnés dans leurs cabines...



De retour d'expertise, l'autocar Ares n'est pas très beau à voir



L'accessibilité du réseau TCL pose toujours des problèmes

Il semblerait, dans les colonnes du Progrès de ce mardi 14 mars 2006, que les « PMR » (Personnes à Mobilité Réduite), connaissent encore de grosses difficultés à se déplacer à Lyon, notamment via le réseau TCL. En effet, quelques tests effectués montrent que certains trajets peuvent rapidement prendre des tournures de cauchemar.

Ascenseurs en panne, manque de personnel pour aider aux déplacements, rames de métro non accessibles aux fauteuils, portillons anti-fraude sont autant de pièges pour certaines personnes ayant des difficultés à se déplacer par leurs propres moyens.

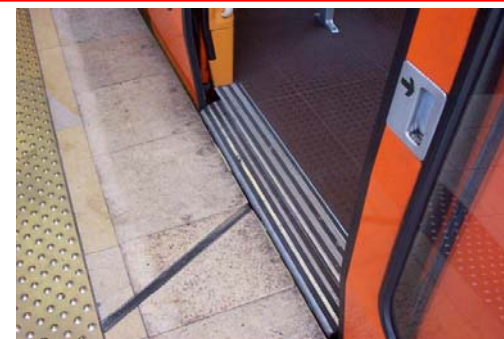
Pourtant le SYTRAL et le Grand Lyon dépensent des sommes astronomiques chaque année pour l'amélioration des déplacements des personnes handicapées :

- > Travaux de voirie (abaisssements de trottoir, bandes podotactiles...).
- > Mise aux normes des carrefours à feux (sonorisation systématique depuis 2001).
- > Equipement quasi-complet des stations de métro en ascenseurs.
- > Mise en place de portillons anti-fraude spécifiques pour l'accès des fauteuils roulants.

Malgré tout ces efforts, il semble qu'une certaine catégorie de PMR, sans doute plus en difficultés, rencontrent encore des problèmes liés à leur équipement pour se déplacer. De plus, les équipements tels que les ascenseurs tombent souvent en panne, comme on peut régulièrement le voir sur le site officiel des TCL (www.tcl.fr, rubrique Info trafic en direct) et cela oblige les personnes diminuées physiquement à faire des détours pénalisants, voir à renoncer à se déplacer faute d'itinéraire alternatif).

Considérée comme une des villes leader en matière de prise en compte des PMR, Lyon doit pourtant faire face, d'après le journal Le Progrès, à une nouvelle vague de grogne, que les politiques entendent bien. Ou alors est-ce une exagération d'un phénomène qui reste ponctuel et très rare, quand on sait qu'aujourd'hui, tous les nouveaux aménagements et matériels sont systématiquement prévus aux normes PMR, et que leur situation ne peut aller qu'en s'améliorant.

Des améliorations qui sont sans doute perçues comme trop lentes, et c'est bien compréhensible...



Bus info MPA

L'agora S n°2424 de la ligne 2 a été transformé pour quelques semaines en bus info montée porte avant.

Il a été équipé de deux valideurs positionnés de part et d'autres de la porte avant, la barre centrale a disparue afin de faciliter l'accès aux poussettes

Un valideur a été installé au niveau de l'emplacement PMR afin que ces personnes puissent profiter de la palette tout en validant leur titre.

Enfin à bord des panneaux expliquent les enjeux de la MPA et un film y est projeté.



Vie associative

Lyon Métro

L'assemblée générale de l'association Lyon-Métro a été présidée par Maurice Abeille, ancien du CERTU, qui a confié au Progrès les grandes orientations de l'association.

Il souhaite en effet plus de poids des associations dans les concertations sur les grands projets. Participer aux comités de lignes TER ou encore plus de contacts avec la Région sont ses principaux souhaits.

Côté projets, l'association va dans le sens du SYTRAL en se réjouissant des études menées pour prolonger le métro B à Oullins, mais il souhaite qu'on aille encore plus loin : aux hôpitaux Sud .

Enfin, il souhaite un développement des transports en commun plus équilibré, notamment entre Est-Ouest, avec création d'un lien. Mais il n'oublie pas le réseau Bus. En effet, il ne souhaite pas que celui-ci ne soit obscurci derrière des projets de grandes lignes fortes qui oublieraient le reste du réseau.

Lyon Tramway

Lyon - Tramway est une association qui existe depuis 1991. Elle avait été créée à l'époque dans le but de promouvoir le retour de ce mode ferré dans l'agglomération lyonnaise. Elle compte à ce jour une quarantaine d'adhérents et c'était aujourd'hui que se tenait son assemblée générale. Une occasion pour son Président, M. Vandenbroucke, de réaffirmer les principales lignes directrices de son association.

Pour lui, le réseau TCL, tel qu'il existe aujourd'hui, est une réussite, c'est indéniable. Les 2 lignes de tramway T1 et T2 fonctionnent bien. Il se réjouit également de la construction de la ligne T3 (LEA) ainsi que du prolongement du métro A à la Soie.

Cependant, il émet quelques nuances, notamment sur le choix fait pour équiper la future ligne forte C3. Il aurait préféré un tramway à la place des Cristalis articulés... Les projets C1 et C2 lui font également regretter le tramway, qui aurait selon lui, plus de pertinence.

Autre sujet qui le fait tiquer : le prolongement du métro B à Oullins, par exemple, ne lui semble pas prioritaire. Il préférerait une amélioration préalable du réseau de surface.

D'une manière plus générale, le président de l'association Lyon-Tramway regrette les rapports tendus avec le SYTRAL...

Renault Trucks ou le retour de bus Renault

Les objectifs de Renault Trucks sont clairs : ils veulent revenir sur le devant de la scène pour la production de bus et cars. Ayant cédé leur activité « bus et cars » à Irisbus, lors de l'acquisition par le groupe Volvo, le PDG de Renault Trucks, société basée à St Priest, souhaite désormais revenir sur le marché, Irisbus appartenant désormais à Iveco, un concurrent direct de la marque au losange.

Pour cela, ils vont importer des bus Volvo notamment de Pologne, et y faire tourner leurs moteurs Renault, en vue d'une part de marché de 15% en 2010 (contre seulement 2.5% en France aujourd'hui)

En 2007 et 2008, ils répondront donc présent lors de l'appel d'offre du SYTRAL et de la RATP.

Les concurrents de Renault Trucks : Irisbus/Heuliez, Evobus, Neoman qui se partagent aujourd'hui la plus grosse part du gâteau.



Citélis

Les 26 standards citélis sont livrés et en service :
1501 à 1511 sur la 23.
1512 à 1517 sur la 38.
1518 à 1526 sur la 28.

Les articulés ne sont pas tous livrés mais l'équipement total ne saurait tarder, en attendant voici les affectations définitives des Citélis L :

2001 à 2010 sur la 89
2011 à 2015 sur la 10
2016 à 2020 sur la 53
2021 à 2027 sur la 58 (dont un pour la 70)
2028 à 2033 sur la 67 et la 95

Rassurez-vous vous n'aurez pas le temps de souffler car l'arrivée d'une deuxième série de 56 Citélis standards (S ou line) est prévu pour la rentrée !!



Mouvements

Voici ce qui nous attends (ou est déjà en cours)
Lignes 10 et 15 équipées en Agora S 3600.
Lignes 63 et 88 équipées en Agora S 2400.
Ligne 40 équipée en Agora L au lieu des PR180.2.
Ligne 98^E équipée en Agora L au lieu des PR180.2.
Ligne 35 équipée de 3 Agora line 3931 à 3933 exs 88.



A la découverte des lignes du réseau TCL



La parole à l'histoire



1889 (Juillet) : Inauguration par la CLT, d'une ligne du PONT LAFAYETTE (RG) à l'asile de BRON (Vinatier) avec locomotives à vapeur Lamm et Francq, en gros par le trajet de ligne 28 actuelle à savoir Part Dieu et avenue Lacassagne.

1898 : Prolongement aux CORDELIERS et à BRON Village

1900 à 1902 : Electrification

1932 : Mise en service d'un autocar pour la desserte de l'aéroport de Bron.

1948 (15 avril) : suppression des tramways et remplacement par des autobus (PCK) et passage plus direct par le cours Gambetta (une nouvelle ligne n°28 reprenant le trajet originel par l'avenue Lacassagne), prolongement de tous les services à Bron Centre et de plusieurs à l'aéroport.

1963 : passage à un agent avec des autobus Berliet PH100 (série 1500)

1967 : Prolongement à BRON Terrailon

1968 : remplacement des PH100 par des Saviem SC2 (série 1600)

1972 (6 mars) mise en service des oblitérateurs.

1974 (septembre) : création d'une antenne MI-PLAINE aux HP matin et soirs

1977 (31 janvier) : passage en libre-service avec des Saviem SC 10 (série 2400)
toutes les voitures vont à BRON-Terraillon et la branche Mi Plaine est
reprise par une nouvelle ligne n°65

1978 (septembre) : Saviem SC 10 (série 3400)

1981 (novembre) : nouveaux SC10 (série 1300)

1982 (1er septembre) : prolongement de Terraillon jusqu'aux SEPT CHEMINS

1982 (14 septembre) : nouveaux Saviem SC 10 restylés (série 1400)

1984 à 1986 : diverses modifications d'itinéraires suite aux travaux du métro ligne D

1989 (10 avril) fusion des lignes 1 et 24 sous le numéro 1/24 et l'itinéraire
ST JEAN – GRANGE BLANCHE – SEPT CHEMINS. (Le parcours entre
Cordeliers et G.Péri est abandonné)
Autobus articulés PR 180.2 N°2138 à 2156

1991 : Nouveaux autobus articulés en complément : PR 180.2 (série 2200)

1991 (9 septembre) : mise en service du métro D, suppression de la ligne 1/24.
Reprise du numéro 24 pour la ligne GRANGE BLANCHE – SEPT
CHEMINS (PR180.2 – série 2200)

1994 (5 septembre) panachage avec trois R312 qui remplacent trois articulés.

2001 (2 janvier) : mise en service des lignes T1 et T2 du tramway et notre ligne 24
devient BACHUT – SEPT CHEMINS avec la desserte de l'avenue Mermoz
et de Bron Libération.
Autobus Agora S (série 2700)



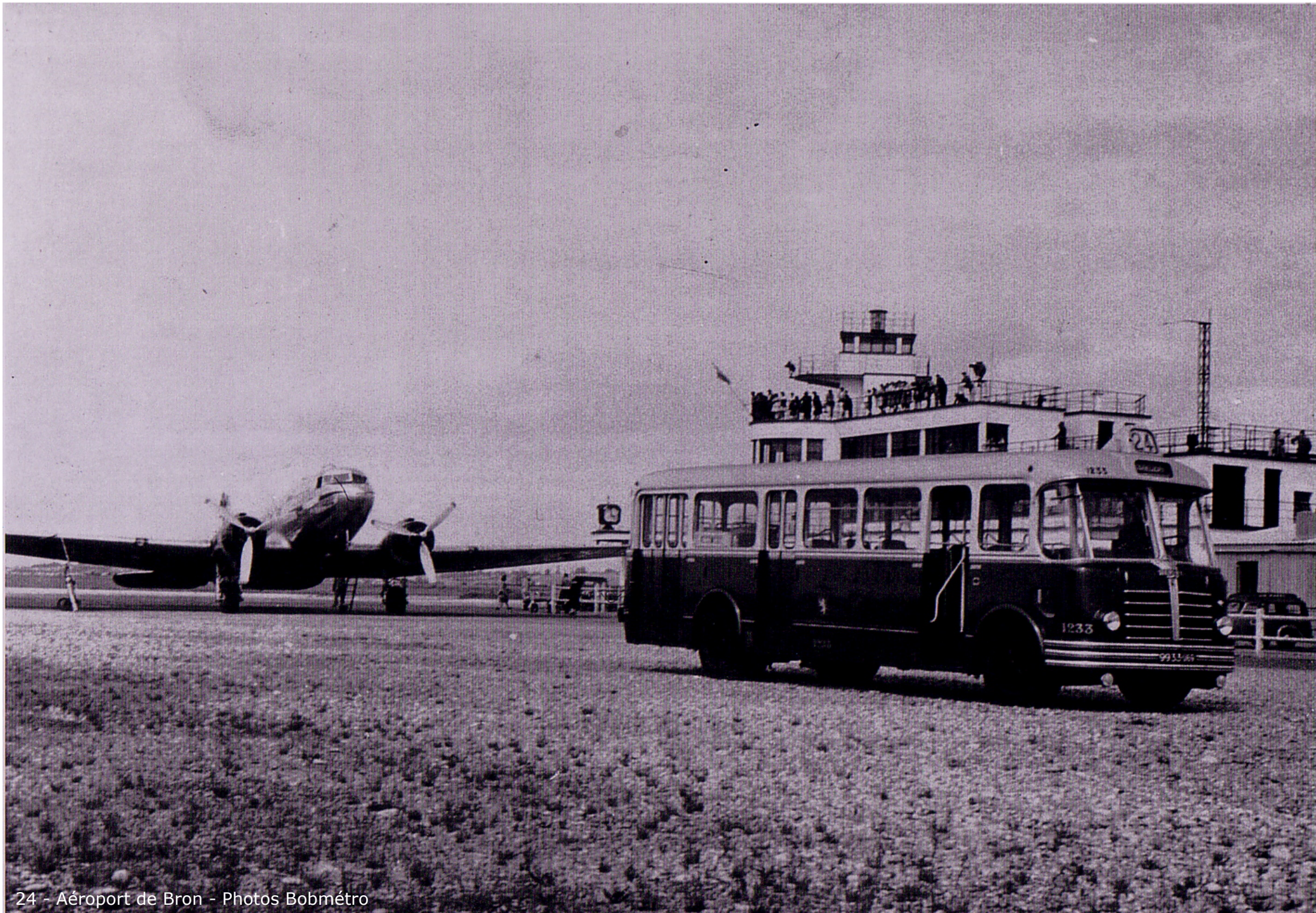
2138 - Place G.Péri le 10.04.89



2204 - Grange-Blanche en 1992



3337 - Grange Blanche en Déc. 2000



24 - Aéroport de Bron - Photos Bobméto



Les « 7 chemins », c'est le point de départ de notre excursion au cœur de l'est de l'agglomération lyonnaise.

Il s'agit d'un gigantesque giratoire assez laid, qui sert de terminus ou de point de passage à de nombreuses lignes TCL. On compte les lignes suivantes :

- Passantes : 68,79
- Terminus : 24,25,78,79 (terminus partiel).

Ce grand carrefour aux allures peu urbaines est en voie de disparition. En effet, un grand projet d'urbanisme vise à sa destruction au profit d'un véritable carrefour plus urbain.

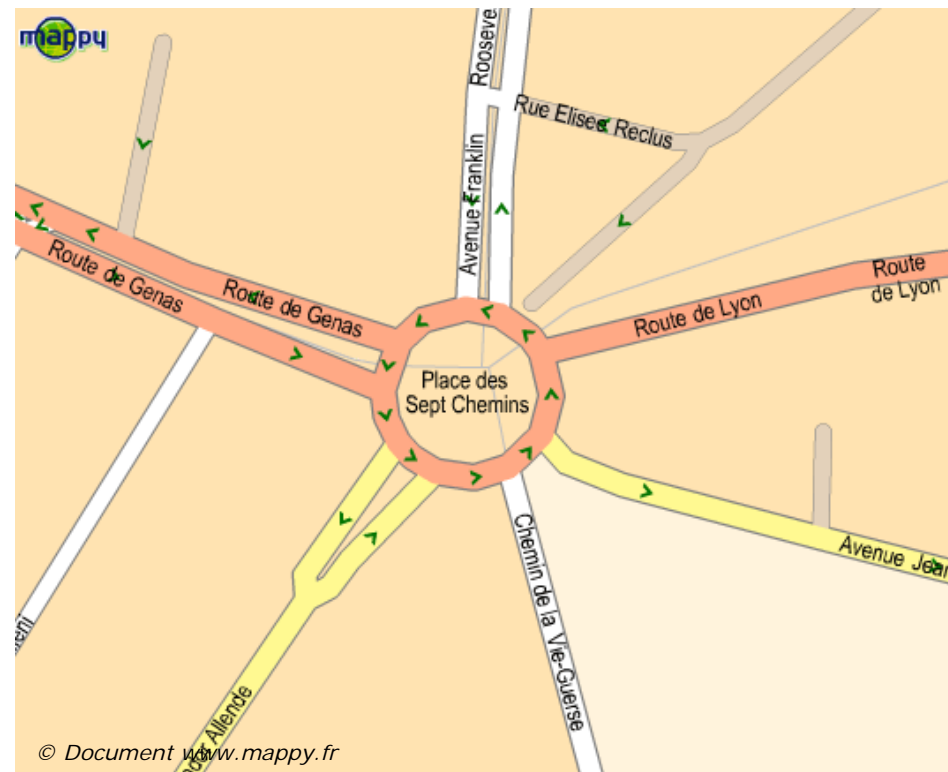
Chose étonnante, les conducteurs utilisent le terre plein central de ce giratoire comme zone de régulation. C'est en effet l'endroit où ils gênent le moins la circulation et les lignes TCL passantes.

Le terminus de la ligne 24 est situé aux confins des communes de Bron, Chassieu, Vaulx en Velin, et Décines Charpieu.





En arrière plan, le Gruau de la ligne 78 effectue sa régulation



© Document www.mappy.fr

Parmi les lignes passantes, on compte également la ligne spéciale « Direct Eurexpo » qui effectue aux 7 chemins un arrêt facultatif.

Cela fait 5 minutes que notre conducteur se repose sur son giratoire, il est maintenant temps de prendre la route : direction Bachut - Mairie du 8ème.

Au départ des 7 chemins, nous prenons immédiatement plein Ouest. La ligne 25 nous tient compagnie sur la route de Genas.

A « Genas-Brossollette », nous prenons à gauche en direction de Bron. Nous sommes dans le quartier de « Terrailon », bien trop connu pour ses événements fâcheux, qui ont beaucoup affecté les TCL il y a quelques années. C'est d'ailleurs depuis quelques années que les lignes ne desservent plus le centre de ce quartier, depuis une violente agression.

Au bout de la rue, nous sommes à Bron - François Mitterrand, branche partiellement desservie par la ligne 25. C'est là que nous prenons à droite, sur la grande avenue qui porte le même nom.





Quelques minutes plus tard, après avoir franchi les travaux de l'avenue Camille Rousset, nous arrivons au 1er arrêt important, où les voyageurs vous pouvez emprunter le tramway pour se rendre directement en centre ville. C'est à l'arrêt « Bron - Hôtel de Ville » que la ligne 24 croise la ligne T2.

Plus au sud, nous traversons les grandes cités de Bron, le long de l'A43, avant de la franchir. La ligne 24 passe au cœur de ces quartiers, qui sont excentrés et souvent considérés comme « difficiles ».

Comme souvent, le réseau TCL y joue le rôle de lien, quand le tramway et le métro sont un peu lointains...





Une fois l'autoroute franchie, on rejoint rapidement la rue Lionel Terray, où aurait pu passer le tramway T2 si l'attrance pour le centre de Bron n'avait pas été aussi forte (forcée ?).

La vitesse de notre Agora S 2700 est rapide, trop rapide sur cet axe qui demeure très roulant, sous un échangeur autoroutier entre le périphérique Est et l'A43.

Nous passons cette fois-ci sous l'autoroute pour rejoindre la commune de Lyon (8ème arrondissement).

En direction des 7 chemins, la fameuse « côte » de Mermoz-Pinel, que les GX187 de la feu ligne 39 avaient tant de mal à grimper...



Mermoz-Pinel : métro D



Toujours dans un univers très autoroutier, dans cette entrée de ville très fréquentée, nous sommes désormais arrivés à l'endroit où la ligne 24 se vide. C'est en effet ici que la plupart des clients descendent pour faire correspondance avec le métro **D**.

Un vieux projet urbanistique, qui vise à humaniser ce quartier, semble se mettre en place après de nombreuses années d'annonces sans effets. Ce viaduc autoroutier qui défigure le quartier de Mermoz-Pinel devrait être détruit dans les prochaines années, pour laisser place à un espace plus humain, à niveau. La circulation automobile du secteur devra être modifiée en conséquence.



Environnement très hostile à Mermoz-Pinel...

A l'approche de l'arrêt Mermoz-Pinel, la ligne 24 bénéficie d'un couloir d'approche au giratoire, qui lui est peu utile en terme de circulation, mais qui peut s'avérer bien pratique pour stationner de façon prolongée, vu la charge qui l'attend généralement.

La ligne 24 n'est pas seule à cet arrêt, on retrouve aussi l'autocar de la ligne 1920 (Lyon Part Dieu - La Verpillière).

Tous les amoureux de l'ancienne ligne 39 se rappelleront des lignes 39 et 39 Campus qui s'arrêtaient ici même pour faire le plein... d'étudiants



Avenue Jean Mermoz

Notre parcours n'est pas terminé. Nous devons maintenant remonter toute l'avenue Jean Mermoz jusqu'à la Place du Bachut que nous pouvons deviner au loin, si le temps est clair. L'avenue est peu accueillante pour nos amis les piétons en raison de sa largeur et de sa circulation infernale car située dans le prolongement de l'A43.

Nous croisons la ligne 38 avant de desservir l'hôpital Jean Mermoz et la Maison de la Danse. Nous sommes tout près du carrefour tramway de la place du Bachut et les embouteillages sont infernaux.





Non loin de la Place du Bachut, notre Agora est coincé dans la circulation automobile dense.



Ci-contre, la Place du Bachut, terminus de la ligne 24 en correspondance avec la ligne T2

Rue Marius Berliet, le conducteur peut prendre une petite pause avant de repartir à gauche rue Cazeneuve, sans voyageurs, puis avenue Berthelot où il pourra reprendre du service.



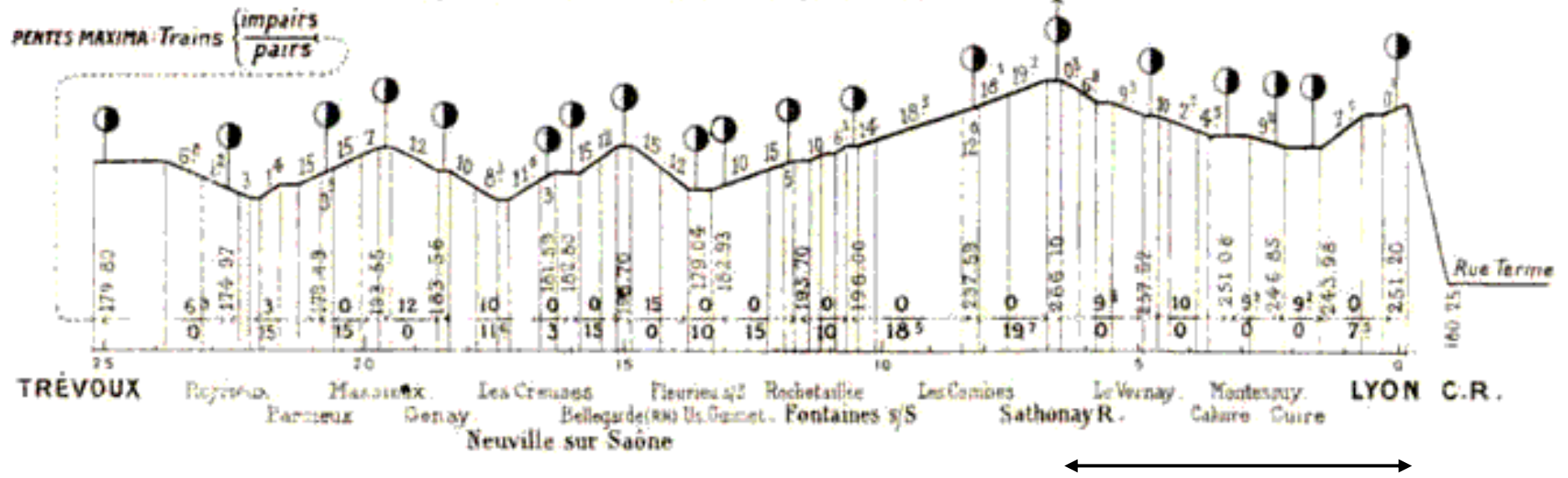
Le dossier coup de coeur



L'ancien chemin de fer de la Croix-Rousse à Trévoux

1ère partie

TRÉVOUX À LYON-CROIX-ROUSSE



1ère partie

De la Croix-Rousse à Sathonay-Camp



La gare de Cuire est aujourd'hui une banale station de métro aérienne.



C'est un bien drôle de train qui circule aujourd'hui sur l'ancienne voie ferrée de Lyon-Croix Rousse à Sathonay. Un train joufflu, tout orange, avec une crémaillère qui s'arrête un peu trop tôt à notre goût. En effet, l'actuelle ligne de métro C qui circule aujourd'hui entre l'Hôtel de Ville et Cuire, ne fait que 2 300 mètres et risque bien de ne plus jamais avancer bien plus loin, notamment avec l'annonce de la construction des lignes C1 et C2 qui sont vouées à assurer la desserte du plateau nord, de Caluire et Cuire à Rillieux la Pape.

Ce mois-ci, nous allons aller nous balader à vélo sur les traces de cette ancienne ligne de chemin de fer, qui courait encore jusqu'au 28 septembre 1975, entre la Croix Rousse et Sathonay. C'est en effet à cette date que son exploitation a cessé, pour laisser place aux travaux du métro, qui a repris une petite partie de son tracé.

Entre la Croix Rousse et Cuire, vous aurez donc compris que la ligne a été remplacée par la ligne de métro **C**, qui dessert le boulevard de la Croix Rousse pour sortir en surface quelques centaines de mètres avant son terminus à Cuire. Aux portes du plateau de la Dombes, les rails ont laissé la place à l'urbanisation, ou à une voie verte qui fait le bonheur des promeneurs à pied ou à vélo.

Nous sommes place Jules Ferry (métro Cuire), mais nous ne voyons dans le paysage urbain aucune trace d'une quelconque ligne de chemin de fer désaffectée.



Cette petite gare routière, qui sera bientôt le terminus de la ligne **C₁**, pour le moment limitée à la Salle 3000, ne laisse rien transparaître.

Quand aux rails du métro **C**, étouffés dans un tas de sable qui marque son arrêt, ils ne sont guère plus bavards...



Essayons de nous avancer plus au nord, pour chercher les traces de cette ancienne voie ferrée. C'est vers le Chemin du Penthod (non non, pas du Panto, mais l'image est intéressante) que nous nous retrouvons. Aujourd'hui, c'est le parking d'une clinique, qui se transforme ensuite en voie verte.



Le chemin est rectiligne, calme, plat, un vrai régal pour les jambes de cycliste.



© Document www.mappy.fr

Nous faisons un bout de chemin avec la ligne 75 (ci-contre exploitée eu Oréos 55, par Philibert). On se rend vite compte du potentiel de cette ligne, qui court en plein cœur de Caluire. Même si elle ne passe pas dans le centre comme les lignes 33 et 77, elle joue le rôle de colonne vertébrale entre les quartiers de Caluire Centre et Montessuy, qui sont à peu près à égale distance. L'avantage de cette ligne : il y a peu de circulation automobile et elle met les quartiers à égale distance. On commence alors à se faire des films, à voir circuler un tramway...



Notre piste se perd régulièrement dans l'urbanisation, souvent au profit d'espaces de stationnement, mais on retrouve rapidement quelques jolis vestiges d'une exploitation ferroviaire passée... pas si lointaine.

A peine le temps de lever le nez, nous sommes déjà presque à l'approche de la place Foch, toujours à Caluire.



Nous y sommes, près de la place Foch. En se penchant depuis le pont qui supporte la voie, on peut admirer quelle avance nous pouvons prendre sur les véhicules, qui s'entassent juste en dessous de nous...



Autre avantage d'une ancienne emprise ferroviaire : peu de voiries viennent la couper, le plus souvent les croisements sont dénivelés. Ouvrages aériens, passages sous voirie, nous pouvons foncer tout droit sans nous soucier des routes environnantes...

A peine écrites ces quelques lignes que le profil de la ligne nous fait mentir. En effet, nous devons justement franchir le Chemin de Crépieux, à l'endroit où se trouvait manifestement un passage à niveau. Aujourd'hui, le passage à niveau a été réaménagé en plateau, avec priorité aux vélos et aux piétons.

On peut admirer l'ancienne maison du garde barrière de l'autre côté du carrefour.





En ce samedi, la route est calme pour nous, malgré le centre commercial Caluire 2 tout proche. Nous sommes en effet près de « Caluire - Chemin Petit », et notre ancienne voie ferrée passe juste à côté du parking du centre commercial, où les voitures s'affolent.

Un peu plus loin, on admire l'ouvrage sur lequel passe la ligne 70.

A cet endroit, la plateforme est en dessous du niveau général de la voirie, elle est donc difficilement visible depuis l'extérieur, autre atout en terme de gêne en cas de ré exploitation de la ligne... Et là, nous nous réveillons brutalement :)



Aux confins des communes de Caluire, Rillieux et Sathonay Camp, notre chemin va bientôt s'arrêter. En effet, au delà de cet ouvrage, la voie n'a pas été déferée. La voie va ensuite se connecter à la ligne Lyon-Paris ou Lyon-Bourg en Bresse, juste au sud de la gare de Sathonay.



Le Mag n°34 - Mars 2006



Le Mag n°34 - Mars 2006



Gare de Sathonay : terminus (partiel). En effet, notre périple continuera bientôt en direction de Neuville et Trévoux, pour vous faire découvrir la reste d'un trajet très tumultueux, sur une voie qui demeure exploitée aujourd'hui (jusqu'à Neuville).



Cette gare, située au nord de l'agglomération lyonnaise, est un point de chute rêvé pour les « navetteurs » qui entrent et sortent de Lyon chaque jour. Le parking de la gare est plein, et il existe même un endroit où garer son vélo en toute sécurité, sorte de P+R vélo. Un point de chute à développer !



Un seul pas à faire entre le Parc Relais et les « cages à vélo », pour se retrouver sur le quai de la gare ! La Part Dieu est alors à 10 minutes en train. Ca fait réfléchir.



Suivons les travaux !



Trolleybus > Ligne C₁



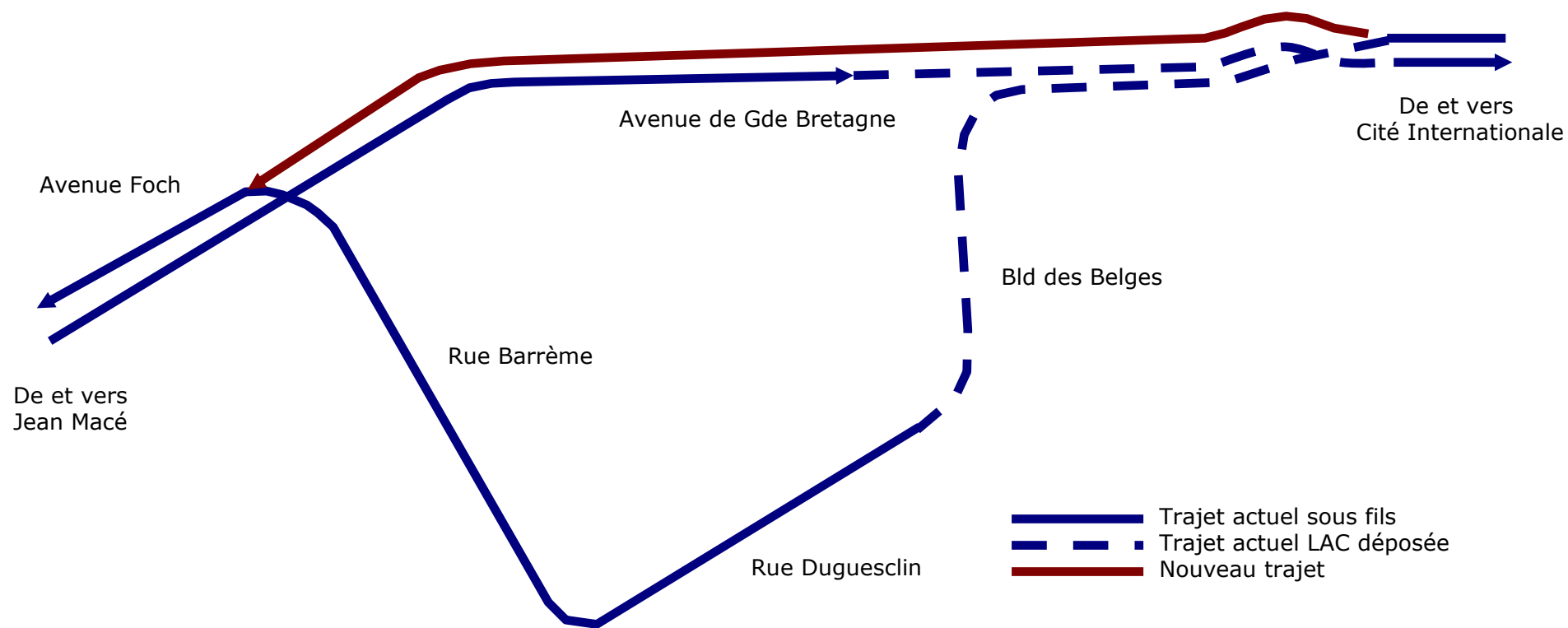
Photo M@nu

Voici les premiers poteaux de LAC qui arrivent sur les bords de la ligne C₁. Nous sommes Pl. Jules Ferry, juste devant la gare des Brotteaux.

C'est ainsi tout le Bld J. Favre et le Bld des Belges qui vont être électrifiés avant la fin de l'année.

Décidément, le trolley a le vent en poupe dans l'agglomération lyonnaise !

Trolleybus > Ligne 4



Ca y est ! La fameuse « boucle de Barrème » va enfin être supprimée ! Source de tant de conflits et de tant de retards sur la ligne de trolleybus n°4, celle-ci va pouvoir enfin améliorer son exploitation dans le secteur du Parc de la Tête d'or. Ce sont donc quelques centaines de mètres de nouvelle LAC qui ont déjà été tirés sur le Bld de Grande Bretagne, pour pouvoir rejoindre directement l'avenue Foch depuis l'entrée du Parc. Un tracé bien plus direct qui évite les rue Duguesclin et de Barrème, où les problèmes de stationnement, et donc de giration, pourrissaient la vie de la ligne 4. La ligne profitera ainsi des aménagements de la ligne C1, pour se frayer un passage plus favorable, et c'est tant mieux.



A gauche, la boucle de Barrème avec ses problèmes de stationnement gênant. De plus, les virages étaient souvent source de déperchages en ligne.



A droite, les LAC toutes neuves Bld de Gde Bretagne et sur le nouveau couloir à contre sens de l'avenue Foch au nord de la rue de Barrème

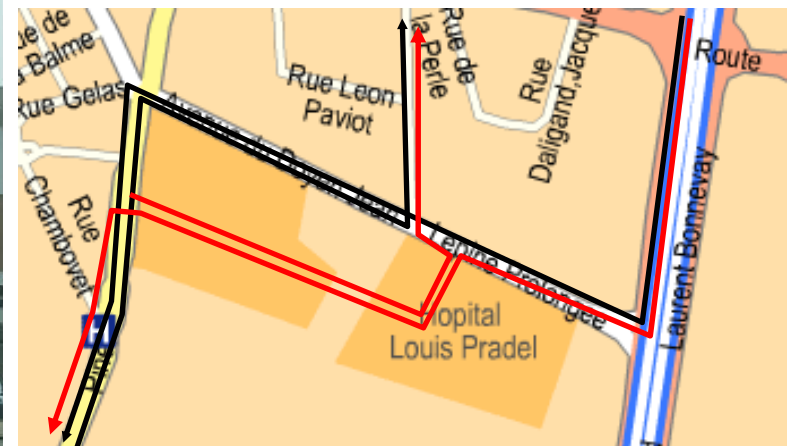


BUS

> Ligne 28



Comme vous le savez, le SYTRAL aménage au cœur du futur « Groupement hospitalier Est », un site propre qui sera réservé à la ligne 28 qui, aujourd’hui, emprunte le Bld Pinel puis la rue Lépine.



— Tracé actuel
— Tracé projeté



Côté Ouest, Bld Pinel, les travaux du nouveau carrefour sont terminés. Seul le site propre bus est en cours de finitions. Il est situé au nord des voies d'accès pour les VP.



Côté Nord (Lépine), une belle tranchée a été faite dans l'ancien talus. Elle permettra l'insertion des bus depuis la rue Lépine, et aux autres bus de filer à gauche en direction de L. Bonnevey.

Vaulx - Carré de Soie

> Métro A

> LEA



Sur la photo de la page précédente, nous sommes au cœur du coffrage qui accueillera l'arrière de la station « Vaulx - Carré de Soie », du métro A. Une fois la station franchie, les rames iront en effet se retourner dans un long tiroir de retournement, dans lequel il sera sans doute possible de stocker quelques rames, à l'image de Stade de Gerland. Seule différence à la Soie, le tiroir remonte en surface, quasiment au niveau 0, le même que LEA qui est vraiment toute proche.

Ci-dessous, nous regardons en direction de l'avenue Salengro (Est). Cette partie sera bien sûr couverte à terme.



2



Ci-contre, on voit bien que le métro A est quasiment au même niveau que LEA.

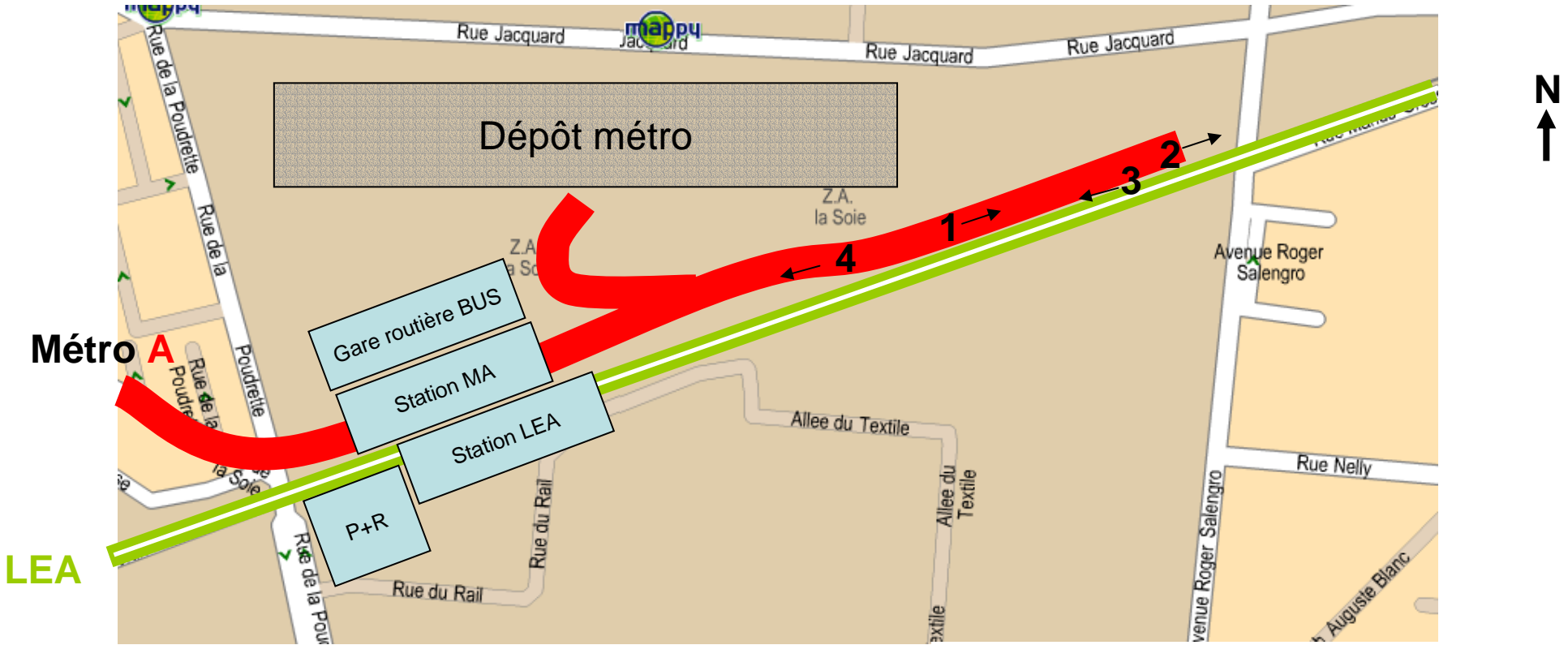
3





La station, vue depuis le tiroir de retournement en construction

Plan de situation



Le dossier technique



La 3ème ligne de tramway de l'agglomération lyonnaise se prénommera T3, à compter du 8 décembre 2006, date officielle de sa naissance. Mais LEA n'est pas seule à sillonner l'est lyonnais : bus, véhicules particuliers, piétons, cycles vont la rencontrer fréquemment, malgré sa position idéale sur une ancienne plateforme ferroviaire.

Cette emprise est en effet un énorme atout pour LEA, qui profitera d'une protection naturelle face aux éléments extérieurs susceptibles d'entraver sa progression ou de représenter des dangers potentiels.

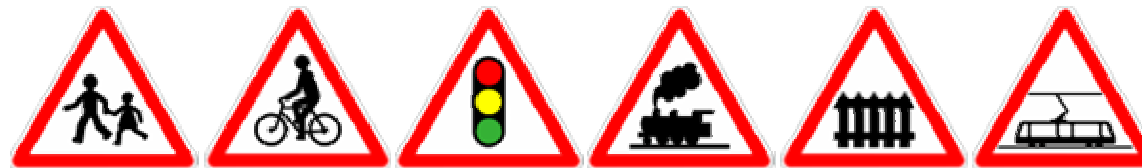
A l'heure où la SNCF supprime peu à peu les passages à niveau dangereux sur le territoire, le SYTRAL a pour mission de protéger la plateforme de LEA, aux quelques intersections qu'elle rencontrera tout au long de son parcours. Ces intersections sont de plusieurs types, suivant les voiries, les véhicules rencontrés ou encore les volumes de trafics à croiser. Nous allons tenter ici de les analyser afin de mieux les connaître et de mieux les appréhender pour plus de sécurité aux abords de la plateforme.

Les tramways plus « ferroviaires » ne font pas partie du paysage lyonnais, c'est pourquoi une communication particulière devra être faite pour sensibiliser les habitants.

LEA, tramway beaucoup moins urbain que T1 et T2, construit sur une ancienne emprise ferroviaire, connaîtra des intersections sensiblement différentes de ses 2 petites sœurs lyonnaises.

Il en existera de 3 types différents, chaque type étant adapté à une situation bien précise

Un seul but : faire attention à tout le monde !



LEA, un tramway à plusieurs visages...

En fonction des intersections et des secteurs traversés, LEA va en effet revêtir plusieurs visages. Contrairement à T1 et T2 qui sont des lignes exclusivement urbaines, T3 sera une ligne ambivalente. Bien sûr, elle sera toujours un train, comme tout tramway, mais nous allons voir que sa gestion va dépendre très fortement de son environnement et du type de lieu dans lequel elle va circuler.

LEA, le tramway urbain

Ici, pas de grand changement. Dans la partie située entre la Part Dieu Villette et Dauphiné Lacassagne. Nous sommes en milieu urbain dense, au cœur du 3ème arrondissement de Lyon, et LEA va circuler exactement de la même façon que T1 et T2. Elle croisera plusieurs voiries dont la rue Paul Bert, l'avenue Félix Faure et l'avenue Lacassagne. Elle sera alors considérée comme un véhicule traditionnel, circulant sur une voie ferrée réservée.

Ce sont donc des signaux routiers qui la protégeront dans les carrefours, au même titre qu'un véhicule, qu'un piétons, qu'un cycle...



Nous sommes en milieu urbain, il est donc logique que le tramway s'insère proprement au milieu des autres usagers, qui sont nombreux à circuler autour de la plateforme, et dont il faut assurer l'écoulement et la sécurité.

Dans ce genre d'intersection, le tramway est soumis aux mêmes règles que les véhicules : respect des feux tricolores (avec priorité absolue), même réglementation sur les temps d'attente et sur les temps de dégagement).



Exemple d'un carrefour tramway urbain : Berthelot / Jaurès

LEA, le tramway suburbain

Désormais, LEA circule en milieu urbain moins dense. Cependant, elle rencontre encore des intersections où de multiples usagers de la route sont susceptibles de traverser les voies.

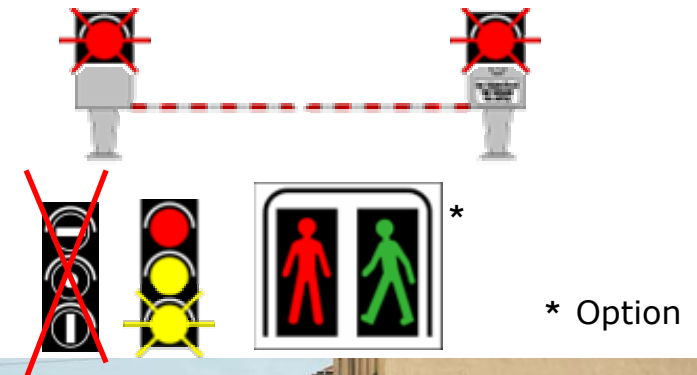
L'exemple type est celui de la route de Genas, à proximité de la station « Reconnaissance ».

Là-bas, il existe une simple traversée de plateforme de type « passage à niveau ». Cependant, les piétons seront nombreux dans ce quartier peuplé et vivant, à proximité de Montchat. Il faudra donc gérer ces piétons avec des figurines. Comme une signalisation rouge clignotante de PN ne permet pas la gestion des piétons (réglementation), il faudra doubler les feux R24 (rouges clignotants) de feux jaunes clignotants tricolores.

C'est une astuce qui permet de gérer la traversée de plateforme comme un carrefour urbain classique, tout en ayant une souplesse extrême pour la fermeture des barrières, qui viennent appuyer les signaux. L'asservissement du carrefour tricolore aux barrières et aux R24 permet en effet de déroger aux fameuses 120s de rouge maximum réglementaires pour les feux des véhicules.

Ce genre de traversée peut être assimilée à un véritable passage à niveau de type SNCF, mais son utilisation est réservée aux simples traversées de plateformes ferroviaires, son fonctionnement étant peu urbain et adapté aux trafics relativement faibles. Il permet aux automobilistes de ne pas être surpris et d'avoir un signal tricolore comme avertissement.

Nota : dans ce cas, le tramway n'a pas de feu, comme un train non urbain !



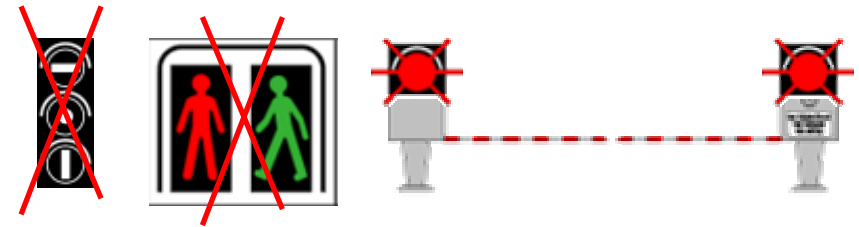
LEA, le « petit train »

Ca y est, nous sommes sortis de la ville, et nous nous trouvons maintenant en zone périurbaine. Notre tramway peut désormais atteindre des vitesses supérieures à 50 km/h, aux alentours de Décines, Meyzieu... enfin espérons le ! La plateforme de LEA n'est traversée par la voirie qu'en des points ponctuels et bien identifiés. Les piétons sont plus rares.

Nous pouvons donc gérer ces conflits avec de véritables passages à niveau, également appuyés de barrières. Cette fois-ci, les piétons ne sont pas gérés et traversent à vue. Seuls des feux rouges clignotants sont accolés aux barrières de protection et clignotent à l'approche d'une rame de LEA.

Ce genre de carrefours existent déjà sur les lignes T1 et T2, et interdisent la gestion des piétons. Une seule différence, sur T1 et T2, le tramway a un signal qui lui permet entre autre de l'assurer que celui des véhicules fonctionne correctement, afin de s'engager sans danger.

Ce genre de fonctionnement, très souple, et très efficace en terme de respect de la priorité absolue du tram est à utiliser avec la plus grande prudence. En effet, la méconnaissance de ces signaux, notamment par les automobilistes urbains en font des secteurs particulièrement accentogènes. Ils sont donc à utiliser au cas par cas, et à éviter en milieu urbain dense, car leur allumage soudain surprend souvent les conducteurs qui y sont confrontés.



Exemple de passage à niveau sans barrière dans le Parc Technologique (ligne T2)

Quels choix, pour quelles situations ?

Les trois cas d'intersections cités ci avant, vont du plus complexe au plus simple. La solution de facilité, serait d'appliquer le cas n°3 à tous les franchissements de plateforme, y compris en milieu urbain dense. Mais un tramway qui s'insère dans un milieu bâti, circulé, doit le faire proprement et ne pas oublier que d'autres usagers empruntent la voirie. Dans les 1ers kilomètres de LEA, il faut donc considérer ses intersections avec la voirie courante non pas comme des passages à niveau, mais comme des carrefours, ce qui implique un état d'esprit différent : on intègre le tramway dans une gestion complète, et non comme un élément distinct, qui viendrait simplement stopper tout le monde brutalement. Il ne faut pour autant pas oublier que le tramway est un **véhicule ferroviaire** qui circule sur un site **strictement réservé**, avec une **priorité absolue** sur les autres véhicules qu'il croise. Il doit cependant se soumettre aux signaux qui gèrent sa progression, routiers comme ferroviaires.



Signal dit « routier », qui gère la progression du tramway à l'intérieur d'un carrefour, vis-à-vis des autres usagers. Il fonctionne exactement comme un tricolore destiné aux véhicules routiers



Signal dit « ferroviaire », qui gère le traçage des itinéraires des différentes rames présentes sur une ligne : gestion d'aiguillages, d'espacements...

Les 2 signalisations fonctionnent de façon indépendante, la ferroviaire primant sur la routière.

Les lignes « éphémères »

LA LIGNE N7 navette La « Guille »



MG 36 n° 1114 fraîchement rénové vu à côté du futur arrêt du tramway St André en Décembre 2000

Septembre 1998, les travaux des deux premières lignes de tramway débutent. De nombreuses lignes voient leurs itinéraires modifiés. La rue de Marseille, où la ligne de la Doua doit passer, est inaccessible en autobus standard. Les lignes 23 et 26 qui l'empruntaient jusque là sont détournées. La 23 par l'avenue Jean Jaurès et le cours Gambetta direction Cordeliers, par les quais du Rhône et la rue Chevreul. La ligne 26 est quant à elle détournée par les quais du Rhône. Le secteur rue de Marseille est complètement déserté par les transports en commun. Il est alors décidé de créer une navette permettant de relier ce quartier au métro et aux bus. Ce sera la N7. Cette navette partait de Jean Macé, à l'arrêt de la ligne 47 en direction de l'hôpital Lyon Sud, et reliait Guillotière en passant par les rues de Marseille, Pasteur, Sébastien Gryphe, Chevreul et retour à Jean Macé.

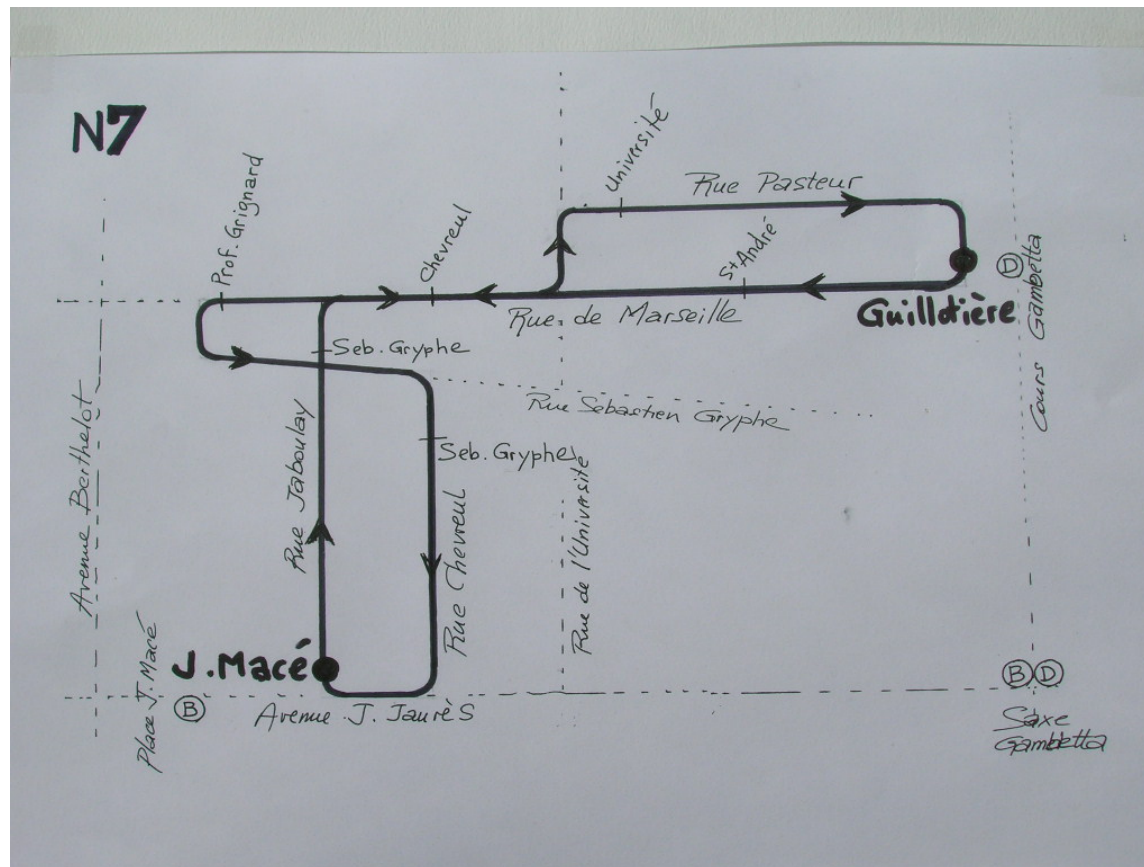


schéma Robert
Chappelet

Elle circulait tous les jours à raison d'un départ toutes les 20 minutes. Le service était assuré par le dépôt Parmentier fermé en janvier 2001. Le MG36 1104 assura le service dans un premier temps, parfois relayé par des Oréos 55 de la navette presque-île. Vers la fin, le MG36 1114 (aujourd'hui sur la N82) qui venait d'être rénové assurait le service à la place du 1104 parti en rénovation et aujourd'hui en service sur la ligne 71. Les travaux du tramway touchant à leur fin, la navette N7 fût supprimée en Janvier 2001.



MG36 1104 vu rue Jaboulay



MG36 1114 vu rue de Marseille

La vie des trains



Actualité

En ce mois de mars 2006, l'actualité des trains n'est pas très reluisante en région Rhône Alpes.
Grève, incendie, sombre période que nous avons traversée...

Heureusement que du joli matériel est venu nous rendre visite !

Agression d'un contrôleur

Suite à l'agression d'un contrôleur SNCF dans un foyer de l'entreprise à Roanne (42), ses collègues ont spontanément débrayé jusqu'en fin de semaine, par solidarité. La direction de la SNCF qui a dénoncé cette grève sans préavis, a mis en place des dessertes par autocar, pour remplacer un maximum de lignes perturbées par ce mouvement. La direction de l'entreprise nationale dénonce le caractère « flou » de l'agression, qui n'aurait pas été commise dans le cadre professionnel, mais dans le cadre privé.



Des autocars SNCF et privés ont été mis à la disposition des voyageurs, notamment à destination de St Etienne Chateaucieux, Roanne et Valence, qui ont été les lignes les plus perturbées par ce mouvement surprise.

Incendie d'une rame TER à l'Arbresle

Nous sommes le soir, et une bande d'adolescents « squattent » une rame TER en garage en gare de l'Arbresle. Une de ces vieilles rames TER rouge, « caravelles », qui assurent la liaison Sain Bel > Lyon St Paul. L'un d'entre eux s'empare d'un fumigène dans le poste de conduite, instrument qui sert normalement à signaler tout problème sur la voie par les agents SNCF. Seulement, l'objet s'enflamme et les jeunes, pris de panique, s'enfuient. Résultat : une rame est à moitié carbonisée, une seconde est atteinte par les flammes mais serait récupérable.



Sous l'effet de la chaleur, le châssis de la rame s'est courbé

Thalys de l'OL

En déplacement à Eindhoven, aux Pays Bas, les lyonnais ont, comme l'an dernier, affrété une rame Thalys en UM, afin d'acheminer leurs supporters sur une liaison directe à grande vitesse.

Nous étions sur place à Lyon Perrache, pour accueillir les supporters de l'équipe gagnante.



La photo du mois



Kesskisspass sur LeL ?

Suppression de l'adresse « lemag@lyon-en-lignes.org »

Suite à une sous utilisation, à des erreurs, et pour simplifier les contacts, l'adresse mail « lemag@lyon-en-lignes.org » a été supprimée. Vous pouvez bien entendu continuer à nous demander des photos par mail à une seule adresse : administration@lyon-en-lignes.org

Info Trafic

Cette nouvelle adresse a été créée spécialement pour vous faire parvenir les infos trafic. N'hésitez pas à l'utiliser si vous avez connaissance d'un événement sur les réseaux TCL et SNCF.

>> infotrafic@lyon-en-lignes.org

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

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 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 plaît et que vous souhaitez la recevoir par e-mail, n'hésitez pas à nous contacter !

Pour vous, une seule adresse : administration@lyon-en-lignes.org

Les photos qui n'ont pas de source sont de Lyon en Lignes.

Remerciements :

Un grand merci à bus64, à bobmétro, à Lyonrail, à M@nu, à Dédé (inspecteur des travaux finis) et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Mars 2006