

Le Mag



Sommaire

Bussorama	P3
Découvrez le réseau TCL	P18
Dossier coup de gueule	P40
Suivons les travaux : le réseau TCL bouge !	P50
Dossier technique	P63
La vie des trains	P76
La photo du mois	P79
Kesskispass sur LeL ?	P80

Le mensuel de Lyon en Lignes

Site : www.lyon-en-lignes.org

Contact : administration@lyon-en-lignes.org

La journée sans voitures reste mal acceptée

« Beaucoup ont refusé » a ses débuts le 22 septembre, devant les ordres policiers.



Depuis l'ouverture à 8 heures du matin, les policiers ont dû intervenir pour empêcher les voitures de circuler.

Le 22 septembre 2006, la journée sans voitures a été célébrée à Lyon. Les rues du centre-ville ont été fermées aux voitures, et les habitants ont profité d'un air plus frais et d'un espace public plus agréable. Cependant, la mesure a été mal acceptée par certains, qui ont refusé de laisser leur voiture à l'arrêt.

Bussorama

L'actualité des transports de Lyon et sa région



L'insécurité, moteur de grève aux TCL



Grève
Agressions dans les bus lyonnais : le droit de retrait des conducteurs
Le trafic d'une dizaine de lignes a été perturbé toute la journée de mercredi.

Leçon de TER pour les collégiens



Plusieurs centaines de collégiens ont participé à une sortie scolaire sur le thème des transports. Ils ont visité les installations des TER et ont pu observer de près les différents types de trains.

Les lignes ont été perturbées toute la journée. Les lignes 48, 54 et 55 ont été affectées. Les lignes 12, 32, 38, 47, 53, 60, 7, 93 et 102 ont vu leur fréquence réduite. Seules les lignes 26, 54, 55, 76 et 96 ont fonctionné normalement. C'est pourquoi les conducteurs de la ligne 10 ont pu se retirer.

Collision train-voiture



Rue Serrière à Lyon 3^e, hier à 17 h 30, une collision s'est produite entre un train et une voiture. Le conducteur de la voiture a été blessé et a été évacué à l'hôpital. Le train a continué sa route sans incident.

Funiculaire : réouverture lundi



Le funiculaire de la Croix-Rouge a été réouvert lundi après une fermeture de plusieurs jours due à des travaux de maintenance.

Cours Général-Gilau : retour à la normale demain

Les travaux menés cours Général-Gilau suite à l'effondrement d'un mur de béton. La circulation demeure perturbée.

Les travaux de réparation du mur de béton ont été achevés hier. La circulation sur le cours Général-Gilau va reprendre son cours normal demain. Cependant, les travaux de réfection du trottoir et des canalisations vont continuer.



Extension du stationnement payant à Lyon

Le stationnement payant à Lyon a atteint sa phase maximale d'extension. Sur les 100 000 places disponibles à Lyon en surface, ce sont désormais 23 000 qui sont payantes, soit 8 000 de plus que l'an dernier. Les dernières créations concernent les 5^e, 7^e et 9^e arrondissements.

Les chiffres de l'automobile à Lyon :

650 000 véhicules entrent et sortent tous les jours de Lyon.

200 000 véhicules sur Lyon.

100 000 places de stationnement en surface dont 23 000 payantes.

17 000 places de stationnement dans les parkings publics.

4 000 places dans les Parcs Relais.

150 000 PV distribués par an, avec un taux de paiement de 40%.

Périph nord fermé, Lyon paralysée

C'est peut-être l'événement de l'année, le Périph' Nord a fermé ses portes pour des raisons de sécurité, suite à un mouvement de grève d'une partie du personnel de la société Openly, qui a récemment remporté le marché de la gestion de l'ouvrage.

Le trafic est rapidement devenu infernal sur les principales artères irriguant Lyon, et des embouteillages montres ont été enregistrés pendant deux jours.

A Vaise, c'est la circulation de centre ville qui a été touchée par les reports de trafic, notamment via le Tunnel de la Croix-Rousse. Les lignes TCL desservant le 9^{ème} arrondissement de Lyon ont aussi connu d'importantes perturbations. Cet événement démontre bien les limites du tout automobile.

Des Pédibus pour les écoles

Jadis, 90% des enfants se rendaient à pied de leur domicile à l'école. Ce chiffre est aujourd'hui tombé à 32%. Chiffre intéressant quand on voit les conséquences d'une circulation automobile importante aux abords des écoles, aux heures d'entrée et de sortie des classes...

Souvent prise pour une « école drive-in », l'école moderne ressemble plus aujourd'hui à un parc minute sauvage qu'à un lieu de convivialité et d'échanges entre parents d'élèves.

Le Grand Lyon tente de remédier à ce problème de sécurité routière, en distribuant des questionnaires aux écoles pour inciter à la création de « pédibus ». Les parents s'arrangent donc entre eux pour créer une sorte de ramassage scolaire piéton, pris en charge par 2 adultes volontaires, à tour de rôle.

Il existe déjà 24 exemples de ce type dans notre agglomération.

Une bonne année 2005 pour le TER

L'année 2005 a été marquée par une hausse de 10% du trafic dans les Transports Express Régionaux de la région Rhône-Alpes. Un chiffre impressionnant qui peut s'expliquer par plusieurs facteurs :

Tout d'abord, la forte hausse des carburants, qui a certainement poussé certains automobilistes à laisser leur véhicule au garage, tout comme les embouteillages toujours plus importants aux portes de notre agglomération. Mais la récente modernisation y est aussi sûrement pour quelque chose : une nouvelle commande de 250 millions d'euros est en cours.

Les chiffres de la région

1 000 trains

440 autocars

100 000 voyageurs quotidiens

Centre Intermodalité en Isère

En matière de transport de voyageurs, le département de l'Isère a déjà démontré sa supériorité en Rhône-Alpes et en France avec notamment la mise en place précoce de la fameuse carte intermodale « OURA ». Une fois de plus, la création prochaine d'un « central intermodalité » va permettre de promouvoir les transports collectifs, dans ce département tout proche du nôtre.

Mais qu'est-ce donc ?

Il s'agit tout « simplement » d'une plateforme capable de vous renseigner lors de la préparation d'un voyage, de « A » à « Z », quels que soient les tarifs, les opérateurs... Finis les casses tête, les coups de fils interminables et répétés. Vous pouvez ainsi être orientés en un seul coup de fil quelque soit l'origine et la destination de votre voyage.

C'est la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs) qui a annoncé cette création, qui sera effective en septembre prochain.

T4 en retard mais en avance !

La mise en service de la ligne T4, initialement prévue en 2 phases (Jet d'eau - Gare de Vénissieux en Janvier 2009 et Gare de Vénissieux – Minguettes en décembre 2009) n'aura finalement lieu qu'en une seule et même date : avril 2009.

L'annonce devrait être officialisée le 20 avril, mais Claire Gaillard (Chef de projet ligne T4 au SYTRAL) l'a déjà annoncé à la presse.

Plusieurs raisons justifient ce changement

- * L'optimisation du coût des déviations de réseaux, qui sont très pénalisants pour la circulation et pour les riverains.
- * La cohérence dans l'offre de transports : mise en service en un seul temps préférable, et cohérence des lignes de bus à restructurer en parallèle au projet.

Résultat : les travaux de déviation de réseaux qui devaient commencer en mai, ne débuteront que cet été.

La gratuité dans les TC

Augmenter la part des déplacements en transports en commun, inciter les automobilistes à prendre le bus, le métro, le tramway, tel est le but de tout élu municipal, du moins le but affiché lors des élections.

Certains tentent le tout pour le tout : la gratuité.

Voici 3 exemples de communes ayant appliqué ou appliquant actuellement la gratuité des transports publics :

Châteauroux (Indre, 46 000 habitants)

Avec la gratuité, le réseau castelroussin a connu une hausse de 55% de sa fréquentation en 6 mois, puis de 136% avec la restructuration de son réseau. Cette augmentation porte essentiellement sur les trajets de loisirs et non sur les trajets domicile travail. En effet, une enquête montre que ceux qui prenaient le bus de temps en temps les ont adoptés définitivement, ceux qui prenaient leur véhicule personnel continuent de le faire. Il n'y a donc pas de report modal vers les transports en commun.

Louvier (Eure, 18 300 habitants)

Après 13 ans de gratuité, la municipalité a jeté l'éponge. En effet, les bus de la ville étaient devenus « des lieux de rendez-vous, et plus seulement des espaces de transport ». Les élus ont préféré revenir à la tarification, avec une diversification et une augmentation de l'offre de transport.

Montpellier (Hérault, environ 230 000 habitants)

Même la TAM a testé la gratuité de 1993 à 1996. Résultat : « les autobus s'étaient transformés en club du 3ème âge et en haltes-garderies »...

Conclusion

Il semble que le prix ne soit pas le seul argument pour séduire les automobilistes. « Le transport collectif doit offrir une grande capacité, du confort, de la vitesse, des fréquences de passage élevées et une plage horaire élargie » (Président de la FNAUT)

Au niveau de la rentabilité de tels systèmes, il semble que seules les villes de petite taille et moyennes s'en sortent (entre 13 000 et 70 000 habitants). De plus, les communes qui parviennent à maintenir la gratuité avaient auparavant une tarification sociale qui permettait déjà à 85% des voyageurs de se déplacer gratuitement. Les recettes couvraient à peine 5% du budget de fonctionnement de leurs réseaux, très petits...

Malgré un versement transport placé à son maximum légal (0,55%), les villes ont forcément recours à l'impôt local pour financer ces transports gratuits.

Dans les grandes villes, la gratuité serait envisageable couplée avec un péage urbain dont le produit serait affecté aux transports collectifs...

Un seul problème persistant : le vandalisme, lié à la perte de valeur du réseau, qui se déprécie avec la gratuité.

Saint Fons une navette qui roule !

Cela fait 20 ans que la ville de St Fons, au Sud de Lyon, s'est dotée d'une navette municipale gratuite. Une navette qui roule puisqu'elle assure quotidiennement 16 rotations pour desservir les lieux-clés de la commune : l'Arsenal, les commerces, la gare SNCF ou encore la place du marché.

Récemment modernisée grâce à la mise en place d'un minibus neuf par la société Connex Rhodalia qui exploite la ligne, elle bénéficie de 16 places assises et de 32 places debout et est accessible aux personnes à mobilité réduite.

Son succès tient tout d'abord à sa gratuité, mais aussi à son amplitude de fonctionnement : de 8h15 à 18h05. Elle est réservée aux habitants de St Fons, avec priorité donnée aux personnes âgées, aux femmes enceintes et aux adultes. Les enfants peuvent y accéder sous certaines conditions (détention d'une carte municipale).

Un exemple réussi de navette locale !

Polémique à Caluire

Le monument de la place Foch à Caluire fait décidément beaucoup parler de lui, depuis que le SYTRAL a annoncé son déplacement suite aux travaux d'aménagement du nouveau giratoire, pour la mise en place des futures lignes de trolleybus C1 et C2.

En effet, la statue qui trônait au centre de l'ancien terre-plein va être déplacée sur le côté de la Place, devant le supermarché « ATAC », car il n'y a plus de place pour lui au centre de la Place, aménagements obligent.

Cela semble beaucoup émouvoir Laurent Attar Bayrou, président national de la Fédération nationale des anciens des missions extérieures, qui habite justement Montée des Soldats, qui a écrit au Maire de Caluire, pour obtenir qu'on remette cette statue au centre de la place, ou elle est bien mieux mise en valeur. De plus, sa situation devant le supermarché « ATAC », semble faire un peu « tâche »...

Petit souci technique : le centre de l'ancienne place a été réaménagé et c'est un couloir bus qui passe désormais à l'ancien emplacement de la statue. Quant au centre du nouveau giratoire, il sera bientôt pourvu d'un poteau de ligne aérienne, qui sera la charnière centrale d'un grand système de lignes aériennes qui permettront aux lignes C1 et C2 de progresser... Les plaignants seront-ils entendus ? Au vu des premières déclarations de B. Rivalta, Président du SYTRAL et maître d'ouvrage de C1/C2, il semblerait que cet engouement de dernière minute pour un monument qui n'était pas entretenu régulièrement le face assez sourire...

Terminus salle 3000

Le terminus de C1 est prêt. C'est le constat que l'on peut faire lorsqu'on se rend sur place pour admirer les belles lignes aériennes toutes neuves, couleur cuivre, qui s'enroulent autour du « parapluie » de la Salle 3000.

Une jolie boucle de retournement (temporaire, en attendant le prolongement de la ligne à Cuire) est en cours de finition et toute de pavés vêtue.

Situé juste devant le grand Amphithéâtre, à quelques encablures à peine de l'actuel terminus Cité internationale musée d'art contemporain, il sera mis en service très prochainement pour les lignes 4 et 47. La ligne 58 desservira ce lieu dès le 24 juillet.



Terminus de C1 : Salle 3000

Faire la fête avec TCL est-ce vraiment possible ?

Samedi 13 mai, le réseau TCL a été renforcé pour permettre aux lyonnais d'acclamer leur équipe favorite, l'OL, qui paraissait entre les Cordeliers et l'Hôtel de Ville. C'est tout du moins ce qu'affirmaient les affiches et autres messages diffusés toute la journée dans le métro, mais la réalité a été toute autre...

Avec une prolongation d'à peine 50 minutes (de 00h20 à 01h00), le réseau TCL n'a en fait pas du tout adapté ses horaires de fin de service aux festivités qui, elles, ont vraiment commencé vers 00h40, quand les joueurs de l'OL sont partis des Cordeliers. La fête s'est ensuite prolongée jusqu'à la remise de la coupe, et un direct télévisé a suivi le spectacle jusque vers 2h15 du matin. A cette heure où les supporters ont commencé à rentrer, le dernier métro était déjà passé depuis belle lurette, et les clients ont dû prévoir un autre moyen de locomotion, ils y sont habitués.

Notre question : à quoi bon prolonger le métro de moins d'une heure, alors que les festivités durent bien plus longtemps ? Vu l'affluence en Presqu'île, ne valait-il mieux pas prolonger le service jusqu'à 2h30, ou ne pas le prolonger du tout ? Encore une fois, l'image du réseau se retrouve ternie par ce manque d'adaptation à la vie nocturne et festive lyonnaise, déjà si rare...

Premiers coups de pioche pour C3 à Vaulx

Depuis début mai, les premiers travaux de la ligne forte de trolleybus C3 ont commencé à Vaulx en Velin, où la ligne 51 cèdera sa place aux Cristalis articulés. On peut notamment voir fleurir de grands trous d'environ 2 mètres sur 2, destinés à accueillir les futurs poteaux des lignes aériennes d'alimentation des trolleybus. Des aménagements vont également commencer au futur terminus de la ligne, la Grappinière, ainsi que sur plusieurs carrefours où la circulation automobile risque de connaître quelques perturbations pendant 2 mois.

LEA débarque

Le 4 mai en fin de soirée un drôle de convoi est entré dans l'agglomération Lyonnaise. La première rame pour la future ligne T3 alias LEA est enfin arrivée au dépôt de Saint Priest après un long périple passant notamment par Andrézieux Bouthéon. Numérotée 848 elle est semblable aux rames 801 à 847. Cependant quelques détails techniques sont différents, elle a une carrosserie renforcée afin de pouvoir rouler à 70km/h. L'équipe de Lyon en Lignes était sur place pour immortaliser l'événement.



LEA la restructuration 1^{ère} phase

Voici les changements auxquels il faut s'attendre à la mise en service de T3 (LEA) au mois de décembre, au conditionnel

1 inchangée L.Bonnevay - Gare St Paul
7 Laurent Bonnevay - Mas du Taureau - Vaulx Marcel Cachin - Grand Large T3
11 inchangée L.Bonnevay - Jean Macé
16 L.Bonnevay - Grand Large T3
37 Part Dieu Sud - Vaulx Marcel Cachin
51 Laurent Bonnevay - Vaulx Les Grolières (ou La Grappinière)
52 inchangée Vaulx Le Bourg - Vénissieux La Borelle ou projet 52 Nord /Sud (à confirmer)
56 inchangée L.Bonnevay - Vaulx Marcel Cachin ou ZI Est (ZI à confirmer si non création de ZI3)
57 inchangée L.Bonnevay - Vaulx Place Boissié
58E inchangée L.Bonnevay - Rillieux Les Manges
64 inchangée L.Bonnevay - Bron Parc du Chêne - Droits de l'Homme
67 Laurent Bonnevay - Meyzieu Crottay
68 inchangée L.Bonnevay - Chassieu - Azieu
81 inchangée L.Bonnevay - Porte des Alpes
83 non communiqué mais a priori inchangée
85 Grand Large T3 - Meyzieu Gadelles ou ZI Chassieu
95 Grand Large T3 - Jonage
Zi2 Meyzieu ZI T3 - desserte de la ZI Meyzieu Nord et Sud
Zi3 La Soie - Zi Vaulx Est (à confirmer si suppression branche 56 Zi)

Voici ce qui est prévu lors de l'ouverture de la station Métro Vaulx-en-Velin La Soie le 1er septembre 2007

16 La Soie - Décines Grand Large T3
52 Nord Vaulx Le Bourg - Sept Chemins
52 Sud La Soie - Vénissieux La Borelle
64 La Soie - Bron Parc du Chêne ou Droits de l'Homme
68 La Soie - Chassieu Collège - Azieu
447 (Direct Eurexpo) La Soie - Eurexpo
Zi3 La Soie - Zi Vaulx Est

Les premiers tours de roue de LEA

Après sa livraison, LEA a effectué ses premiers tours de roue dans la semaine du 15 au 21 mai. Une zone d'essai a été matérialisée entre les stations « Parc Technologique » et « Porte des Alpes » sur la ligne T2.

La rame 848 a donc pu s'y élancer sous la protection des forces de police dépêchées pour protéger le carrefour avec le BUE, que la rame a traversé à 70 Km/h et à contre sens.

Ces essais, effectués par la SEMALY sous le regard attentif du personnel de maintenance d'UTT St Priest, ont permis de tester le comportement de la rame à « haute » vitesse, ainsi que plusieurs situations de F.U. (Freinage d'Urgence).

La première rame de LEA devrait rouler entre Part Dieu Villette et Gare de Villeurbanne aux alentours du 15 juin prochain... à vos appareils !



La rame a été spécialement lestée pour reproduire la charge des voyageurs.

Des panneaux étaient présents aux intersections pour avertir les automobilistes de ces essais en ligne

Un nouveau stade pour l'OL

Cette nouvelle est d'une grande importance pour les transports en commun, comme le laissent paraître les nombreux messages écrits à ce sujet sur notre forum. L'OL souhaite grandir et s'offrir un nouveau stade de 60 000 places environ, car Gerland semble être devenu trop petit, avec ses 39 000 places. Deux sites sont toujours en étude :

> Le Puisseux à Vénissieux, en face du centre commercial, desservi par la future ligne de Tramway T4 et par le métro D à la station Parilly.

> Pusignan, à l'Est de l'agglomération lyonnaise, en dehors des limites administratives du Grand Lyon, desservi par... rien du tout pour le moment !

Les 2 projets semblent équivalents du point de vue du budget (300 millions d'euros chacun, financés par des fonds privés). Le site de Vénissieux a l'avantage d'être situé dans le Grand Lyon, et d'être desservi par les lignes existantes ou à venir, qui seront construites à l'échéance du stade (2009-2010). Mais le site de Pusignan a l'avantage d'offrir une surface bien plus importante (70 hectares, contre 20 seulement à Vénissieux), ainsi qu'une possibilité de places de stationnement généreuse (plusieurs milliers de places...). Il permettrait en outre de booster la réalisation de la ligne de tramway express LESLYS (Lyon Part Dieu / Aéroport St Exupéry), aujourd'hui encore dans les cartons.

Autre point important, le site de Vénissieux fait l'objet de négociations serrées avec le propriétaire du terrain, alors qu'à Pusignan, la situation serait plus favorable...

La décision finale devrait être connue d'ici le 1er juin. Gérard Collomb a d'ores et déjà fait savoir que Vénissieux avait sa faveur.

Les départements voisins sont priés de mettre la main à la poche

Avec le système de ticket unique dans la région Rhône Alpes, les usagers ne paieront plus qu'une fois pour faire un trajet multimodal du type train+métro+car. Le problème soulevé par les élus du Rhône et du Sytral est le suivant : un usager utilisant un car du Rhône puis un bus TCL participe au fonctionnement de ces réseaux puisque le Rhône les subventionnent, mais un usager arrivant sur l'agglomération Lyonnaise avec un autocar de l'Ain n'y participerait pas car le département de l'Ain ne finance pas les transports en commun du département du Rhône.

La mise en place du ticket unique devrait accroître le trafic sur le réseau Lyonnais ...donc ses charges.

Pour Bernard Rivalta (président du Sytral) la création d'un syndicat mixte devrait permettre de résoudre le problème.

L'industrie Billettique

Au revoir vieux tickets papiers au format Edmonson ! La plupart des grands réseaux français ont abandonné les vieux formats pour adopter des systèmes billettiques modernes. Tickets magnétiques, cartes à puce avec ou sans contact, les systèmes sont de plus en plus perfectionnés, mais nous allons voir qu'ils ne sont pas utilisés au maximum de leurs capacités.

Censés faciliter l'interopérabilité, c'est-à-dire la possibilité de voyager sur plusieurs réseaux avec une seule et même carte, nous en sommes encore loin aujourd'hui. En Rhône-Alpes, nous avons bien la carte OURA, qui tarde décidemment à se mettre en place...

Quand on parle d'interopérabilité, les industriels du secteur se vantent de pouvoir offrir toutes les possibilités aux clients des transports publics. Les problèmes semblent donc plus d'ordre administratif que technique. La compensation financière versée à chaque transporteur est la question centrale. Et la billettique doit permettre d'y répondre, car la validation systématique imposée aux clients permet alors de comptabiliser précisément les déplacements et de redistribuer les revenus à chaque opérateur.

Des systèmes techniquement avancés, mais non intégrés...

Gros défaut des systèmes billettiques, ils ont des normes différentes, et ne se « parlent » pas. De plus, les réseaux locaux ne semblent pas prêts à s'intéresser à l'interopérabilité, étant plus occupés à régler leurs problèmes internes.

Une réelle demande ?

C'est la question que se pose Norbert Schuwer, directeur général activités France de ERG : « Bien sûr, on peut imaginer une carte achetée à Marseille et qui permettrait d'utiliser les transports en commun de Hong-Kong, ironise-t-il. Mais le besoin existe-t-il ? En réalité, rien qu'au niveau départemental, savez-vous quel est la clientèle intéressée par l'interopérabilité urbain / départemental / ferroviaire ? Moins de 1% ! »

La question de Lyon en Lignes : la demande d'interopérabilité n'est-elle pas aussi faible car justement il est actuellement un vrai casse tête de passer d'un opérateur à un autre... Ne prend-on pas le problème à l'envers ?

Prises de bec au Sytral...

Nouvel affrontement lors du dernier comité syndical du SYTRAL qui s'est tenu jeudi 20 avril dernier. C'est à nouveau la « verte » Béatrice Vessiller qui est partie en guerre contre Bernard Rivalta, Président du SYTRAL. En effet, les écologistes ne semblent pas lui pardonner le terminus de LEA, du « mauvais » côté de la Part Dieu, côté Vilette.

Mme Vessiller s'indigne et s'emporte : « C'est un manque de respect total pour les usagers des TCL [...] Ce n'est pas très correct non plus à l'égard des personnes à mobilité réduite et des handicapés » [...] C'est indigne d'un élu [...] Qu'il se l'applique à lui-même et ne roule plus en voiture de fonction".

L'élue parle bien ici du fait qu'il faudra marcher plus de 300 mètres au milieu des voyageurs et des bagages de la SNCF, pour rejoindre le pôle de la Part Dieu et les correspondances. Le fameux tunnel, qui permettrait d'éviter tout ce petit monde, promis à court terme par Gérard Collomb est semble-t-il tombé à l'eau, 15 jours à peine après l'annonce du Maire de Lyon.

Une lutte sans merci est donc lancée, et le SYRAL commence à ressembler à un champ de bataille avec un Président tiraillé de toutes parts, d'autant que le dossier de ses indemnités illégales ne semble pas près d'être réglé.

...et nouveaux emprunts

Pour faire face aux travaux actuels et à venir, le SYTRAL va devoir à nouveau emprunter quelques euros. Sa dette s'élevant à 1,29 milliards d'euros répartie sur 13 établissements (!), sa capacité d'emprunt est de 400 millions d'euros entre 2006 et 2008.

Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, assure que « La maîtrise des frais financiers a été et restera pour les années à venir un challenge ambitieux et un enjeu réel étroitement lié à la bonne réalisation de nos investissements présents et futurs ».

On notera que le désengagement de l'Etat à hauteur de 50 millions d'euros a obligé le président du SYTRAL à phaser et décaler la réalisation des lignes de trolleybus C1 et C2 notamment.

Ligne C1 : 1ère livraison

Jeudi 18 mai, le 1er Cristalis ETB18 de la ligne C1 a été livré aux ateliers centraux d'Alsace. En provenance de Rorthais dans les Deux Sèvres, le convoi exceptionnel nous a apporté le 2901, qui sera prochainement remis au dépôt d'UTNA.



Merci au personnel des ateliers centraux pour leur amabilité et leur autorisation de prendre ce cliché

Le Mag n°36 - Mai 2006

TCL Découvrez le
réseau TCL



La parole à l'histoire



Par Bobmétrô

1889 (septembre) : Lancement par la CLT d'un tramway à voie métrique
Rue Casimir Perier – Perrache – rue de Marseille – rue Moncey – Brotteaux – Parc

1906 (mai) : prolongement par la rue Duquesne et les quais du Rhône jusqu'aux Cordeliers
par la NLT peu avant son absorption par la Compagnie OTL.

1908 : Suppression du tronçon Perrache - rue Casimir Perier mais prolongement des Cordeliers à St Jean par la rue des Archers et le quai des Célestins.

Elle failli devenir circulaire mais finalement elle en resta à ce trajet un peu alambiqué :
Perrache – Parc – St Jean

1936 (août) : suppression des tramways, remplacés par des Autobus à plateforme arrière

1940 (juillet) : remise en service des tramways pour quelques jours (après réquisition des véhicules OTL) sur le trajet avenue Berthelot – Boulevard des Brotteaux, puis reprise de la ligne par la Cie Lafond avec des électrobus (autobus à batterie) qui l'exploite avec les moyens du bord jusqu'à une suppression quasi-totale

1943 (octobre) : reprise timide par l'OTL avec un service mixte :

- tramway entre avenue Berthelot et boulevard des Brotteaux
- autobus à batteries entre Perrache et Brotteaux.

1946 (décembre) : suppression définitive des tramways et mise en service d'autobus Berliet PCK sur le trajet Perrache - Brotteaux

- 1949** (janvier) : Mise en service des trolleybus type Jacquemond (série 500) au dépôt de Perrache.
- 1951** (mars) : mise en service en complément pour quelques mois de trolleybus VA3
- 1960** (octobre) : transfert au dépôt Parmentier et remplacement des Jacquemond (mutés à Oullins sur la 10) par des trolleybus VA3 B2.
- 1962** (septembre) : travaux de reconstruction du pont Gallieni et détournement par le pont de l'université
- 1965** (février) : limitation des trolleybus à Ecole de Santé – Brotteaux et navette autobus commune 4/26 pour rejoindre Perrache
- 1966** (mars) : reprise du service sur le parcours Perrache – Brotteaux par le nouveau pont Gallieni
- 1966** (septembre) mise en place en semaine d'un service complémentaire assuré en autobus Berliet PBR sur Perrache – Brotteaux – La Doua pour la desserte de l'université.
- 1967** (31 juillet) : suppression des trolleybus remplacés par des autobus à un agent en août et les PBR à deux agents à partir de la rentrée de septembre
- 1967** (novembre) remplacement des autobus à deux agents par des Berliet PH 100 à un agent (série 1500)
- 1968** (mars) : mise en service de Berliet PCM
- 1972** (16 juin) : changement d'itinéraire dans le quartier de la Part Dieu
(3 juillet) : mise en service des oblitérateurs.
- 1973** (26 avril) : nouveau plan de circulation et passage par les rues Bonnel et Servient
(10 septembre) : passage en libre-service avec mise en service de nouveaux autobus : Saviem SC 10 (série 2300)

- 1976** (26 juin) : terminus de Perrache reporté dans le nouveau centre d'échange
- 1977** (3 janvier) : suppression des services partiels Brotteaux tous les services font désormais Perrache – La Doua.
- 1980** (2 mai) : une partie des voitures passe de Audibert à Alsace
- 1983** (13 juin) passage par Part Dieu Vivier Merle (mise en service de la gare)
- 1984** (novembre) : Nouveaux véhicules SC 10 R neufs (série 1500)
- 1986** (3 mars) : service express Charpennes – La Doua sans arrêt intermédiaire avec deux autobus articulés Heuliez GX 187. Les véhicules ne portent pas l'indice de ligne 26.
- 1988** (18 janvier) la navette express Charpennes – La Doua prend le numéro 78 et passe au dépôt des Pins
- 1991** (9 septembre) Alsace : SC 10R (série1500) et Parmentier SC 10R (série1400)
- 1992** (février) : entrée dans le campus de La Doua avec un trajet en boucle
- 1995** (21 août) : Mise en service de Renault R 312 (série 3400) et la ligne 78 prend l'indice 26 Campus
- 1997** (mai) : nouveaux autobus : Renault Agora (série 2700)
- 1998** (janvier) : la ligne 26 Campus reçoit 4 Agora articulés (1009 à 1012)
(septembre) travaux du tramway ligne détournée par quais Gailleton et Claude Bernard
- 2000** (janvier) suite travaux et baisse de fréquentation, une voiture sur deux est limitée à Part Dieu – La Doua

2001 (2 janvier) suppression de ligne 26 « Perrache – La Doua » remplacée par le tramway T1.

2003 (27 octobre) : retour du numéro 26 sur une nouvelle ligne Bachut – Bron Aéroport – Manissieux
Suite à la mise en service du prolongement du tramway T2
jusqu'à St Priest, cette ligne reprend les tronçons des lignes 62
entre Bachut et Bron et 65T entre Bron et Manissieux
partiels à Bron Aéroport (1 voiture sur 2 environ)



*Trolleybus Jacquemont en service sur la
ligne 26 dans les années 1950*



Source des photos inconnue...

*Tramway sur la ligne 26 vers 1912,
devant la Gare des Brotteaux*



Photo bobm tro
Berliet PCM 1264 (série 1201   1298)



Photo bobm tro
Mars 1986 - Charpennes - GX187 2014 - 26 Campus



Photo Bobm tro

SC10U 2391 vu Rue de Marseille le 18/11/1984

Le Mag n 36 - Mai 2006



Photo Bobmétrô
SC10R 1536 vu aux Brotteaux le 20/06/1986



Photo Bobmétrô
R312 3434 vu à Perrache le 21/08/1995



Photo Bobmétror
PR180.2 2156 vu à La DOUA sur la N26



Agora S vus sur la ligne 26





R 312 3443 sur la ligne 26 à Perrache



Ligne 26 en SC10R à Perrache

La ligne 26, par « Le 26 », membre de Lyon en Lignes

« Cette ligne, j'aurai tendance à l'appeler « l'exilée ». En effet jusqu'à l'arrivée du tramway, elle faisait partie des lignes structurantes du réseau TCL depuis de nombreuses années. Elle atteint son apogée dans les années 90. Partant de Perrache vers La Doua, elle connaissait une forte affluence. Renforcée entre Charpennes et le domaine universitaire par le 26N puis le 78 puis à nouveau le 26N, elle était prise d'assaut par des milliers d'étudiants de la Doua mais aussi de Lyon 2. Vers 17h30 les 26 se succédaient entre bus articulés et bus standard. Le dimanche en soirée des bus articulés renforçaient la desserte entre Part Dieu et la Doua. Remisée à Alsace et Parmentier, les chauffeurs étaient souvent les mêmes et globalement très sympas. Ah le charmant dépôt de Parmentier, ils doivent être nombreux à le regretter. Il y avait notamment une MR toujours élégante mais pas toujours commode, quand on ne la connaissait pas. Je me souviens d'une anecdote un soir où elle gare son bus sur le boulevard du 11 novembre derrière un autre : Une jeune fille monte pour lui demander si c'est son bus qui part en premier. Réponse cinglante : vous êtes étudiante et vous devez réfléchir. Pensez vous que j'aurai collé mon bus derrière l'autre si je devais partir en premier et vlan !!! ; il est vrai que prendre d'assaut les bus pour les étudiants était un automatisme sans trop réfléchir. Autre exemple sous l'indice 78, peu d'étudiants montaient dans les bus puisque c'était le 26 qui desservait le campus d'où la remise en service du 26N. Les travaux du T1 lui firent connaître une longue agonie jusqu'à sa disparition. Après une disparition de deux ans la voilà qui réapparaît dans l'Est lyonnais du Bachut à Saint Priest Manissieux. Petit clin d'œil, la voilà qui récupère de nouveaux étudiants de Bron Parilly. Elle redeviendra ma ligne préférée si un jour (hélas peu probable) elle est prolongée à la Part Dieu, permettant aux habitants de Bron, du 8ème et aux étudiants d'avoir une liaison directe avec ce quartier et la gare SNCF. Voilà les souvenirs d'un ancien habitué nostalgique de ses années d'étudiant dont la ligne est partie faire un tour à la campagne. Alors comme dit Kent : « allons à la campagne » grâce à la ligne 26 ».

Le 26

La ligne 26 actuelle qui court du Bachut à Manissieux a connu quelques mésaventures originales lors de sa mise en service le 27 octobre 2003. Cette date a marqué la mise en service du prolongement du tram T2 de Porte des Alpes à St Priest Bel Air.

Cependant, la ligne 26 est née quelques mois avant, sous un sobriquet assez original : « LP » soit « Liaison Provisoire », entre Mermoz Pinel et Manissieux. Cette liaison a été mise en place pour remplacer les services de la T65, qui ont été sortis de la tarification TCL à la rentrée 2003. La RN6 n'était donc plus desservie par les TCL, il a fallu pallier à cette lacune rapidement, en attendant la ligne 26 définitive que l'on connaît aujourd'hui.



La ligne LP à Mermoz Pinel



La ligne LP dans le quartier de Manissieux à St Priest

Au partir de la Place du Bachut, nous partons plein Est en compagnie de la ligne 24. Nous sommes avenue J. Mermoz. Ce sont 1 service sur 2 qui vont jusqu'à Manissieux Pierre Blanche, regardez bien les afficheurs Visulys.



Le stationnement de la ligne 26, sans voyageurs, rue Paul Cazeneuve. Bientôt, cet arrêt n'existera plus puisque le couloir à contre sens de la ligne 23 sera prolongé jusque dans le carrefour de la Place du Bachut. Le terminus de la ligne 26 sera alors reporté près de la Maison de la Danse, en amont de ce même carrefour, pour limiter les retards de la ligne ainsi que de la ligne 24.





Photo Rémi Desormière
R312 au Bachut

Au bout de cette longue ligne droite souvent bien embouteillée, nous arrivons à Mermoz Pinel, là où la ligne va se remplir.

Depuis la suppression des lignes 39 et 39 Campus, la ligne 26 sert de navette Mermoz <> Université Lyon 2, pour les résidences étudiantes qui sont désormais bien mal desservies dans le quartier de Mermoz. Beaucoup d'étudiants empruntent donc cette ligne, via la rue Lionel Terray.

Notre R312 longe le Nord du parc de Parilly, passe près de la cité de l'enfance, puis arrive au grand rond point de Rebufer, coupé par le tramway T2.



La 26 avenue Jean Mermoz

Nous ne desservons pas l'université Lyon 2 en correspondance avec le tram T2, mais nous restons sur l'avenue de l'Europe, pour desservir l'IUT.

Notre route continue jusqu'au centre de maintenance des tramways de St Priest que nous longeons au Nord. Nous faisons une correspondance éloignée avec T2, à l'arrêt qui se nomme pourtant « Porte des Alpes ».

Pour les services « Bron - Aéroport », l'affaire est presque pliée car le terminus se trouve juste de l'autre côté de l'A43, juste après le franchissement d'un carrefour assez complexe, qui prend parfois plusieurs minutes.



Le terminus « Bron - Aéroport », avec son poteau temporaire depuis 3 ans...



Girouettes classiques de la ligne



En cas de besoin, la ligne peut être limitée à Mermoz - Pinel **Métro D**



L'arrêt « Bron - Aéroport » est en effet un peu spécial, puisqu'il permet à la fois de prendre la 26 vers Manissieux, mais aussi de prendre la 26 en direction de « Bachut », au même arrêt. Un petit mot attire la vigilance du voyageur.





Mais nous n'allons pas nous arrêter ici, nous sommes courageux, en route pour Manissieux - Pierre Blanche ! Après une grande courbe négociée à vive allure, nous passons devant le bout des pistes de l'aéroport Lyon - Bron, et filons au milieu des grands magasins de la RN6.

Nous sommes sur la route de Grenoble, et franchissons bientôt la Rocade Est de Lyon.



Juste après notre départ de Bron - Aéroport, nous voilà sur un axe très roulant, longeant l'A43.



Notre seul but n'étant pas de desservir le grand axe qu'est la RN6, nous tournons bientôt à droite pour desservir aussi le quartier de St Priest - Manissieux. Nous ne sommes pas seuls : la ligne 50 nous rejoint pour un petit bout de chemin dans les champs.



L'Agora Line de la ligne 50



Un peu de verdure, et nous laissons la ligne 50 pour nous diriger vers notre terminus.
Notre bus n'est pas bien rempli. Sa fréquence sur le tronçon Bron > Manissieux est de 30 minutes.



L'arrivée à Manissieux - Pierre Blanche est assez rustique : stationnement dans un renfoncement, poteau d'arrêt mobile... On croirait que la ligne est encore une « liaison provisoire ». Après la dépose des voyageurs, le bus fait le tour du grand rond point de Manissieux, limite du Grand Lyon, et peut se placer en stationnement de départ ou un vrai arrêt a été installé.



Le dossier coup de gueule !

Aménagements ligne forte C3

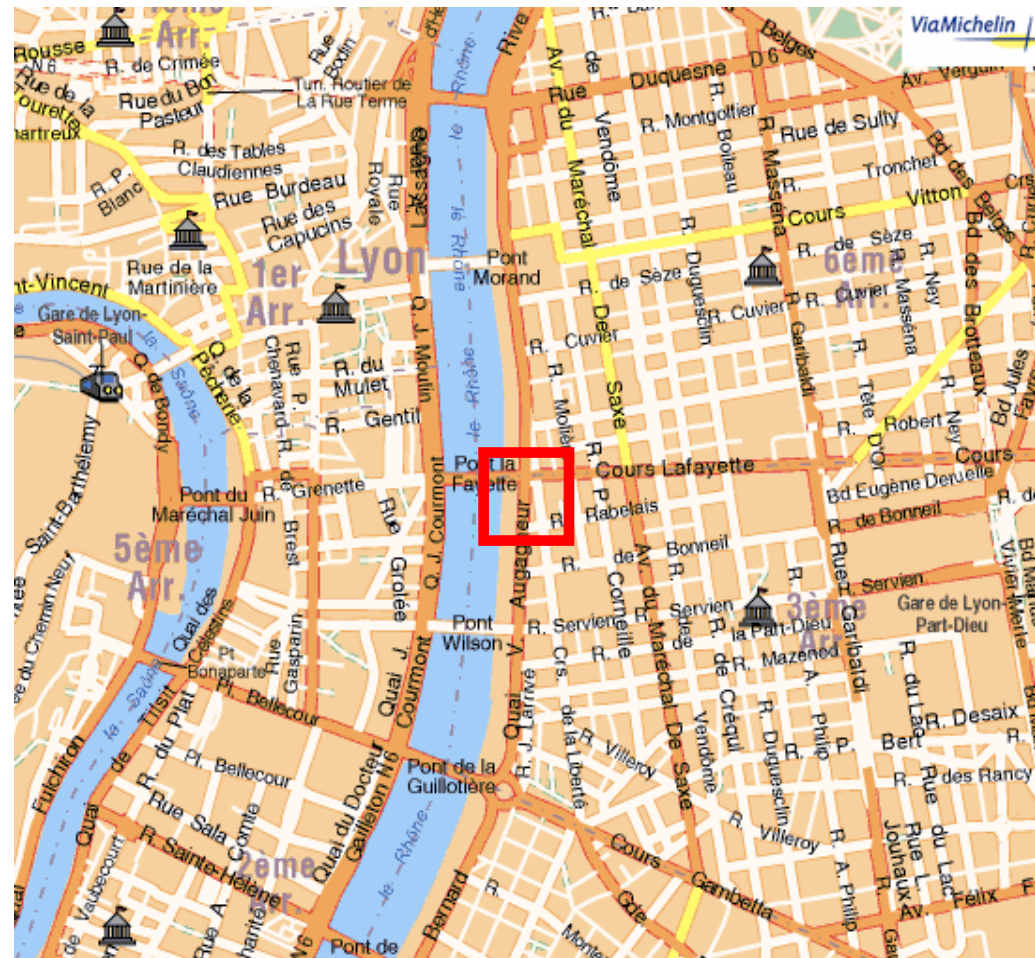


Ça y est, les travaux d'aménagement de la « future » ligne forte de trolleybus C3 ont débuté il y a quelques semaines. Ils ne sont pas passés inaperçus dans la presse lyonnaise, qui s'est faite l'écho de nombreuses perturbations qui ont découlé de cette première phase de petits aménagements de voirie.

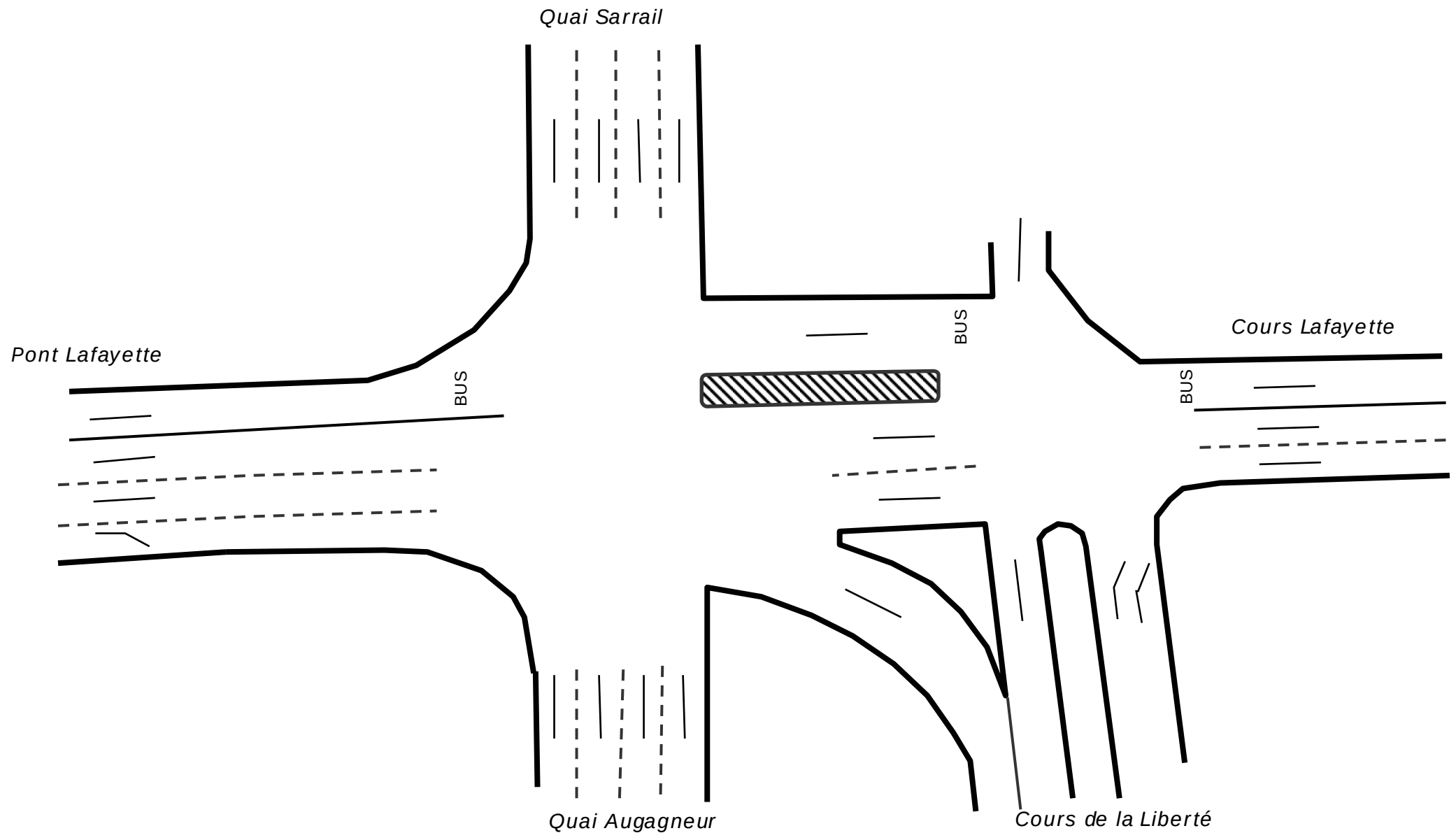
La scène se déroule donc à l'Est du pont Lafayette, au tout début du Cours du même nom, sur lequel circule actuellement la ligne 1, première ligne de bus du réseau TCL, en terme de fréquentation.

Les travaux d'aménagement concernent la création de 2 îlots qui vont permettre la mise en site propre de la ligne, en la séparant physiquement de la circulation générale, très ponctuellement, au sein du carrefour Augagneur / Lafayette.

Dans le même temps, un nouveau couloir bus a été créé en direction de L. Bonneville, en plus de celui qui existe déjà en direction de St Paul Gare. Les 2 couloirs bus seront donc accolés l'un à l'autre, au nord du pont Lafayette.

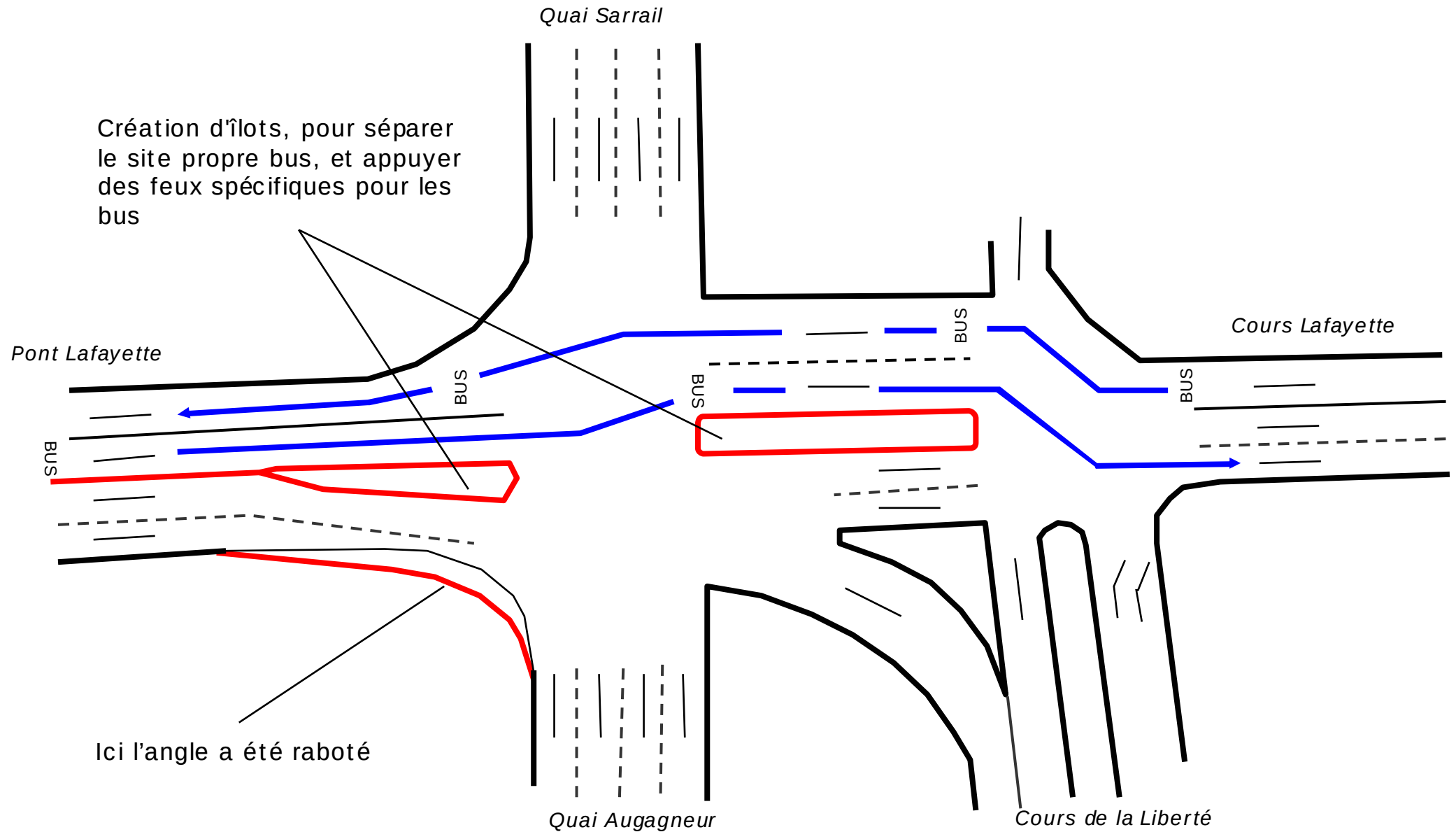


Ligne 1 : état initial avant les travaux



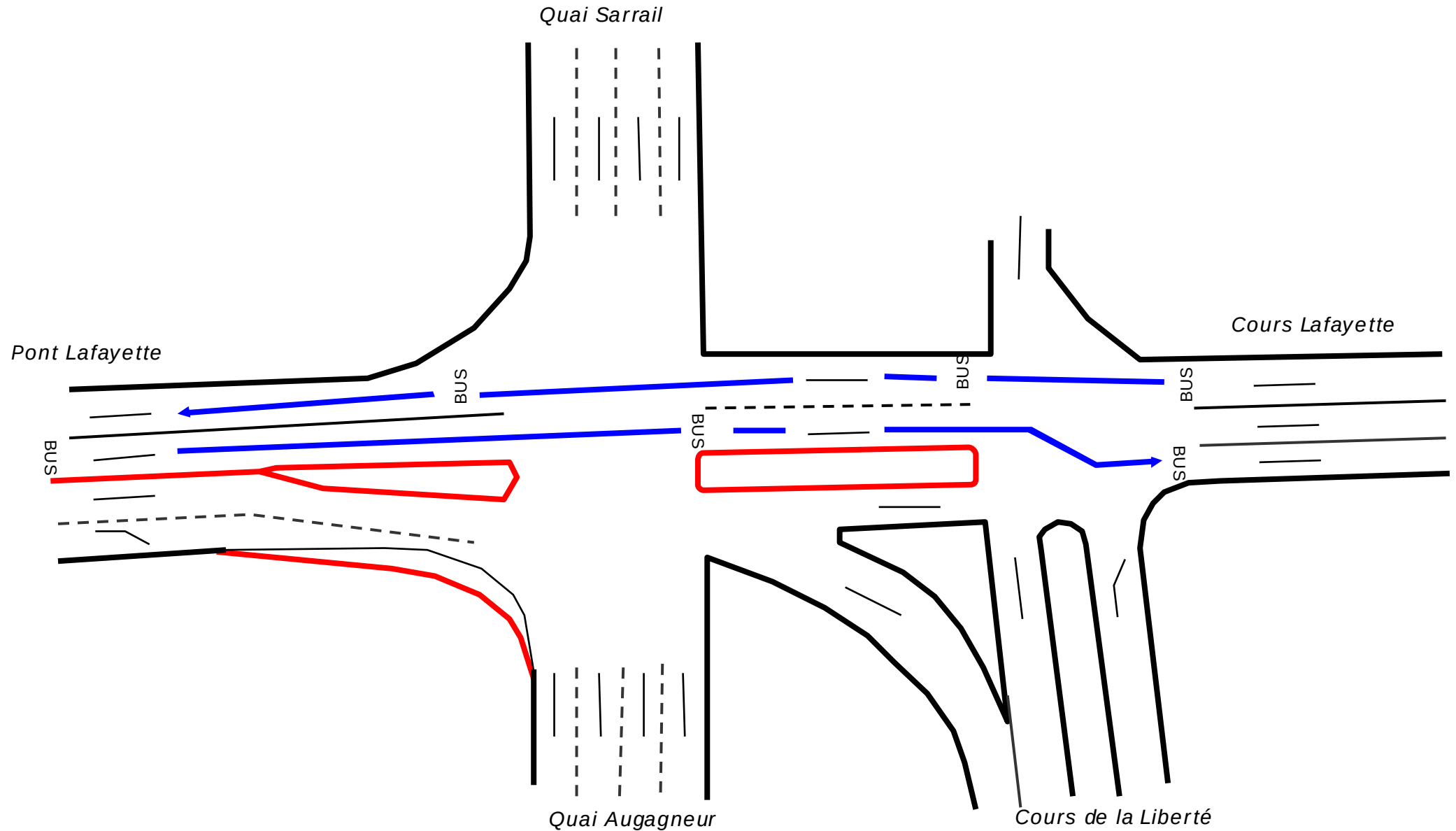
Il existait un couloir à contre sens de la circulation générale, matérialisé par un marquage continu. Ce site propre se dévoyait légèrement au centre du carrefour. En entrée de carrefour, les voitures s'écoulaient sur 2 voies en direction du Cours Lafayette.

Ligne C3 : les nouveaux aménagements réalisés



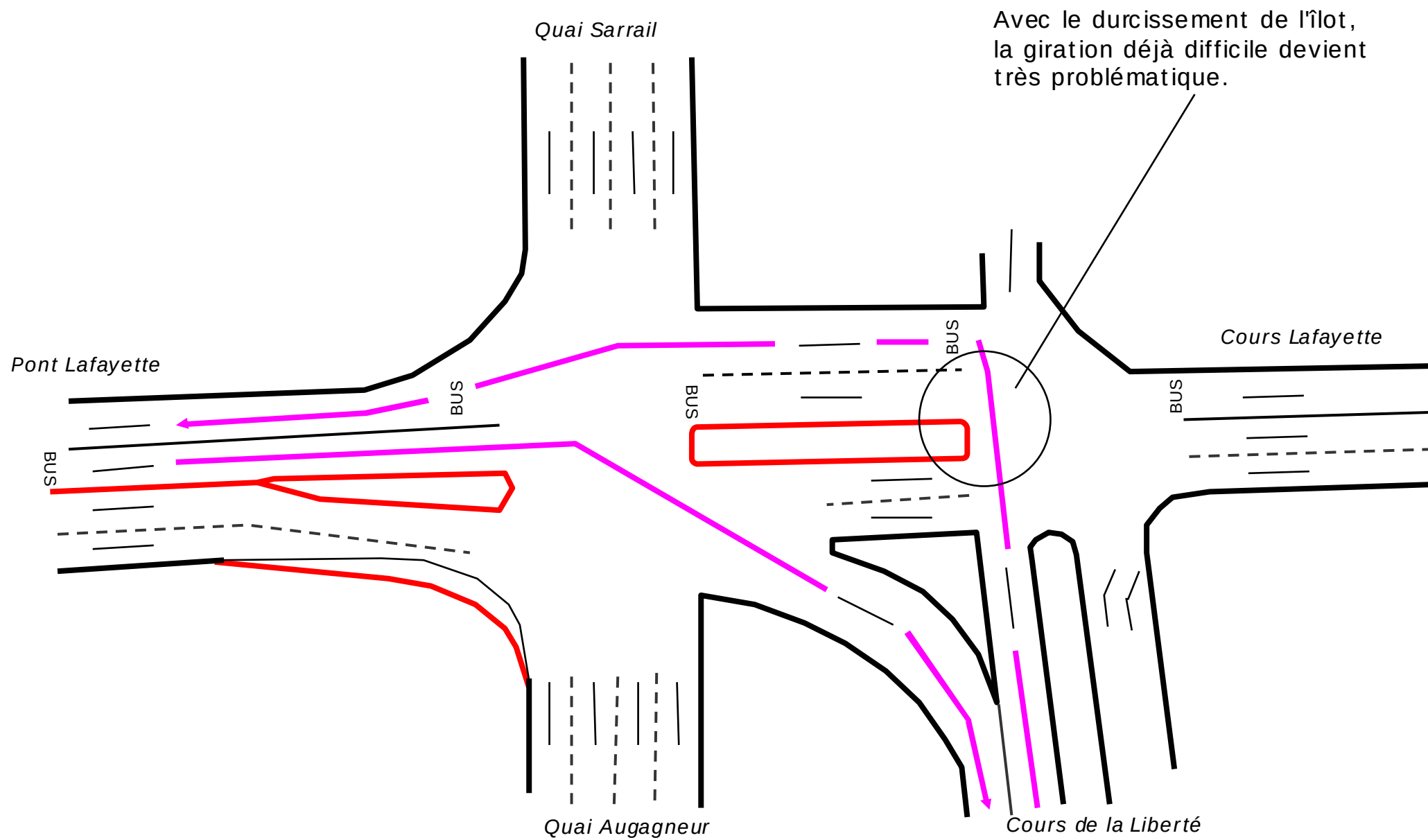
On remarque que, bizarrement, les 2 îlots fraîchement achevés ne sont pas construits en alignement par rapport à la trajectoire des trolleybus. Ils devront donc se contorsionner, et le croisement de 2 articulés à l'entrée du Cours Lafayette nous semble bien difficile...

Ligne C3 : notre proposition

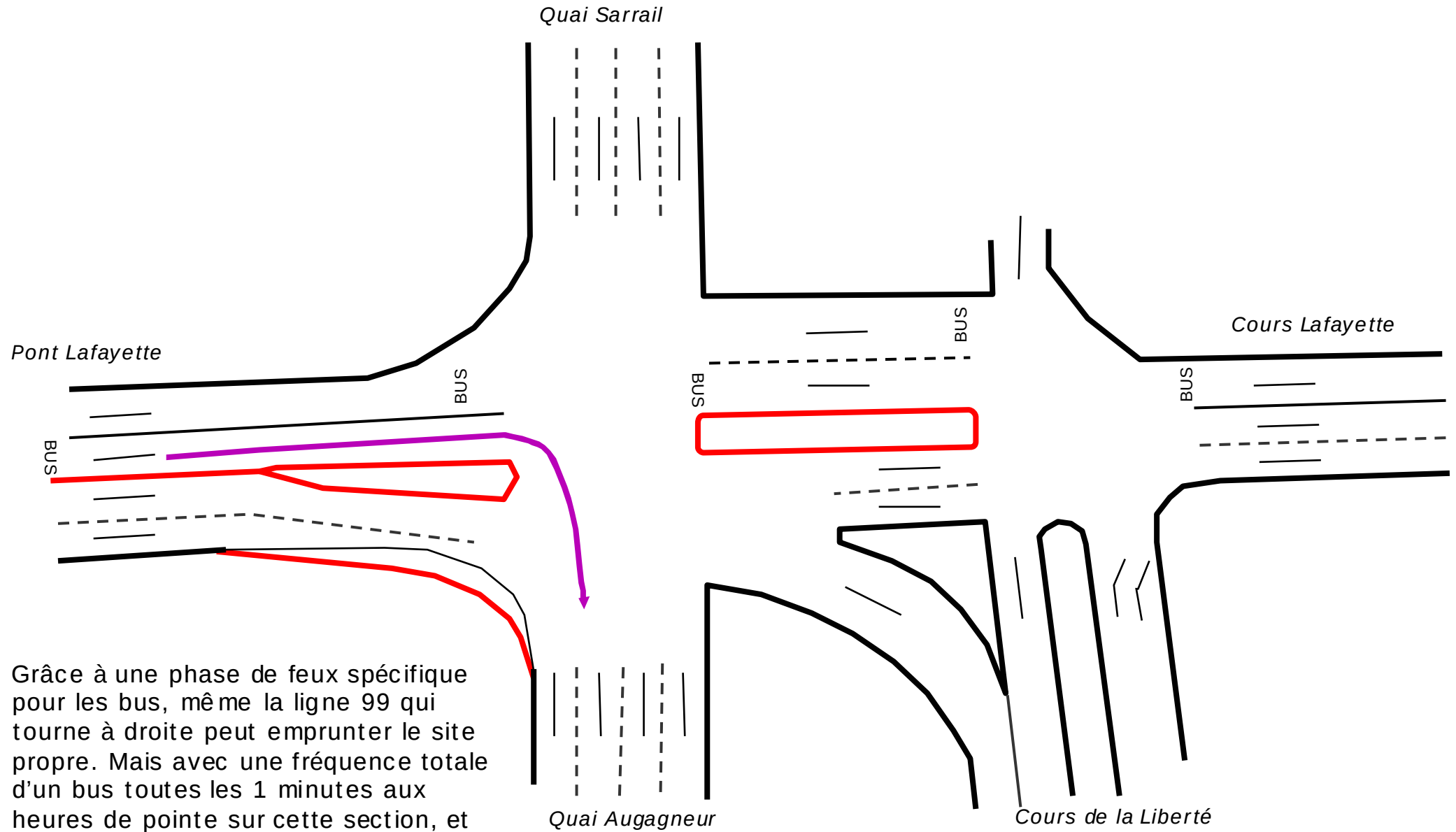


Dans notre proposition, l'aménagement permet une trajectoire bien plus lisible pour les trolleybus. En contrepartie, l'entrée sur le Cours Lafayette se fait sur 1 voie. Déjà aujourd'hui, les véhicules s'écoulent sur 1 seule voie utile large. Une bonne manière selon nous de verrouiller le trafic pour améliorer la situation en aval pour les bus...

Ligne 28



Ligne 99



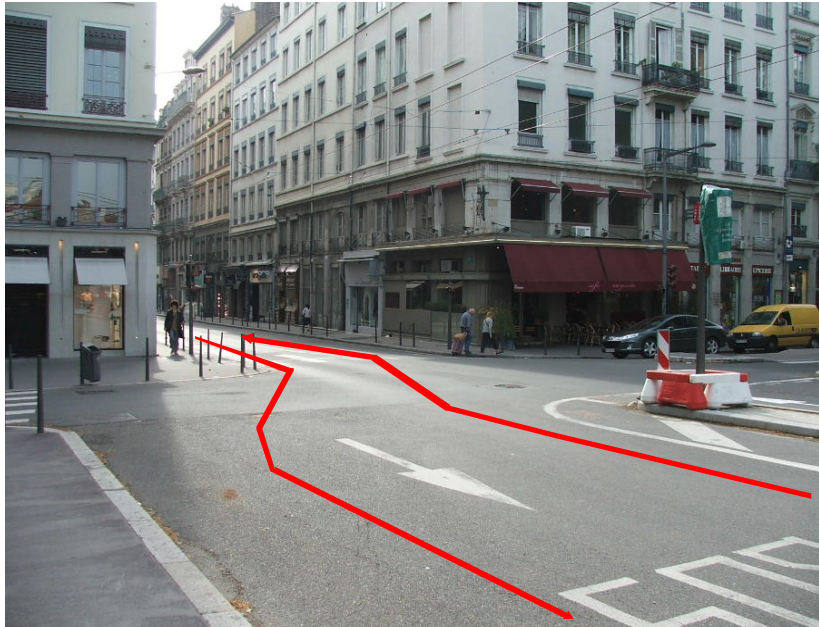
Grâce à une phase de feux spécifique pour les bus, même la ligne 99 qui tourne à droite peut emprunter le site propre. Mais avec une fréquence totale d'un bus toutes les 1 minutes aux heures de pointe sur cette section, et avec une phase très courte, les bus ne pourront passer qu'à 1 ou 2 à la fois... C3 ne risque-t-elle pas de perdre du temps finalement ?

C3 en images

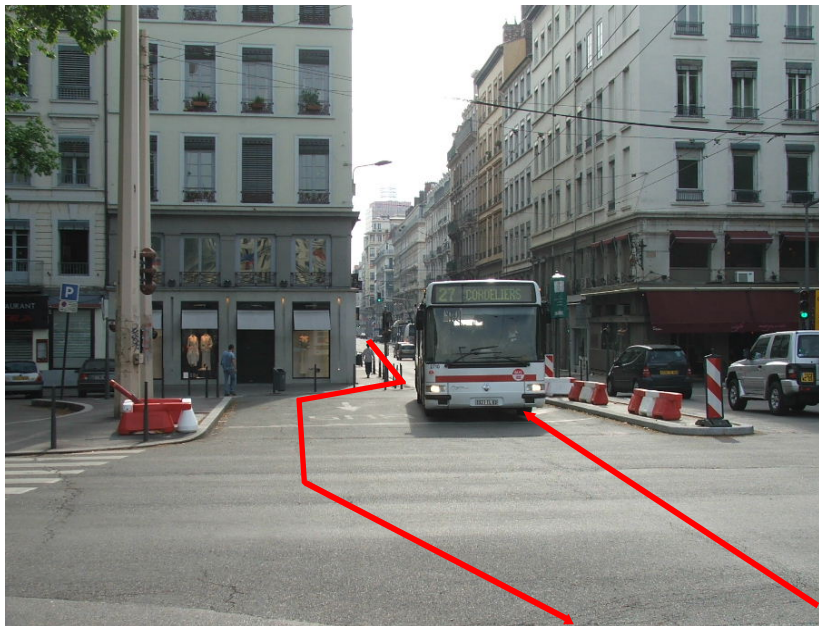


2 voies sont désormais réservées aux bus sur le Pont Lafayette





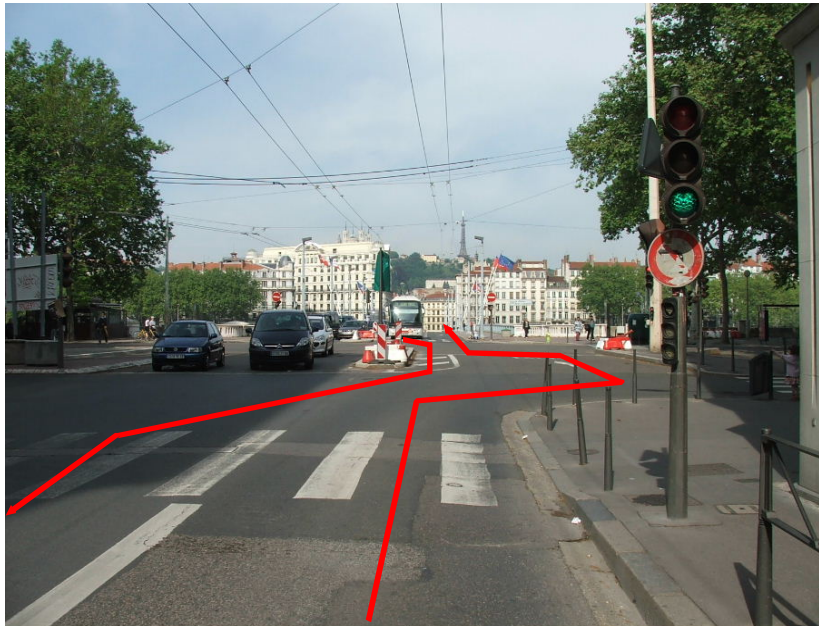
Gros problème d'entrecroisement dans cette chicane très resserrée (ligne exploitée en Cristalis 18 mètres)



*Aujourd'hui, les bus roulent naturellement dans l'axe du couloir existant sur le pont en direction de la Presqu'île.
Imposer un articulé de rouler sur la voie plus au nord serait illusoire.*



Les 2 îlots nouvellement construits ne sont pas alignés avec la voirie existante...



Suivons les travaux !



BUS

> Ligne 28



8 juin 2004



9 mai 2006

Plus d'un an après le début des travaux, le site propre de la ligne 28 au cœur du futur « groupement hospitalier est » avance à grands pas.

Aujourd'hui, la rue Lépine qui passe au nord du complexe est fermée à la circulation. A terme, seule la ligne 28 l'empruntera pour accéder à son site propre. Les véhicules sont reportés plus au sud, sur un nouvel accès avec un giratoire qui vient d'être mis en service.

Reste encore la mise en service des contrôles d'accès par barrières de part et d'autres du nouveau site. La mise en service est prévue pour la rentrée de septembre 2006.



Accès nord : à gauche la 28 file à L. Bonnevoy, à droite, elle vient du périphérique.



Ici, on voit que la rue Lépine a été entièrement dédiée à la ligne 28 dans sa partie Est.



Bretelle d'accès depuis le périphérique L. Bonneval

Trolleybus

> Lignes 4 et C1



Photo Bobmétrô

A la fin de l'année 2006, la ligne C1 desservira la Salle 3000, nouvelle et ultime extension de la Cité Internationale vers l'Est.

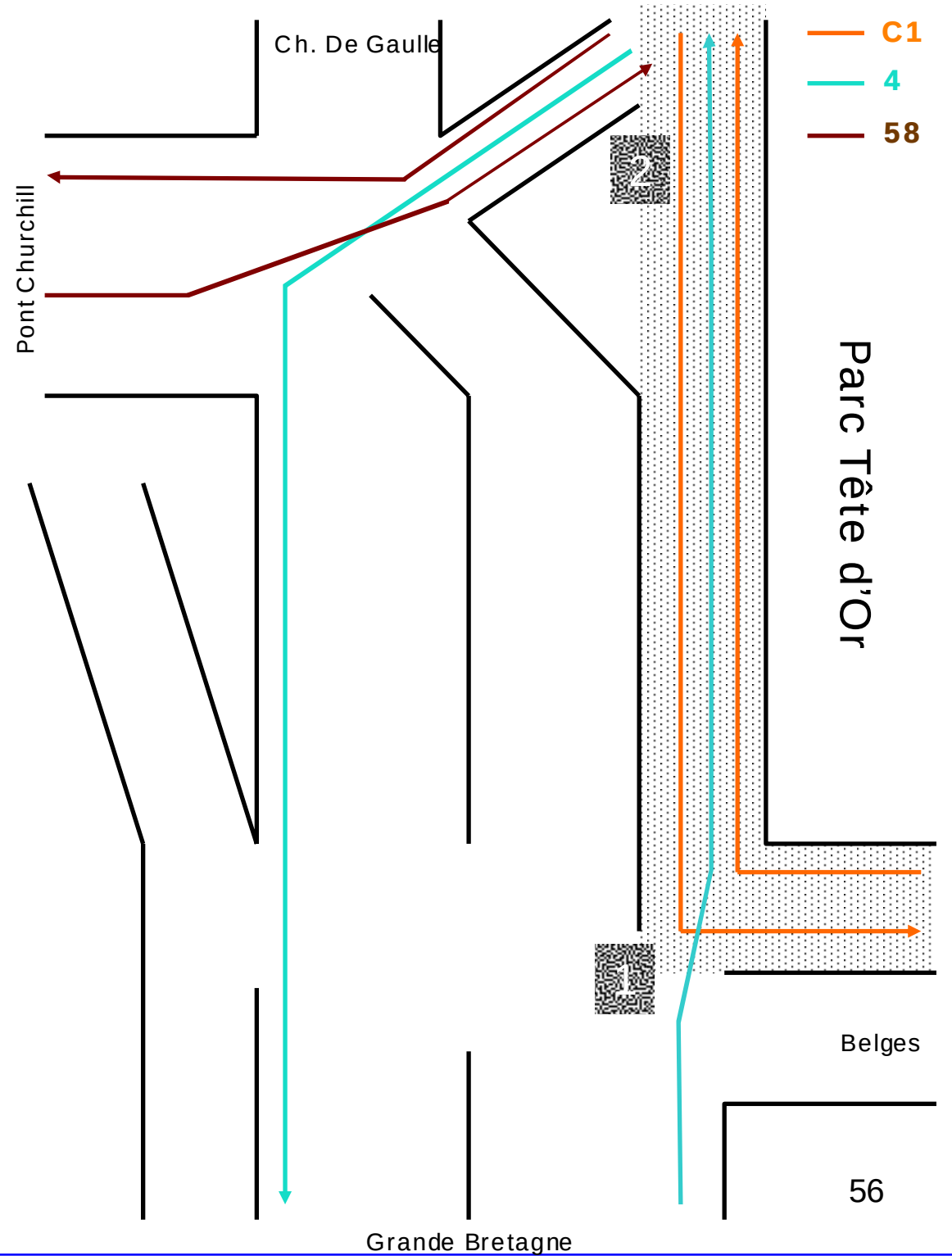
A cette occasion, la ligne 4 sera également prolongée pour faire le même terminus. Les lignes aériennes nécessaires à ce prolongement sont en cours de pose.

Ci-contre, l'actuel terminus de la ligne 4, en forme de parapluie. Des lignes aériennes directes ont été posées pour continuer tout droit sur quelques centaines de mètres.



Photos Bobmétr

Salle 3000 : la pose des lignes aériennes de contact est désormais achevée au pied de la ligne TGV Lyon - Paris



Métro A

> La Soie

A la Soie, les travaux d'aménagement du futur centre d'échange continuent. Du côté de la station de métro A, la grue encore présente en mars a laissé place aux aménagements de surface.

La station est désormais fermée. Les aménagements intérieurs vont pouvoir débuter.



Métro A

> Contrôle d'accès

La mise en place du contrôle d'accès à la station Perrache a entraîné quelques changements dans l'organisation des flux piétons au sein de la gare routière. Désormais, les voyageurs terminant leur trajet avec le métro ou le tramway à Perrache ne se mélangent plus. Ils doivent de plus emprunter un nouvel accès spécialement créé à l'occasion de la mise en place des portillons.

A l'entrée du métro, un nouvel accès a également été créé pour éviter les bouchons et répartir les voyageurs aux heures de pointe.



Tramway

> LEA



Le long des voies de LEA, les premiers câbles ont été tirés. Il s'agit des réseaux d'alimentation en courant, de la fibre optique pour la transmission de données (distributeurs automatiques, appels d'urgence, vidéosurveillance des stations...).

Ces câbles courent pour l'instant dans un caisson de béton le long des voies. Il seront plus tard recouverts.



Du côté des intersections, les premières installations préalables à la mise en place des passages à niveau ont été posées : fus de barrières, feux clignotants, tout y est ou presque sur la majorité des traversées de plateforme.



PN « route de Genas » : on remarque la pose de 2 fus de barrière par accès. On aura donc bien 2 demi-barrières sur cet axe particulièrement large.

Du côté de Décines Centre, les lignes aériennes de contact sont en cours de pose. On peut y admirer une impressionnante guirlande de cuivre.





Meyzieu : une sous station d'alimentation électrique aérienne

Le dossier technique

Tramways et véhicules routiers Les accidents de la circulation

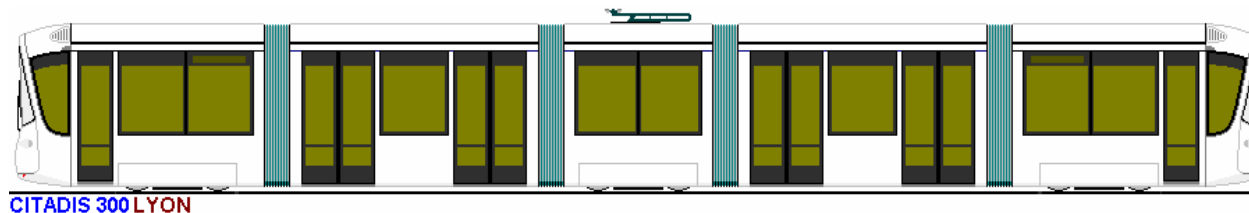


Contrairement au métro, la plupart des tramways ne sont pas en site propre intégral, c'est-à-dire qu'ils sont vulnérables par rapport à des éléments extérieurs, notamment vis-à-vis des véhicules routiers qu'ils rencontrent dans les carrefours.

Lors d'accidents, la ligne de tramway concernée est très fortement perturbée, entraînant une perte importante pour la société de transport exploitant la ligne. Il s'agit donc de tenter de mieux comprendre les accidents afin de les prévenir, d'améliorer les conditions de progression des rames, tout en maintenant une qualité de service élevée (vitesse commerciale).

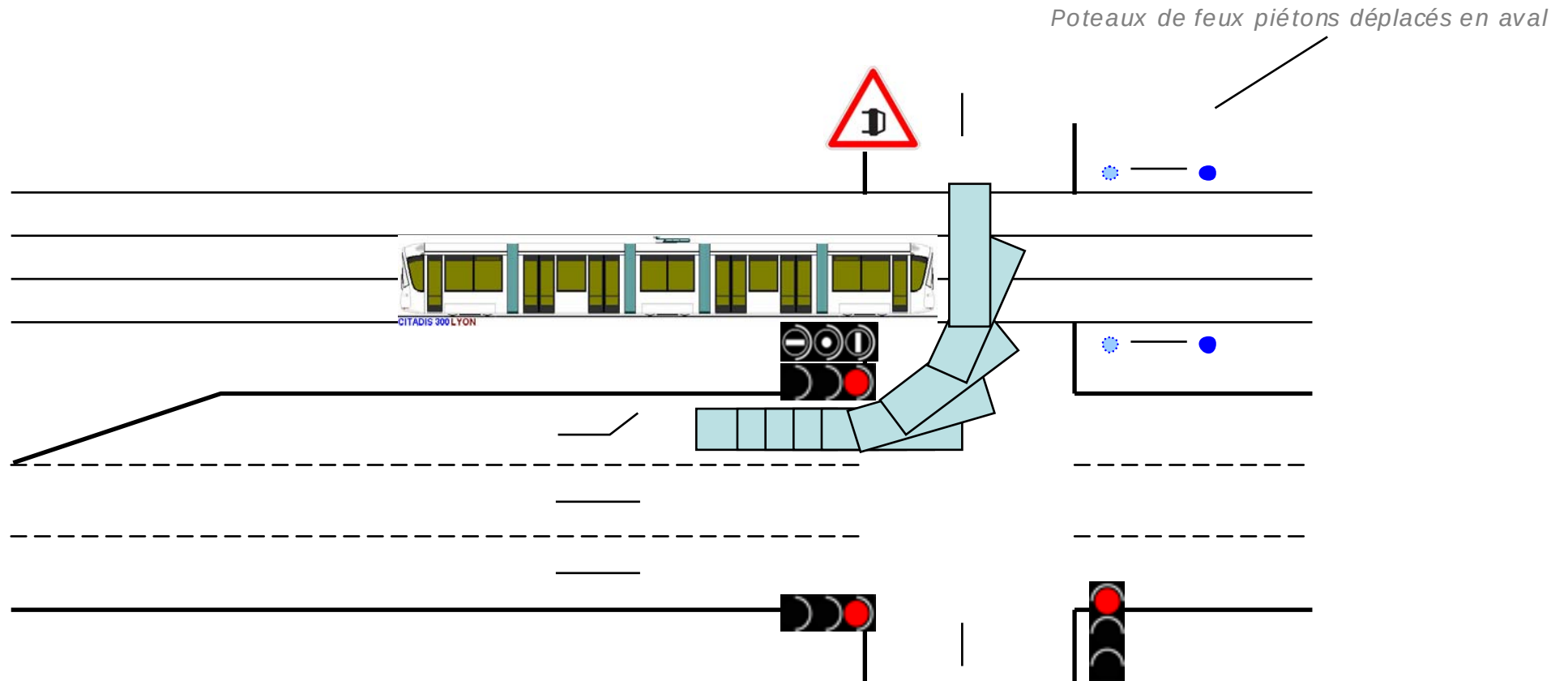
Dans ce petit dossier technique, nous allons vous exposer quelques cas types d'accidents, et tenter de comprendre leur origine.

Automobilistes distraits, au téléphone, brûlant un feu rouge... autant de causes d'accidents qui pénalisent les réseaux de tramway quasi-quotidiennement, et de façon plus ou moins grave. Du simple accrochage qui limite la casse à de la tôle froissée, au gros carton qui entraîne la mort d'une personne, les accidents sont nombreux et souvent ressemblants.



Les « tourne-à-gauche »

Avec feux tricolores



Ce genre d'accident peut s'avérer dramatique pour les automobilistes qui sont mis en cause. En effet, le véhicule est percuté sur le côté (carrosserie faible, peu de protection) et du côté du conducteur.

Comment éviter ce genre d'accident, ou en limiter l'ampleur ?

Certaines villes comme St Etienne, évitent de poser les poteaux de feux immédiatement en aval du carrefour, pour éviter que les véhicules ne viennent s'écraser contre en cas de collision latérale. Attention, il ne s'agit pas de mettre en place des dispositions qui permettraient aux automobilistes de griller les feux en toute sécurité. Il s'agit simplement de tenter de limiter la gravité des chocs, et de réduire les situations propices aux conflits, dans un but de sécurité et de préservation de la vie humaine.

Dans le cas précité, il existe bien entendu des temps de sécurité qui permettent normalement aux véhicules de dégager la voie ferrée, avant l'arrivée d'une rame. Cependant, quelques automobilistes, conscients ou non, prennent quelques largesses, ou ne font pas attention aux feux tricolores et se mettent en danger, ainsi que les autres usagers de la route.

Pour limiter ces risques de collision, ces temps de sécurité peuvent par exemple être artificiellement augmentés pour limiter les risques de collision. Mais une telle mesure peut être à double tranchant : l'habitude prise par l'automobiliste peut alors aller à contre sens de la sécurité. On assiste au comportement suivant : « je sais que j'ai largement le temps de passer entre le rouge et l'arrivée d'une rame, donc je fonce et je passe »... Comportement naturellement à proscrire, mais bien réel.

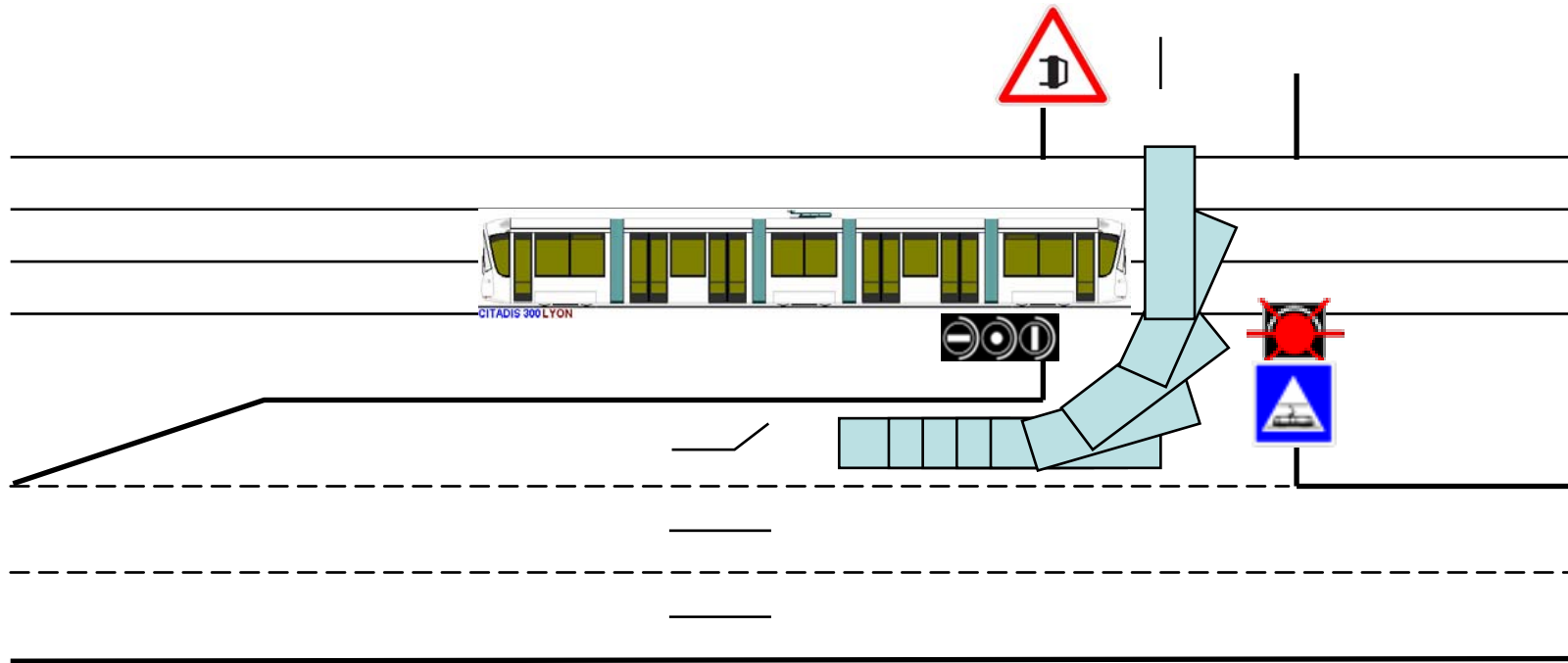
Du côté des rames de tramway : les conducteurs sont formés, et connaissent bien les secteurs à risque et les comportements des automobilistes qui s'engagent dans les intersections. Ils sont donc particulièrement attentifs aux véhicules qui tournent à gauche et utilisent parfois leur « gong » pour avertir de leur arrivée. Cependant, l'inertie d'une rame est telle, qu'il est difficile d'éviter toutes les collisions même en actionnant le F.U. (Freinage d'Urgence).



Carrefour Berthelot / Raulin (Lyon 7)

Les « tourne-à-gauche »

Avec feux « SNCF »



Nous sommes ici dans un cas proche de celui vu précédemment. Seule petite nuance, l'automobiliste est ici surpris par 2 facteurs :

- Le feu rouge clignotant qu'il ne connaît pas forcément, et qui se met à clignoter sans feu jaune fixe préalable.
- Le feu, suivant s'il est idéalement placé ou non, peut être difficilement lisible pour l'automobiliste qui s'engage dans un virage.

Comment éviter ce genre d'accident, ou en limiter l'ampleur ?

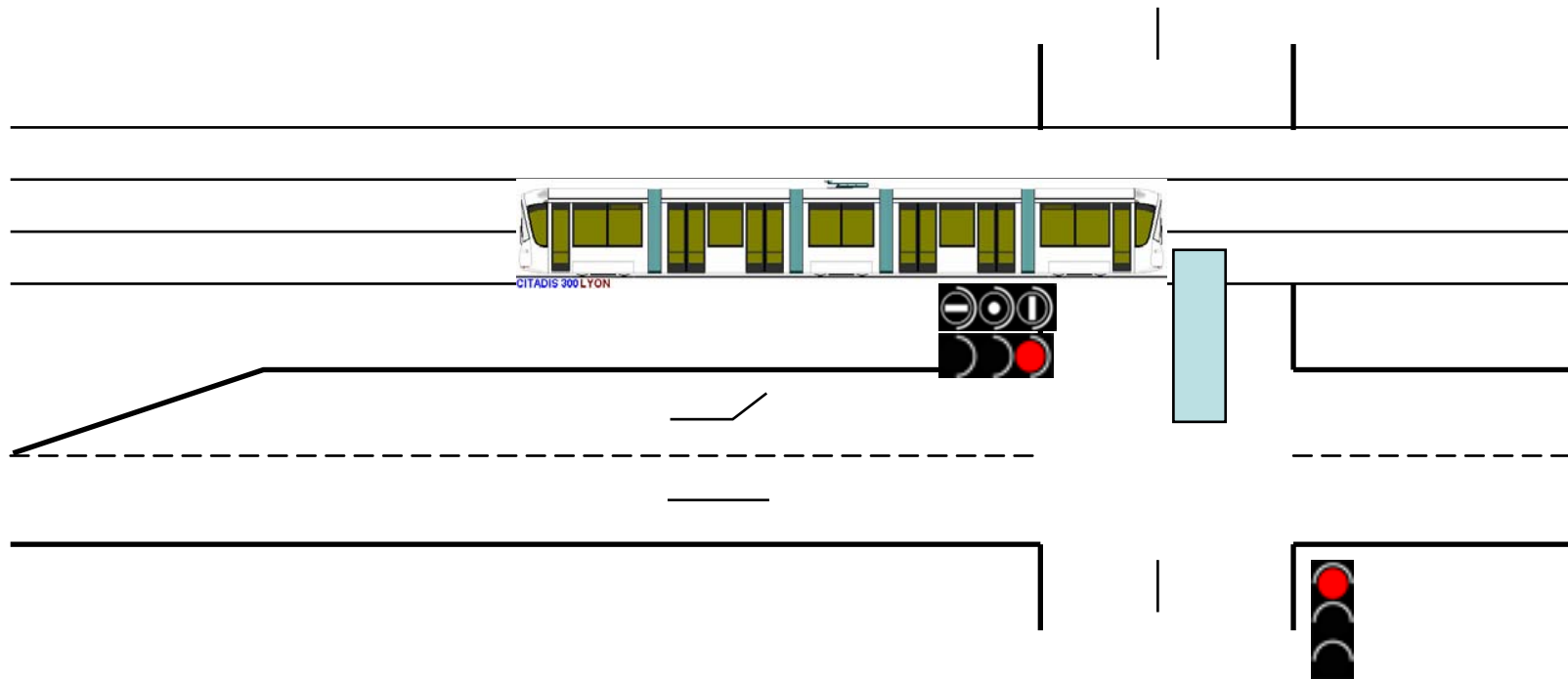
Tout simplement, en limitant l'utilisation des feux rouges clignotants. En effet, ils sont particulièrement déconseillés lorsque les tourne à gauche sont très importants. On évite également de les implanter dans les centres urbains, sur les axes fortement fréquentés ou ils sont mal adaptés. On préfère l'usage de carrefours à feux complets.

Le feu rouge clignotant, surtout quand il gère un tourne à gauche, est très mal perçu par l'automobiliste qui, soit ne le connaît pas, soit est surpris par son allumage soudain. On reconnaît qu'il est bien mieux compris lorsqu'il est accompagné par une barrière de passage à niveau (cas de LEA) et d'un signal sonore (PN SNCF).



Carrefour Claude Bernard / Grignard

Tout droit



Comment éviter ce genre d'accident, ou en limiter l'ampleur ?

Ce type d'accident est plus rare, car la visibilité entre l'automobiliste et le tramway est directe et en général plutôt bonne. Il s'agit alors d'un grave manquement au respect du code de la route. Comme on dit, « il faut vraiment en vouloir » pour avoir ce genre d'accident avec une rame !

Comme pour le cas des tourne à gauche, le temps de sécurité peu être ajusté pour limiter les risques de collision, mais on tombe alors dans les mêmes travers déjà vus précédemment.

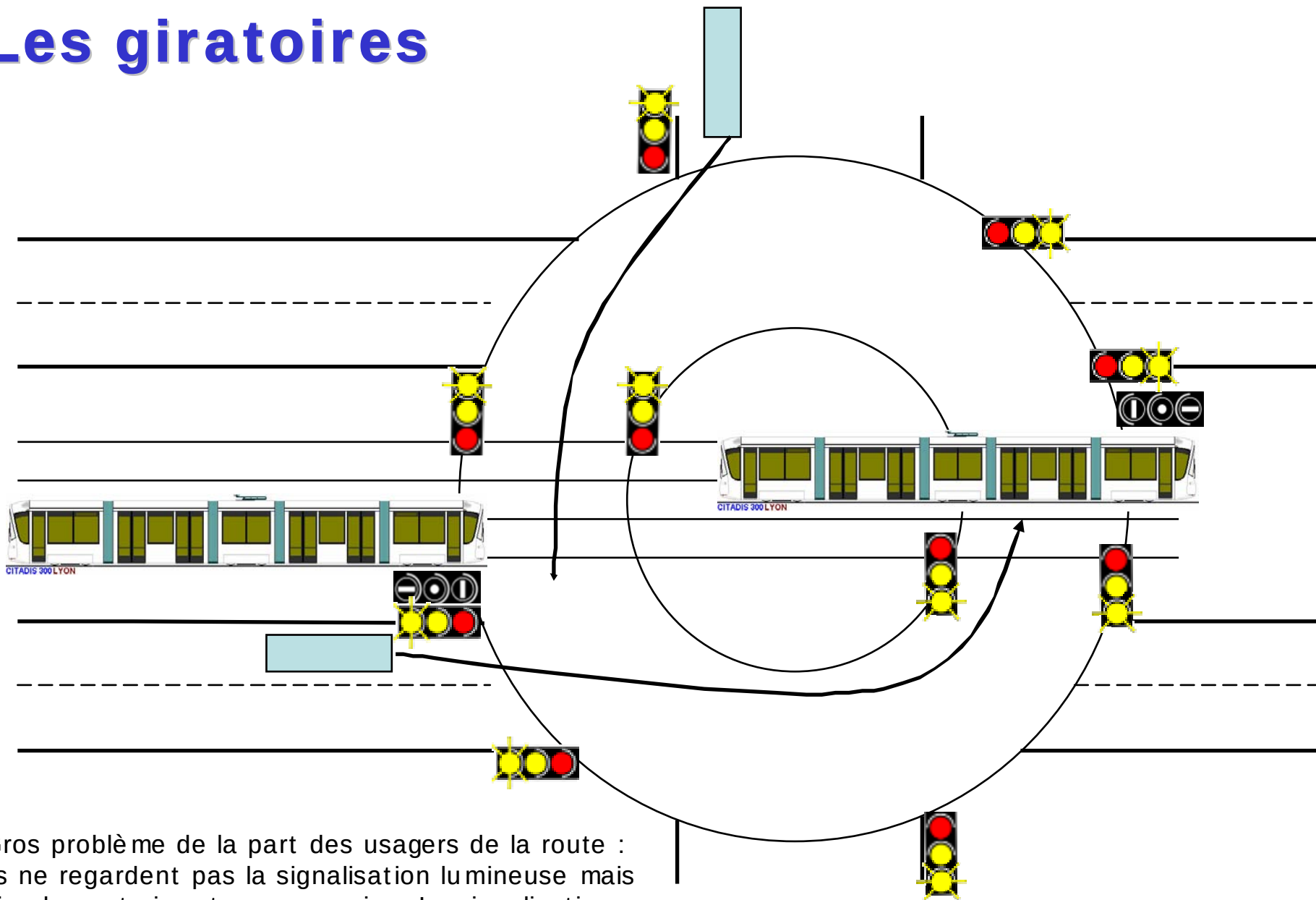
A part améliorer la visibilité au droit du carrefour, il n'y a pas grand chose à faire pour éviter ce genre d'accidents. L'automobiliste, déjà prévenu par la présence du feu rouge, doit être conforté par sa vision directe du danger, mais s'il persiste à passer au rouge « bien mûr », on ne peut alors plus rien pour lui !



Ci-contre, un PR180.2 (bus articulé) a percuté une rame au carrefour Berthelot / Tchecoslovaques, entraînant un déraillement.

Le conducteur du bus a été licencié, cette infraction grave au code de la route constituant une faute.

Les giratoires



Gros problème de la part des usagers de la route : ils ne regardent pas la signalisation lumineuse mais simplement si un tramway arrive. La signalisation est là pour les protéger, mais ils font plus confiance à leur appréciation visuelle de l'obstacle.

Seulement, la vitesse d'approche d'une rame est parfois difficile à évaluer et ses accélérations peuvent tromper la vigilance des automobilistes.

Comment éviter ce genre d'accident, ou en limiter l'ampleur ?

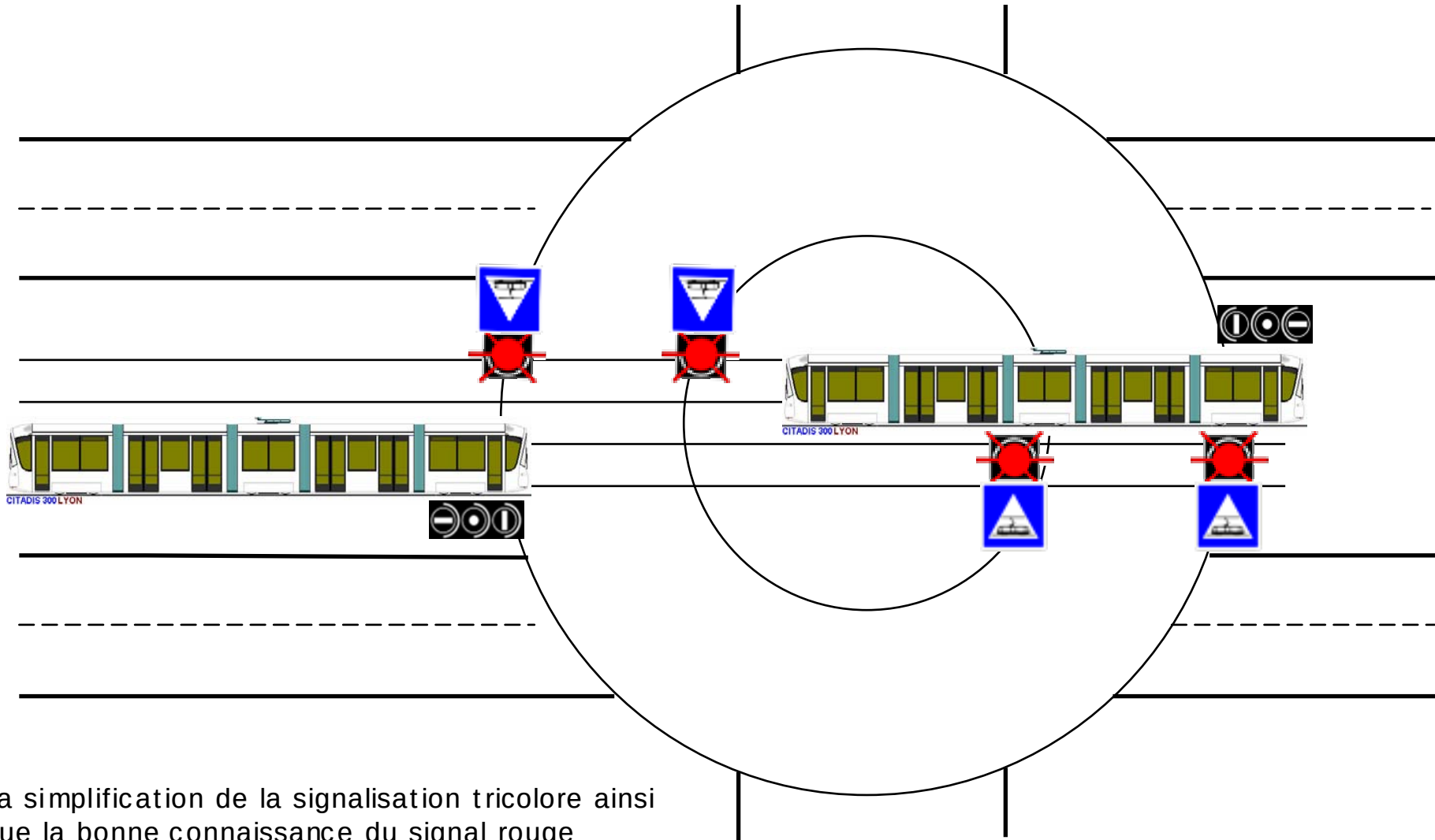
Les accidents arrivent fréquemment dans les giratoires, du fait que les automobilistes sont plus attentifs à leur propre trajectoire qu'à regarder la couleur des feux. La forme circulaire de l'intersection est à l'origine de cette confusion.

Le type de feux présents sur l'anneau, en protection de plateforme, peut également être une explication à la cause des accidents : certains réseaux comme la TAN de Nantes préfèrent mettre de simples feux rouges clignotants en protection de plateforme, quand Lyon préfère mettre des feux jaunes clignotants aux entrées, ainsi que sur l'anneau. Ainsi à Lyon, le giratoire est complètement rouge quand une rame approche, puis seules les entrées qui lui sont parallèles sont rouvertes lorsque le tram passe dans le carrefour. Une fois le carrefour libéré par la rame, tout le giratoire est rouvert.

On peut toujours discuter de tel ou tel système, qui peut être efficace dans telle ou telle agglomération, il n'existe pas de solution miracle et la perception des signaux peut varier en fonction de la ville, de l'habitude qu'en ont les usagers, de l'importance du trafic dans le carrefour...

Encore une fois, les questions de visibilité sont essentielles. Le réglage des feux doit également être optimisé, pour qu'ils soient crédibles. Inutile par exemple de fermer les feux véhicules trop longtemps avant l'arrivée d'une rame, ceux-ci seraient alors trop tentés de passer au rouge avant son arrivée. L'autre extrême serait également trop dangereux. Il s'agit de trouver un juste milieu, non pas pour protéger excessivement les automobilistes contrevenants, mais pour assurer une sécurité en s'adaptant aux réalités du terrain...

Les giratoires « à la nantaise »



La simplification de la signalisation tricolore ainsi que la bonne connaissance du signal rouge clignotant de la part des nantais (tramway réintroduit dans les années 80), en font-ils pour autant un carrefour accidentogène ?

Le tramway moderne a été réintroduit à Lyon en 2001, et en fait donc un mode de transport « nouveau » à l'échelle de l'agglomération lyonnaise. Il existe donc une période d'apprentissage normale pendant laquelle les accidents sont plus nombreux. La même situation se répète dans toutes les agglomérations ayant un réseau de tramway.

Toutes les villes ne gèrent pas leurs tramways de la même façon, ce qui explique par exemple les différences en terme de signalisation tricolore ou verticale. Les habitudes locales, la perception des automobilistes jouent un rôle important. D'autres règles expérimentales peuvent alors voir le jour, mais la réglementation française prime sur tous ces aspects.

Sur le T3 parisien, quelques innovations ont été développées sur les carrefours tramway en cours de livraison : elles concernent les véhicules mais aussi les piétons.



En plus des feux tricolores classiques, feux rouges clignotants à Paris



Dans les carrefours à feux, des signaux rouges clignotants de rappel ont été disposés au droit de la plateforme du tramway, pour couvrir les véhicules retardataires lors de l'approche d'une rame. Pour les piétons, un signal expérimental rouge clignotant également, a été placé sur la traversée de la plateforme : il clignote uniquement au passage d'une rame et doit frapper plus rapidement l'œil de l'utilisateur. Reste à voir si ces dispositions seront un jour développées à Lyon...

Lors d'un accident entre une rame de tramway et un véhicule, le tramway peut-il être fautif ?

Bien sûr que oui ! Contrairement à un train « classique », le tramway, train urbain, est régit par une signalisation routière dans ses intersections avec la voirie courante, qu'il doit respecter. Cette signalisation lumineuse un peu atypique pour un train a été créée pour permettre l'insertion des tramways dans nos villes modernes.

Dans les carrefours urbains, les tramways disposent donc de feux spécifiques de type « R17 », qui fonctionnent exactement de la même façon que les signaux des véhicules routiers.



Barre horizontale = signal fermé : le tramway n'a pas le droit de franchir le carrefour

Point blanc* = signal d'avertissement de 3 sec avant le passage au rouge : le tramway doit s'arrêter, sauf s'il implique un freinage brutal qui pourrait mettre en danger les passagers

Barre verticale = signal ouvert : le tramway peut franchir le carrefour.

*Si le point blanc clignote seul, le carrefour est en défaut (tous les autres feux du carrefour clignotent). La rame doit alors passer dans le carrefour avec prudence, en utilisant le « gong » d'avertissement et en ayant éventuellement prévenu son PC de régulation (en fonction des réseaux).



Les signaux d'aide à la conduite. Ils sont là pour permettre aux conducteurs de tramway de s'assurer du bon fonctionnement de la priorité aux feux, et d'adopter une conduite la plus souple possible.

Le losange orange est indicatif, c'est un signal de prise en compte (l'appel du tramway a bien été pris en compte dans le carrefour).

Le (!) bleu s'allume 3 secondes avant l'ouverture du signal tramway, pour permettre au conducteur d'adapter sa conduite. **Attention ! En aucun cas le signal tramway ne peut être franchi lorsque le (!) bleu clignote. Le conducteur doit impérativement attendre l'allumage de la barre verticale.**

La priorité aux feux d'un tramway est réglée sur une certaine vitesse commerciale et ne garantit en aucun cas le passage de tous les signaux au vert. Les aléas de la circulation peuvent amener le tramway à attendre au rouge. De plus, si le conducteur adopte une conduite trop rapide, il buttera forcément sur les feux. Il se peut donc qu'il passe un signal à la fermeture, ce qui est formellement interdit.

Les conducteurs de tramway sont des professionnels de la conduite, et respectent généralement leurs signaux. Il se peut qu'un jour, vous ayez vu une rame passer au « presque vert ». Ce cas assez rare est peu accidentogène car le conducteur est généralement très attentif. Mais ce comportement est bien évidemment à proscrire.

La vie des trains



L'actualité ferroviaire de Lyon et sa région

Adieu aux « Zèzettes »

Ca y est, c'est fini, les Z 7100 ont définitivement quitté la scène ferroviaire le soir du 16 mai. Ces automotrices électriques construites entre 1960 et 1962 parcouraient régulièrement les lignes de l'étoile lyonnaise vers Bourg-en-Bresse, Vienne, Valence, Givors, Ambérieu, Villefranche et Macon.

Pour saluer leur départ en retraite, des tournées ont été spécialement programmées par notre ami Corail69 le 13 mai pour les amateurs. Les participants ont ainsi pu se rendre sur Villefranche, Vienne, Ambérieu et enfin Valence, pour le plus grand bonheur de tous.

Ces rames seront remplacées par des rames réversibles BB 9600/25500 + RRR/RIO, elles mêmes remplacées sur leurs tournées par les nouvelles générations de matériel modernes (TER 2N NG, AGC...)

Très prochainement d'autres matériels vont à leur tour disparaître du paysage ferroviaire lyonnais: les BB 9600, les X2700 RGP et... les CC 6500.

Amis photographes, dépêchez vous car il sera bientôt trop tard !



Un Picasso sur l'Ouest Lyonnais

Décidément les amateurs de train ont été gâtés ce mois-ci !

Dimanche 14 mai, l'autorail X4039 -surnommé "Picasso" à cause de sa forme très particulière- de l'association

"Autorail Bourgogne Franche Comté" (ABFC) a circulé sur l'ensemble des 3 lignes de l'Ouest Lyonnais successivement vers Brignais, Sain Bel et Lozanne avant de remonter vers son dépôt d'attache de Dijon par la ligne de l'Azergues. Prochain périple de ce charmant autorail en région Rhône-Alpes : le 11 juin avec un trajet (toujours au départ de Dijon) vers la ligne de St Rambert- D'Albon à Beaurepaire (Isère).



La photo du mois



La rame 848 de LEA en cours de livraison à Andrézieux Bouthéon (42)

Kesskisspass sur LeL ?

Nouvelle rubrique « Parc »

En page d'accueil de Lyon en Lignes, vous avez pu remarquer que la rubrique « Parc » a été séparée, et renouvelée grâce à l'aide technique précieuse de notre membre « Kyhmo ».

Désormais, vous pouvez accéder à un nouveau module de recherche, par critères, qui vous permet d'en savoir plus sur tous les véhicules du réseau TCL.

Un grand merci à Kyhmo, sans qui cette page n'aurait pas vu le jour !

Selectionnez ou saisissez votre choix puis cliquez sur le bouton de recherche correspondant

Recherche par ligne Saisissez un numéro de ligne : Envoyer	Recherche par dépôt Choisissez un dépôt : UTA (Audibert) - Dépôt Audibert et Lavirotte ▼ Envoyer
Recherche par modèle de véhicule Choisissez un modèle : Agora L ▼ Envoyer	Recherche par numéro de parc Saisissez un numéro de parc : Envoyer
Recherche par constructeur Choisissez un constructeur : Renault VI ▼ Envoyer	
Recherche par numéro de châssis Saisissez les derniers chiffres du numéro de châssis : Envoyer (ex: 75 447 3784 42834)	

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 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.



www.keolis-lyon.fr

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 par mail. 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, bobmétro, Rémi, Dédé, et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Mai 2006