LE MAG
FETE SES 3 ANS !

Le Mag fête ses 3 ans !

Voilà déjà 3 ans que le Mag de Lyon en Lignes existe, et nous ne voyons pas passer le temps ! Décidément, l'actualité des transports de Lyon et sa région est bien chargée, et nous n'avons pas le temps de relever la tête qu'un nouvel événement mobilise notre attention.

Nous profitons de ce 37ème numéro pour renouveler nos remerciements envers tous les lecteurs, et les visiteurs du site de Lyon en Lignes. Un grand merci également pour vos encouragements formulés par mail, ou via notre forum, qui nous donnent envie de continuer encore, encore !

Bonne lecture, et bonnes vacances d'été 2006

L'équipe de Lyon en Lignes reste bien entendu mobilisée cet été, afin de vous ramener de belles photos de vacances ! Le Mag paraîtra bien sûr en Juillet et Août, d'autant plus que nous suivrons les essais de LEA

Le Mag

L'actualité des transports de Lyon et sa région
Juin 2006 - n°37

La ligne 27

Plongez vous de la Presqu'île, jusqu'au cœur du quartier des Buers à Villeurbanne

SUIVONS LES TRAVAUX

LEA, C1,TGV, ligne 28, tous les chantiers de l'agglomération lyonnaise !

DOSSIER TECHNIQUE

La sécurité, un sujet crucial aux TCL

DOSSIER COUP DE POUCE

Les formations aux métiers des transports et de l'urbanisme

Sommaire

Revue de presse	*P5*
Découvrez le réseau TCL	*P14*
Dossier coup de pouce	*P30*
Suivons les travaux : le réseau TCL bouge !	*P34*
Dossier technique	*P53*
La vie des trains	*P55*
La photo du mois	*P58*
Kesskisspass sur LeL ?	*P60*

Page de garde réalisée avec trucages

Le mensuel de Lyon en Lignes

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

Revue de presse

L'actualité des transports de Lyon et sa région

La journée sans voitures maintenue mais remaniée

La ligne 13 a 100 ans

L'insécurité, moteur de grève aux TCL

Funiculaire : réouverture lun

Polémique sur la largeur des voies de Lea et Leslys

SNCF : quels chantiers !

Grève

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

Demain, fin de perturbat des lignes 13 et 16

Leçon de TER pour les collégiens

Collision train-voiture

Cours Général-Gi[illegible] : retour à la normale demain

Vélo'v innove

La MPA tombera-t-elle à l'eau ?

Plus le temps passe, et plus la **MPA** - **M**ontée par la **P**orte **A**vant - bat de l'aile chez Kéolis Lyon. Les syndicats semblent bien décidés à mettre des bâtons dans les roues de la société privée en charge de la gestion du réseau des transports en commun lyonnais, pour le compte du SYTRAL.
Après une mise en service initialement prévue le 9 mai 2006, rien ne semble bien décidé du côté du 19 bd Vivier Merle. Et dire que Kéolis souhaitait une mise en place progressive de mai à juillet 2006, plus calme grâce à la période estivale traditionnellement moins chargée. On se dirige plutôt vers une mise en place plus brutale au mieux à la rentrée 2006, qui ne s'annonce pas sans nouveaux conflits sociaux dont la direction se serait bien passée… Après la facture salée annoncée pour la mise en place des portillons, la lutte contre la fraude coûte décidemment très cher.
Des dizaines de milliers d'euros auront-ils été dépensés inutilement dans l'aménagement des bus pour ce nouveau mode d'exploitation ?

Photo Anthony

L'arrivée du 1927

Le dernier ETB18 commandé pour la ligne 1 est arrivé ce mois. Il s'agit du 1927, qui arrive donc à la suite des 1901 à 1926 déjà en circulation. Il arbore une livrée « classique » mais bénéficie des dernières innovations des bus des lignes fortes « C » : ouvertures des portes avec boutons réversibles intérieur / extérieur pour les passagers, motorisation améliorée…
Il est pour l'instant au dépôt d'UTM à la Poudrette, en attente de passage au service électronique pour son équipement complet.

La 4 et la 47 à l'amphithéâtre

Depuis lundi 5 juin, les lignes 4 et 47 sont allongées ! En effet, à l'occasion de l'inauguration du grand amphithéâtre "Salle 3000" qui vient de clore l'aménagement de la Cité Internationale, quelques centaines de mètres de lignes aériennes de contact viennent d'être tirées jusqu'aux voies SNCF. Elles serviront également à C1 à partir du mois d'octobre. La ligne 58 y passera à partir du 24 juillet.

Plus de couloirs bus

Le SYTRAL souhaite dynamiser le réseau de surface des TCL. Après avoir mis l'accent sur le métro et le tramway, il souhaite ne pas oublier le réseau qui dynamise les quartiers, maille l'ensemble de notre agglomération.
Pour cela, une étude de restructuration, avec notamment la création de nouveaux couloirs bus va être menée. Face au tollé que certaines mesures peuvent engendrer du côté des automobilistes, Bernard Rivalta veut se poser en médiateur : entre le « tout transport en commun » et le « tout automobile ».
Le but de la manœuvre est d'améliorer l'attractivité du réseau bus, assez délaissé aujourd'hui face aux grands projets en cours de l'agglomération lyonnaise, et d'augmentez la vitesse commerciale des bus qui sont englués dans la circulation automobile.

Des arrêts à répétition

Nouvel arrêt d'exploitation sur la ligne D du métro lyonnais. Deux trains se sont à nouveau « perdus dans les tunnels », alors qu'ils circulaient avec des voyageurs. Il s'agit en fait d'une perte de liaison « sol / train », qui arrive de plus en plus fréquemment en raison de l'obsolescence du système de pilotage automatique MAGGALY. Heureusement, ce genre de panne ne met pas en danger les voyageurs, puisque lorsqu'elle est détectée, arrête immédiatement l'exploitation de la ligne. Ces deux trains ont donc été déconnectés du PC, qui a dû tout entreprendre pour rétablir la circulation.
La panne ayant duré de 12h à 13h30 environ, les agents TCL ont dû évacuer les rames, mais certaines étaient immobilisées en tunnel. Les voyageurs ont donc dû braver les galeries, accompagnés du personnel de Kéolis Lyon.
Un genre de panne qui risque de se répéter à l'avenir... MAGGALY commence à se faire vieille !

Le Corail Intercités !

La SNCF, avec un engagement de 130 millions d'euros pour la rénovation du matériel roulant, des offres tarifaires attractives, espère redonner un petit coup de pouce aux lignes interrégionales. Elle invente donc le "Corail Intercités".
Au départ de Lyon, la ligne Lyon - Tours - Nantes est concernée.
Sur les 25 lignes que compte la SNCF, le déficit annuel s'élève à 100 millions d'euros, pour un taux de remplissage de l'ordre de 36% en moyenne (contre 71% pour un TGV).
Pour inverser cette tendance et tenter de relancer ces liaisons, l'entreprise va donc rénover 35% de son parc de matériel roulant (prises de courant, emplacements vélos, facilitation de l 'accès aux personnes à mobilité réduite...).
Mais ce n'est pas suffisant, il faut une tarification attractive. Ainsi, des tarifs "Prem's" seront proposés à 10 ou 20€ selon les destinations.

Travaux d'été sur la ligne C

Afin de mettre la station aux normes de sécurité, et pour faciliter la mise en place du contrôle d'accès, la station Cuire du **métro C** va être temporairement fermée, le temps d'effectuer les travaux. Elle ne sera donc plus accessible du 17 juillet au 1er septembre. Un nouvel accès sera construit au centre du quai pour permettre une mise en conformité vis à vis des normes pour les établissements recevant du public.
Pendant cette période, le terminus du métro C sera donc reporté à la station **Hénon**, et les lignes 13 et 33 permettront aux voyageurs de rejoindre Cuire.

Les ETB 18 série 2900

Le SYTRAL vient de faire l'acquisition de 17 nouveaux Cristalis 18 mètres, qui équiperont à partir de la mi-septembre les lignes fortes C1/C2 et C3. Le premier véhicule a été présenté à la presse hier à la Part Dieu : nouvelle livrée, nouveau confort intérieur avec plus de places assises et une meilleure insonorisation. Les 2901 et 2902 sont déjà aux ateliers centraux.
A terme, le parc de Trolleybus du réseau TCL devrait s'élever à 15% du total, un chiffre dont on peut être fier !

Halte Jean Macé toujours d'actualité

Avec la signature d'une convention, qui engage le Grand Lyon à participer au financement des études et à la construction de la halte ferroviaire de Jean Macé à hauteur de 3 millions d'euros, ce projet semble bien engagé. Il semble même que la collectivité territoriale souhaite engager les travaux de manière anticipée, et qu'elle décide par ailleurs du lancement de nouvelles études.
L'ouverture étant prévue à l'horizon 2009/2010, la question de la sécurité des piétons se pose, alors que 3200 nouveaux clients piétons devraient débarquer entre les voies ferrées au sud de la place, et la Place Jean Macé elle-même.
Du côté du Grand Lyon, certains ne veulent pas d'un « Châtelet les Halles » à la lyonnaise et craignent un décalage de 2 ans entre l'ouverture de la halte ferroviaire et celle d'un nouveau souterrain qui devrait relier la halte à la place Jean Macé, via un passage sous l'avenue Berthelot.
Bernard Rivalta s'est engagé à réaliser ce tunnel dans les meilleurs délais (2008), à condition que l'Etat lui verse les 50 millions promis… Le président du SYTRAL n'arrive décidément pas à sortir du tunnel !

Conférence sur l'hydrogène

Du 13 au 16 juin s'est tenu à Lyon au Palais des Congrès la 16ème conférence mondiale sur l'hydrogène réunissant les spécialistes du monde entier. Au programme des discussions : les avantages de l'hydrogène sur le plan environnemental, et nouveautés telles que les véhicules à hydrogène déjà à l'étude en Chine. On a pu y voir un minibus circulant avec ce carburant.

Pénalités pour Kéolis

Les recettes de Kéolis Lyon n'étant pas aussi élevées que la prévision en 2005 (seulement +3,8 %), l'opérateur des transports en commun lyonnais devra verser une pénalité égale à la moitié de la différence, soit une somme de 360 000 € au SYTRAL.
Côté trafic, on note une hausse de 1.1% pour une offre en baisse de 1.9%.
La part des abonnements passe de 44.6% à 45.5%, les tickets de 52.2% à 53.1%.

Les nuits de Fourvière

Les "Nuits de Fourvière" qui viennent de commencer , affichent complet depuis longtemps déjà ! Pour accompagner le retour des voyageurs, 3 navettes sont mises en place à la fin de la représentation, au tarif de 1€60, avec des arrêts à la demande.

Voiture ô ma voiture ...

Le dernier conseil de la Communauté Urbaine a pris quelques décisions importantes dans le domaine des transports de l'agglomération lyonnaise, voici un bref listing :

Dardilly - Limonest : création d'une nouvelle bretelle sur l'échangeur du "Tronchon" pour mieux desservir les zones d'activités du secteur. Quand certains crient au scandale du "tout bagnole", d'autres y voient l'outil d'une amélioration du cadre de vie des riverains.

Vénissieux - St Priest : 13,5 millions d'euros viennent d'être débloqués pour achever le B.U.E. On se félicite de l'aspect environnemental du projet (aussi bien par son environnement végétal que sonore), mais certains se plaignent que rien n'ai été prévu pour la circulation des bus...

Vénissieux : le Grand Lyon projette de désenclaver les Minguettes en créant un nouvel axe les reliant au Bd Laurent Bonnevay.

Pôle Hospitalier Sud : le renforcement du pôle va entre autre entraîner une requalification de son entrée sud, avec modification du carrefour et mise en site propre des bus à l'intérieur de l'hôpital.

...Ouf des pistes cyclables

Un axe important du réseau cyclable lyonnais va prochainement voir le jour. Il s'agit de la liaison Terreaux > Perrache, qui s'insère dans le projet plus global de liaison Vaise > Confluent. Pour cela, des aménagements vont être nécessaires, notamment au coeur du complexe de Perrache, où la voûte Ouest, actuellement composée de 2 voies de circulation, va être amputée d'une voie au profit d'une piste cyclable.
Dans les secteurs traversant la zone 30 en Presqu'île, on envisage même que les vélos "donnent le rythme" à la circulation générale, dans un espace apaisé où la circulation deviendrait résiduelle mais toujours autorisée.
Claude Pillonel, vice Président du Grand Lyon, parle même d'une "piste cyclable qui serait au centre de la chaussée, ce qui éviterait toute tentative de dépassement et les risques d'accrochages avec les véhicules en stationnement".
Une volonté politique forte, qui va donc se traduire par des travaux sur le Pont de la Feuillée, le quai de la Pêcherie, la rue de la Platière, et bien d'autres axes de la Presqu'île de Lyon.

Pour rappel, la circulation des vélos a grimpé de 44% en 1 à Lyon, il faut donc prendre en compte ces nouveaux déplacements et rééquilibrer l'espace public.

Fête de la musique gâchée aux TCL

Kéolis Lyon avait tout prévu : à grands renforts de publicité, de services spécialement prolongés et renforcés, les TCL devaient accompagner comme chaque année la fête de la musique ce 21 juin. Mais une fois n'est pas coutume, ce jour de festivité a été l'occasion pour le syndicat CFTC de montrer son mécontentement à sa direction. Revendications salariales et sur les conditions de travail ainsi que sur l'évolution des carrières ont été aux premières loges d'une soirée bien calme du côté des transports en commun…

Rond point original, traversé par la ligne de bus n°27

Quartier des Buers, Villeurbanne

La parole à l'histoire

Par Bobmétro

1899 (11 novembre) : création par la CLT (compagnie lyonnaise de tramways) d'une ligne à voie métrique avec tramways à accumulateurs, entre les **Cordeliers, Croix Luizet** et Cusset en forme de Y à partir des Charpennes, en empruntant la rue Bugeaud en évitant les rues desservies par l'OTL. Dès 1901, le tronçon Bascule (Charpennes) à Cusset fut repris par la ligne 7 de l'OTL et transformé à voie normale.

1901 : électrification

1903 (12 avril) prolongement, avec traversée du canal de Jonage, jusqu'à **Vaulx en Velin**

1937 : apparition des premiers autobus type GDSL qui se substituent aux Tramways de Croix Luizet à Vaulx, puis de bout en bout jusqu'à la guerre.

1941 : remise en service des tramways sur un tronçon encore exploitable entre le cours Vitton et Croix Luizet.

1948 (19 juillet) : suppression définitive des tramways par mise en service d'autobus Berliet à deux agents type PCK puis PCR sur le trajet : **St Jean – Cordeliers – Rue Duquesne – Brotteaux – Charpennes – Croix Luizet**

1959 : prolongement aux **Buers**

1960 : mise en service d'autobus Berliet PBR (3 essieux) à deux agents (dernière série, N° 1758 à 1793, 36 nouveaux véhicules pour les lignes 9 & 27)

1969 : prolongement à **Buers – Préssensé**

1970 (18 janvier) : passage à un agent et mise en service d'autobus Berliet PCM (série 1264 à 1292)

1971 (1er février) : les PCM sont mutés sur la 23, et la 27 reçoit des Saviem SC10 (série 1100 puis 2100)

1972 (5 juin) : mise en service des oblitérateurs

1973 à 1976 : diverses modifications d'itinéraires suite au plan de circulation et travaux du métro.

1975 (14 avril) : Mise en self-service avec le livraison de nouveaux Saviem SC10 (série 2368 à 1386)

1977 (septembre-octobre) : Réception de 10 autobus SC 10 à plateforme ouverte (N° 3406 à 3415) qui sont affectés à la ligne 27, avec d'autres 3400 neufs (série 3416 à 3455)

1978 (2 mai) : mise en service de la première tranche du métro lyonnais et prolongement de notre ligne 27 des Buers à Laurent Bonnevay et devient donc :

St Jean – L.Bonnevay

1980 (2 mai) : Mise en service du dépôt de la Soie, une partie de la 27 y est remisée, le reste de la ligne demeure au dépôt d'Alsace.

1981 (21 septembre) le dépôt de la Soie équipe la 27 de nouveaux SC 10 UO (série 1300)
(26 octobre) Alsace à son tour reçoit des 1300 pour la 27

1984 (16 avril) suppression de la desserte de St Jean et la ligne devient :
Cordeliers – L.Bonnevay

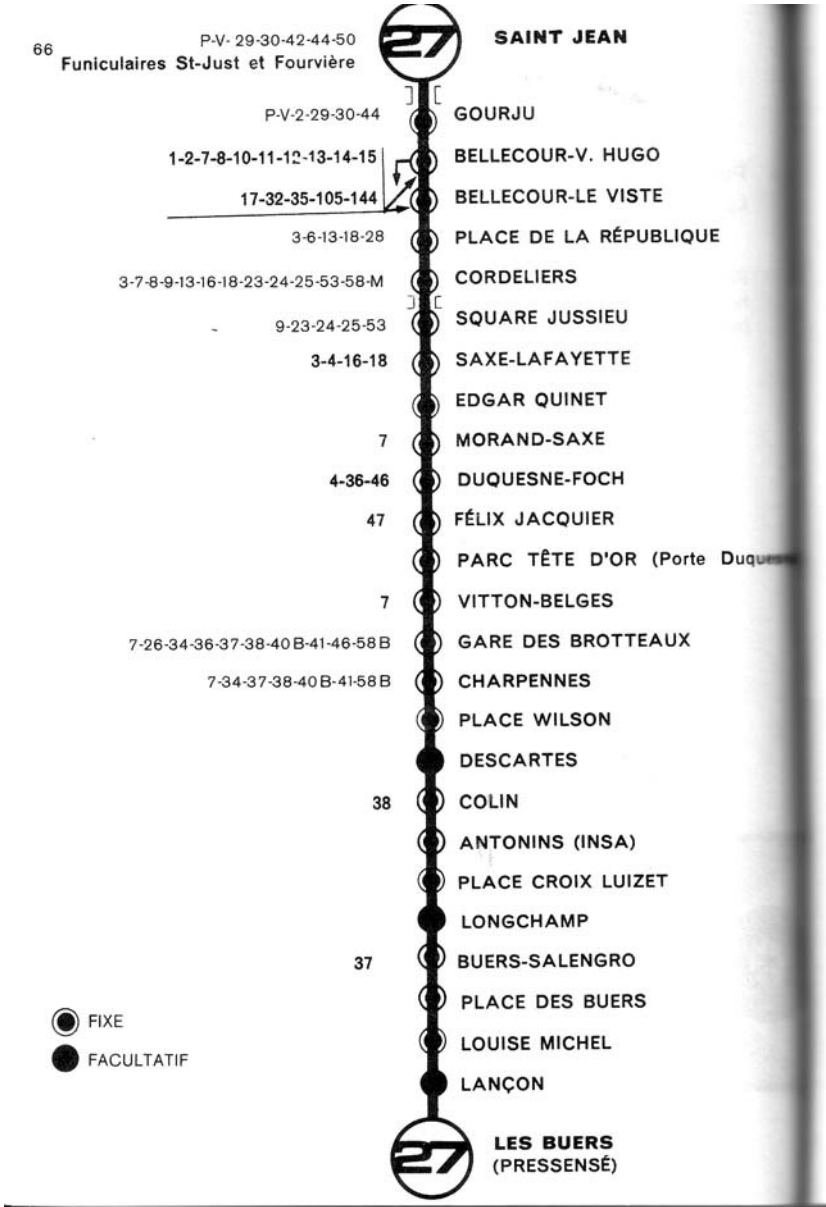
1991 (9 septembre) la 27 est regroupée dans un seul dépôt : Alsace
et est équipée de SC10U -3400- et SC10UO -1300-

1992 (11 juillet) nouvelle amputation de la ligne qui devient :
Foch – L.Bonnevay

1995 (4 septembre) : retour en centre ville par itinéraire avenue de Saxe et pont Lafayette
et la ligne s'intitule de nouveau :
Cordeliers – L.Bonnevay

1997 (17 mai) Mise en service de nouveaux autobus : RVI Agora S série 2706 à 2715

2006 : toujours Cordeliers – Laurent Bonnevay et les Agora 2700 qui ont subi une cure de rajeunissement à mi-vie…



27

Saint-Jean - Les Buers : 5 h 22 à 23 h 45
Les Buers - Saint-Jean : 5 h 05 à 23 h 13

Fréquence moyenne : 5 à 10 minutes

Pour les services de nuit et des dimanches et fêtes, se reporter aux horaires affichés aux arrêts ou se renseigner dans les kiosques et bureaux T.C.L.

la corderie
DEPUIS 1840
CORDAGES - FICELLES
GYMNASTIQUE - HAMAC
ARTICLES ARTISANAUX
MARINE - LAMPES - TAPIS
FABRICATION PROVENÇALE
Mme A. SICAUD
8, avenue de Saxe, 69006 LYON - Tél. 24.49.92

Un agora S sur la ligne 27, tout juste sorti de rénovation

Départ de l'excursion : Cordeliers St Bonaventure

C'est parti pour un petit tour de 27 ! Comme à notre habitude, nous allons vous balader dans les rues de notre agglomération. Ce mois-ci, nous parcourons Lyon et Villeurbanne, entre la Place des Cordeliers et Laurent Bonnevay.

Notre balade commence le long de l'église St Bonaventure, qui jouxte la place des Cordeliers. Ô surprise, un immense chantier nous attend en lieu et place des terminus habituels des lignes 23, 27 et 99… Le quartier a bien changé de visage depuis quelques mois, depuis la démolition du Grand Bazar. Une affichette nous indique que le terminus de notre ligne a été reporté rue E. Herriot. Effectivement, après avoir fait le tour du pâté de maison, nous apercevons notre 27, qui attend à son arrêt de départ, spécialement aménagé pendant la période de travaux. Phase de travaux tellement longue qu'un arrêt en dur a été installé.

Terminus de la 27 avant la démolition du Grand Bazar (14/05/05)

Grand Bazar (14/05/05)

03/12/05
le Grand Bazar a disparu !

Pont et Cours Lafayette

A peine sommes nous montés dans le bus que nous partons immédiatement au charbon, à l'attaque du Pont et du Cours Lafayette. Vous n'aurez pas manqué dans l'actualité du mois de juin 2006, la fameuse création d'un nouveau site propre sur le Pont Lafayette, destiné à favoriser la progression de C3. Et bien ce site propre bénéficie également à la ligne 27 qui accompagne la ligne 1 (future C3) sur quelques centaines de mètres, jusqu'à l'avenue Maréchal de Saxe où nous tournerons à gauche.

Nous voilà donc sur l'avenue de Saxe. Nous allons faire un bout de chemin avec la ligne 4, via Foch, jusqu'à la rue Duquesne, un peu plus au nord dans le 6ème arrondissement.

Nous avançons toujours avec peine dans les embouteillage de la rue Duguesclin, en compagnie d'un agora Line de la ligne 36, également englué comme nous dans la circulation automobile très dense.

Heureusement, au bout de notre ligne droite, nous nous échappons sur le Bd des Belges grâce à une voie réservée, bien utile car l'entrée de la rue Garibaldi est également très encombrée.

La ligne 27 près de l'arrêt « Vitton Belges »

C'est désormais avec C1 que nous flirtons sur le Bd des Belges, dans notre couloir à contre sens.

Ci-contre, le pont SNCF passe au dessus de notre chemin : nous sommes sur la rue des Emeraudes sous laquelle passe également la ligne de métro B. Cap sur Charpennes Charles Hernu droit devant.

Charpennes – Charles Hernu

Correspondance avec le tram T1 et le métro B : c'est ici que la ligne va charger, pour emmener du monde sur l'avenue Salengro et le Nord de Villeurbanne et au cœur du quartier de la Doua.

La ligne se fraye un passage dans les aiguillages du retournement du tramway à Charpennes et dans la circulation insupportable du Cours E. Zola.

Nous sommes désormais sur la commune de Villeurbanne, jusqu'à notre terminus L. Bonnevay.

Petit habillage sur la ligne 27 : un R312 alors que la ligne est habituellement exploitée en Agora S.

Une fois avoir passé parfois plusieurs minutes à charger les passagers à Charpennes, nous pouvons enfin repartir desservir les quartiers nord de Villeurbanne, le long de l'avenue Salengro.

Cet axe pénétrant de Villeurbanne est très diversifié, et en cours de requalification. On trouve des portions très larges, très dégradées, puis une portions renouvelée à 2*1 voie, avec de jolis aménagements paysagers

Le Grand Lyon mène actuellement un projet de reconversion de cet axe jusqu'à la Porte de Croix Luizet, porte d'entrée Nord de Villeurbanne où l'on accède directement depuis le Bd Périphérique L. Bonnevay et l'A42.

Il s'agit comme déjà sur certaines sections de l'avenue, de réduire le nombre de voies de circulation, au profit d'un terre plein végétalisé, d'un couloir bus en direction de Lyon, et d'un stationnement mieux organisé, pour une meilleure sécurité des piétons, notamment à l'approche des carrefours.

Ci-contre, un 27 marque l'arrêt « Place Croix-Luizet »

Ci-contre, nous sommes à la Porte de Croix Luizet, autre point stratégique de la ligne 27, où celle-ci va bifurquer à droite pour filer plein sud en direction du Cours E. Zola.

C'est également ici que nous laissons la ligne 37, qui file tout droit en direction de Vaulx en Velin.

Nous entrons à présent dans le quartier des Buers.

Au cœur du quartier des Buers à Villeurbanne, nous pouvons même faire une petite pause Vélo'v, histoire de re-créditer notre compte et de pouvoir continuer la route. Un 27 arrive : hop, suivons-le !

Un 27 a eu moins de chance que nous, et a dû interrompre son trajet un peu plus tôt que prévu !

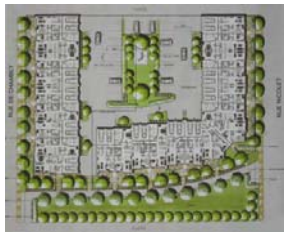
Une spécialité bien villeurbannaise, que la ligne 27 croise beaucoup au sud du quartier des Buers et près de Cusset : la bande cyclable à contre sens de la circulation générale. La ville de Lyon et de nombreuses associations de cyclistes semblent séduits par ce concept qui permet à la fois d'améliorer la sécurité et de densifier le maillage du réseau cyclable.

Non ce n'est pas le nouveau « Vélo'v Maggaly » à pilotage automatique intégral, mais juste une petite fantaisie maison dont on raffole ☺

Après quelques zig-zag dans le quartier de Cusset, nous arrivons enfin à destination : Laurent Bonnevay – Astroballe. Nous disposons d'une travée réservée dans la gare routière de L. Bonnevay. Avec la ligne 28, nous sommes la seule ligne à ne pas être du dépôt de la Soie, à squatter L. Bonnevay !

Le dossier coup de pouce !

Vous rêvez de devenir architecte, paysagiste, acteur du monde des transports dans les domaines du marketing ou de la logistique, voici une présentation de quelques pistes dans lesquelles s'engager, si vous souhaitez poursuivre des études supérieures.



Il existe de nombreuses formations et diverses branches en urbanisme et transports/déplacements. Pas évident de s'y retrouver. Nous vous proposons une liste des cursus les plus logiques, selon nous, en urbanisme et transport. Il faut souligner que les passerelles sont nombreuses dès lors qu'on est motivé et qu'on peut justifier de résultats corrects. Ces cursus sont donc plutôt théoriques et destinés à fournir des repères.

« Concret »

Dessiner des morceaux de ville, participer à l'élaboration de projets concrets

à Bac L/ES/S (dossier)
à Bac +1 à 4 : Institut d'Etudes Politiques (Lyon…)
à Bac +5 : Master pro urbanisme (Institut d'Urbanisme comme Lyon, Grenoble…) ou Master Sciences Po mention urbanisme (Paris)

Ou

à Bac (dossier)
à Bac +1 à 5 : école d'architecture avec spécialisation dans l'urbanisme (ex. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Saint-Étienne)

Ou (pour transport)

à Bac (plutôt ES)
à Bac +1 à 2 : fac de sciences humaines et sociales : géo, éco, socio, droit… (Lyon…)
à Bac +3 à 4 : Institut d'Urbanisme (comme Lyon, Grenoble…)
à Bac +5 : Master pro « Transport Urbain et Régional de Personnes » du Laboratoire d'Economie des Transports (Lyon)

Participer à l'élaboration des documents de planification urbaine comme SCOT, PLU…

à Bac (plutôt ES)
à Bac +1 à 2 : fac de sciences humaines et sociales : géo, éco, socio, droit… (Lyon…)
à 3 à 5 : Institut d'Urbanisme (comme Lyon, Grenoble…)

Ou

à Bac (dossier)
à Bac +1 à 4 : Institut d'Etudes Politiques (Lyon…)
à Bac +5 : Master pro urbanisme (Institut d'Urbanisme comme Lyon, Grenoble…) ou Master Sciences Po mention urbanisme (Paris)

Participer à l'élaboration des documents de planification de déplacements comme PDU, Schémas Régionaux d'Aménagement et Transport…

à Bac (plutôt ES)
à Bac +1 à 2 : fac de sciences humaines et sociales : géo, éco, socio, droit… (Lyon…)
à 3 à 4 : Institut d'Urbanisme (comme Lyon, Grenoble…)
à Bac +5 : Master pro « Transport Urbain et Régional de Personnes » du Laboratoire d'Economie des Transports (Lyon)

Ou

à Bac L/ES/S (dossier)
à Bac +1 à 4 : Institut d'Etudes Politiques (Lyon…)
à Bac +5 : Master pro « Transport Urbain et Régional de Personnes » du Laboratoire d'Economie des Transports (Lyon) ou Master Sciences Po mention urbanisme (Paris)

Ingénierie - construction – TP

Participer aux calculs de résistance des bâtiments, etc.

à Bac S (dossier)
à Bac +1 à 2 : mathématiques spéciales MP, PC, PSI (et classes *), TSI, BCPST, (ou en candidat libre de niveau équivalent) – (Lyon)
à ENTPE (Lyon) ou ENPC (Paris)

Ou

à Bac S (dossier)
à Bac +1 à 6 : INSA – spécialisation « génie civil et urbanisme » (Lyon)
Ou

à Bac S/STI ou équivalents (dossier ?)
à Bac +1 à 5 : Master pro « génie civil » (ex. IUT A Lyon : http://iuta.univ-lyon1.fr/geniecivil_lyon.htm) avec passage par DUT en 2 ans puis Licence Génie Civil puis Master

Logistique (transport)

à Bac
à Bac +1 à 2 : DUT « Gestion Logistique et Transport » ou BTS Transport (Lyon…)
à Bac +2 à 3 : Licence de ???
à Bac +4 à 5 : Master pro « Transport et Logistique Industrielle et Commerciale » LET (Lyon)

Marketing / gestion (transport)

à Bac (plutôt ES)
à 1 à 4 : fac éco-gestion (Lyon…)
à 4 à 5 : Master pro « Transport Urbain et Régional de Personnes » LET (Lyon)

Recherche :
Toutes les formations ne portant pas la mention « pro » citées ci-dessus permettent de renter dans un cursus de recherche. À l'origine, la recherche est plutôt le domaine privilégié de l'Université mais on voit apparaître de plus en plus de passerelles avec la réforme LMD.
Généralement, on fait une année de préparation sous la forme d'un Master 2 recherche (après un Master 1 ou un diplôme grande école) pour pouvoir intégrer le doctorat. Les thèses sont souvent réalisées en partenariat avec le CNRS, l'INRETS (certains des labos sont à Lyon) ou autre.

Suivons les travaux !

Trolleybus
> Ligne C1

Sur la ligne C1, voici les premiers éléments de support de lignes aériennes, qui ont été placés au terminus de la ligne, en face du Mail Bouchut, juste au sud de la bibliothèque de la Part Dieu.

C'est ici que se retournera temporairement C1, en attendant l'aménagement de son terminus définitif, qui devrait s'effectuer de l'autre côté de la gare, avec LEA, à la Villette.

Cela permet entre autre de supprimer tout le stationnement abusif qui squatte continuellement au dessus de la trémie Vivier Merle, au profit du passage des trolleybus articulés.

A la remontée du Bd Vivier Merle, on constate que les poteaux de support de LAC du tramway ont été réutilisés pour poser les supports de C1. Bonne idée en terme d'économie de matériel, et de pollution visuelle (pas de multiplication des supports).

Devant l'entrée principale du grand centre commercial de la Part Dieu, quelques grands poteaux de LAC ont fleuri près des arrêts de bus, au grand étonnement des passants. Les trous vite rebouchés, ils sont déjà oubliés, et les lyonnais n'y feront plus attention dans quelques mois, quand les beaux trolleybus de la ligne C1 passeront devant eux.

Devant le siège de la banque à l'écureuil, le trottoir de la rue Bonnel a été élargi pour pouvoir recevoir les massifs des poteaux de LAC. On remarque ci-contre les tiges d'encrage scellées dans le béton.

Quelques jours plus tard, les poteaux sont debout.

Pour permettre le retour des trolleybus C1 vers la Part Dieu, un passage ponctuel par la plateforme de T1 est indispensable. Il faut donc l'élargir, opération en cours.
L'exploitation de la ligne T1 est donc perturbée en soirée : la ligne n'est plus exploitée à partir de 21h environ, entre les stations « Liberté » et « Charpennes ». Un bus relais assure l'intérim entre « Guillotière », « Liberté » et « Charpennes » pendant la durée des travaux (jusqu'au 25 août).

On profite également de la présence des équipements de LAC du tramway, pour venir accrocher les fils des trolleybus, à l'aide de « rallonges ».

Bd Jules Favre, exemple d'une boucle qui permettra de donner la priorité aux feux à C1. Les boucles sont des traits de scie dans la chaussée, dans lesquels ont vient loger un câble qui émettra un champ magnétique. Le passage de la masse métallique du bus sur la boucle provoque une déformation de ce champ, et provoque l'appel. Pour ne pas prendre en compte les éventuels véhicules qui prendraient le couloir bus, les trolleybus seront équipés de balises, à l'image du tramway, pour que les boucles ne réagissent qu'à une certaine fréquence.

Devant l'ancienne gare des Brotteaux, on peut déjà voir un exemplaire complet d'un futur arrêt de la ligne forte. Un arrêt proche de ceux du tramway, avec sa grande capacité, son accessibilité totale aux PMR. Les clients disposeront également des distributeurs automatiques de tickets.

Ci-contre, le futur terminus de C1, plus végétal que son prédécesseur sur la ligne 4 (ci-dessous), un peu plus dépouillé avec son mât central...

Trolleybus
> Ligne 11

Que de perturbations sur le ligne 11 au mois de juin ! Mais c'est pour la bonne cause.
Le Grand Lyon procède en effet à la réfection du couloir de la ligne, entre le Cours Gambetta et le Bd Vivier Merle, qui était composé jusqu'à présent de ces fameux pavés autobloquants très peu agréables avec les fines suspensions des Cristalis.

Tout le monde va y gagner : les conducteurs, les clients, et même la maintenance du dépôt de la Soie, qui aura sans doute moins de pièces à revisser sur le matériel roulant !

Ci-contre, le chantier en cours près du Bd Vivier Merle.

Bus
> Ligne 28

Le point sur les travaux du futur site propre de la ligne 28 au cœur du groupement hospitalier est.

Le site propre devrait être mis en service à la rentrée 2006, lorsque tous les travaux encore en cours seront terminés. Pour le moment, les équipes s'affairent à la mise en place des barrières de contrôle d'accès qui protègeront le site de l'intrusion des véhicules particuliers.

En direction de Vieux Lyon, les bus peuvent déjà emprunter une partie des nouvelles voiries construites dans l'hôpital. En direction de Laurent Bonnevay, la ligne peut à nouveau circuler par la rue Lépine.

Tramway
> LEA

L'Esplanade du Dauphiné est décidemment un espace public où il fait bon flâner, tellement elle a changé de visage en si peu de temps ! La station de LEA y est presque totalement dressée, et le SYTRAL a même fait procéder à la rénovation extérieure de la maison de l'ancien garde barrière. Une excellente initiative pour les amoureux de l'ancienne ligne de l'est, qui reste gravée dans nos mémoires.

...vous !

Souvenez...

M@nu www.skyscrapercity.com

Sur les rails, on commence à voir fleurir des éléments électroniques : boucles de détection pour les feux, boucles ferroviaires, matériels de détection et d'acquittement pour la sécurité des passages à niveaux…

Le 26 juin, à l'aube, c'est un petit événement qui a eu lieu sur les rails de LEA. Pour la première fois, une rame s'est élancée sur la nouvelle voie, afin d'effectuer quelques tests.

Vers 9h, c'est la rame 848 qui a effectué un trajet jusqu'à la gare de Villeurbanne, en compagnie de Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, et la presse.

Ces essais ont pour but de tester tous les éléments de la ligne : voies, lignes aériennes, aiguillages, signalisation tricolore, passages à niveaux avec barrières... Tout sera passé au crible afin de mettre en service LEA dans les meilleures conditions d'exploitation et de sécurité en décembre prochain.

TGV
> La Mouche

Comme vous le savez, il y aura bientôt un centre de maintenance TGV à Lyon. Il sera basé à la Mouche, dans le 7ème arrondissement de Lyon, près de la Place Jean Macé.

Les travaux sont en cours et mobilisent plusieurs équipes, sur plusieurs sites.

En arrière plan, quelques TGV sont garés, ainsi que des TER au 1er plan.

Les grues s'affolent, et il semble qu'un ouvrage soit en cours de conception au dessus des voies SNCF.

Le dossier technique

La sécurité aux TCL, « made in » Jean-Pierre Thiesson

D'après un article de la revue « Transport Public »

Cet ancien commissaire divisionnaire du district Est de Lyon, âgé de 59 ans, est devenu le « Monsieur Sécurité » de Kéolis Lyon. Avec une volonté forte de permettre un développement du réseau dans un climat plus « serein » pour les clients, tout comme pour les employés de l'entreprise, il a décidé d'utiliser les mêmes méthodes que dans son ancien métier.
Non pas qu'il souhaite que les TCL deviennent leurs propres « flics », bien au contraire. Il parle simplement d'une méthode basée sur la « sectorisation » des moyens et des hommes. Méthode qui semble avoir fait ses preuves dans la mise en place de la Police de proximité, dont il est l'un des instigateurs.
Il souhaite également que chacun joue son rôle dans la chaîne de la sécurité : éducation nationale, police nationale, travailleurs sociaux... c'est ce qu'il appelle la « sécurité partagée ».

Après sa nomination en 2005, lors de l'arrivée de M. Farrandou à la tête de l'entreprise, la nouvelle équipe en place a tout d'abord décidé de dresser un état des lieux des forces et des moyens en présence, afin de mieux tenter de les réorganiser. Il s'est alors avéré que cohabitaient à la fois des équipes de sécurité (**SPI** : **S**ervice de **P**révention et d'**I**ntervention), et des équipes de RCC (**R**elation **C**ontrôle **C**lientèle). Deux corps de métiers qui se croisaient, mais ne travaillaient pas ensemble.

Mais le changement n'a pas été simple. Il a fallu 1 an de négociations et de grèves, pour finalement arriver à monter une nouvelle équipe composée d'**APIC : A**gents de **P**révention, d'**I**ntervention et de **C**ontrôle. Le système semblait en effet « vérolé » par des vieilles habitudes d'exploitation, difficile à remettre en cause...

La clé du système : la prévention. Les équipages tentent en effet d'intervenir là où les dégradations pourraient survenir, à l'aide des conducteurs quoi doivent désormais prévenir tout comportement anormal. Tout cela est bien théorique, même s'il existe sur le terrain des équipes nombreuses, qui sont gérées par secteurs (au nombre de 3). Un PC sécurité récoltant toutes les alertes a même été créé, avec localisation des véhicules en temps réel.

La vie des trains

L'actualité ferroviaire de Lyon et sa région

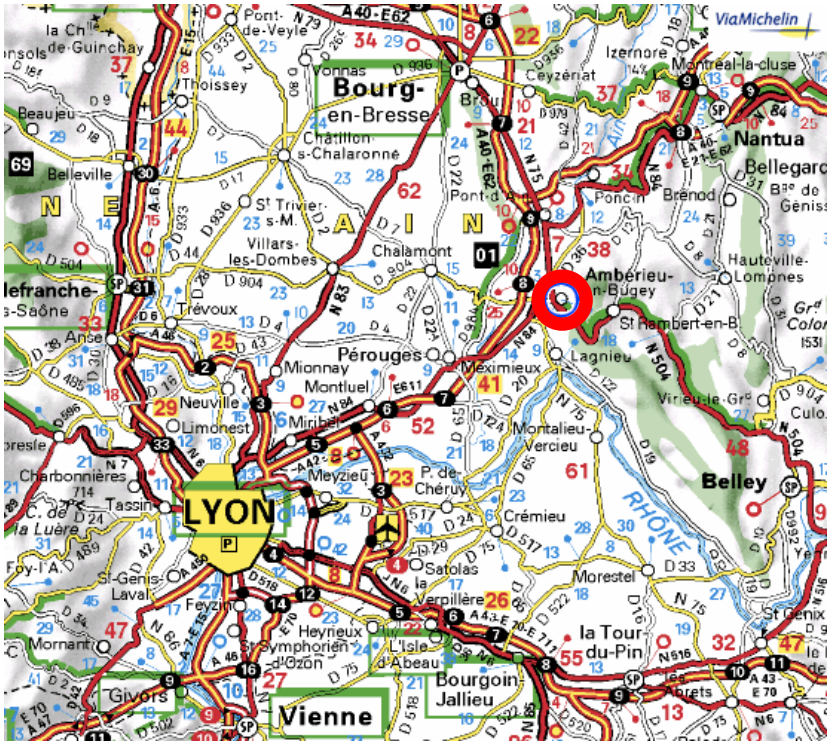
Etat des lieux du Parc SNCF de la région lyonnaise

Matériel	Effectif au 31 mars 2006	Dépôt	Reste à livrer	Composition	Années de construction	Observations
Z23500 TER 2N	16	Vénissieux	0	2 caisses	1997-2000	
Z24500 TER 2N NG	15	Vénissieux	21	2/3 caisses	2003-….	Les 11 premières rames livrées en 2 caisses sont en cours de transformation en 3 caisses par ajout d'une remorque intermédiaire, les 25 autres rames seront livrées directement en version 3 caisses
Z 27500 ZGC bicourant	2	Vénissieux	13	3 caisses	2005-…	En cours de réception
Z 7100	7	Vénissieux	0	2/4 caisses	1960-1962	Ne roulent plus depuis le 17 mai 2006
Z 7500 Z2 continue	12	Vénissieux	0	2 caisses	1982-1983	En cours de rénovation
Z 9500 Z2 bicourant version « Express »	10	Vénissieux	0	2 caisses	1982-1983	En cours de rénovation
Z 9600 Z2 bicourant version « Intervilles »	8	Vénissieux	0	2 caisses	1984-1986	En cours de rénovation
B 81500 AGC bimode diesels/électriques	13	Vaise	59	56 éléments 3 caisses+16 éléments 4 caisses	2003-…	En cours de réception
X 2700 RGP	6	Vaise	0	3 caisses	1955-1956	Amortissement en cours Ces engins n'assurent plus de services réguliers, 3 éléments sont garés
X 2800	7	Vaise	0	1 caisse	1957-1962	Amortissement en cours
X 4630 « Caravelles »	46	Vaise	0	2 caisses	1963-1978	Amortissement en cours
X 72500	15	Vaise	0	3 caisses	1997-2002	
X 73500	50	Vaise	0	1 caisse	1999-2004	

Fête du rail à Ambérieu

Le 150ème anniversaire de l'arrivée du chemin de fer a Ambérieu a été grandement fêté le samedi 24 juin. Pour l'occasion une grande exposition de véhicules ferroviaires a été organisée.

Une grande variété de matériel était exposée :
- La CC 20001, un des prototypes qui a permis la mise au point de très nombreuses locomotives ainsi que
- la 2CC2 3402 qui elle remorquait des trains sur la sévère rampe de la Maurienne.
Toutes 2 ont été récemment restaurées par une association d'amateurs de Chambéry.
-La CC 6558 et le BB 25236 conservées dans leur livrée d'origine et qui assurent encore des trains sur l'étoile Lyonnaise.
-2 BB 36300 encadrant une voiture AFA, cet ensemble est spécialisé dans la remorque des trains de l'autoroute ferroviaire alpine sous le tunnel du Fréjus vers l'Italie.
-La BB 22313 récemment équipée de la réversibilité et affectée aux TER.
-La BB 67388 qui représentait la famille thermique
-Un TER 2N NG ainsi qu'un AGC bicourant fraîchement livré représentaient le renouveau du transport régional.
-Le fameux Picasso de l'ABFC qui a assuré 2 aller/retours vers Lyon.



© Viamichelin

Les photos du mois

Essais
32

Kesskisspass sur LeL ?

L'actualité de Lyon en Lignes, en juin 2006

Portes ouvertes sur les lignes A et B du métro lyonnais !
C'est le nom de la nouvelle page que vous pouvez découvrir depuis juin en entrant dans rubrique « Métro » sur notre page d'accueil. Vous y découvrirez la face cachée du métro lyonnais, avec de nombreuses photos inédites.

Fonctionnement du site
Afin de profiter de toutes les fonctionnalités du site, et notamment de bloc « sondage », il est désormais nécessaire de créer un compte sur le site, et de s'identifier lors d'une visite. Cette décision a été prise pour éviter les votes ou commentaires des visiteurs.

« Nous contacter »
Vous l'aurez peut être remarqué, une nouvelle page « contact » a été créé par notre membre Kyhmo. Elle vous permet de nous contacter par mail plus facilement, en remplissant un formulaire directement sur le site. Cette page a également été mise en place pour lutter contre le « spam », qui envahit régulièrement notre boite aux lettres.

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 plait 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 Bobmétro, bus64, Dédé, Olive, Amaury, Lyonrail, Anthony, et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Juin 2006