

Le Mag

L'actualité des transports de Lyon et sa région
Juillet 2006 - n° 38



La ligne 28

Des hôpitaux Est au Vieux Lyon, en passant par la Part Dieu

SUIVONS LES TRAVAUX

Tous les chantiers de l'été 2006 !

DOSSIER COUP DE CHAUD

Grosse soif pour les conducteurs !



Le Mag de Lyon en Lignes

Sommaire

Revue de presse	<i>P3</i>
Découvrez le réseau TCL	<i>P14</i>
Suivons les travaux : le réseau TCL bouge !	<i>P37</i>
Le dossier coup de chaud	<i>P50</i>
La photo du mois	<i>P52</i>
Photos de vacances !	<i>p53</i>
Kesskisspass sur LeL ?	<i>P58</i>

Le mensuel de Lyon en Lignes

Site : www.lyon-en-lignes.org

Contact : administration@lyon-en-lignes.org

Métro : passage interdit !

La mise en place du contrôle d'accès semble priver certains usagers de passages souterrains sécurisés, pour traverser certains axes fréquentés. Nous avons cité l'exemple de la station Mermoz Pinel, où les passants empruntaient les couloirs de la station de métro pour franchir le Bd Pinel en sécurité.

Le problème, selon Bernard Rivalta, c'est que les couloirs du métro sont la propriété du SYTRAL, et que cet accès en libre service créé des phénomènes de regroupements, avec tous les trafics et toute l'insécurité qui en découle, bien connue de tous.

Il existe apparemment plusieurs autres cas dans l'agglomération, où la pose des fameux portillons du métro va engendrer le même genre de problème :

A **Cusset** : les usagers utilisaient le passage souterrain pour franchir le Cours E. Zola. Mères de famille avec poussettes et collégiens sont concernés.

A **L. Bonnevay** : la fermeture du couloir d'accès par les portillons oblige les usagers à utiliser le passage piéton en surface, qui coupe un accès au Bd Périphérique, très fréquenté et marqué par une bien mauvaise visibilité (situé dans une courbe).

Bernard Rivalta a réaffirmé la volonté de tous les acteurs pour que la fermeture du métro soit totale, et que les stations soient mises en sécurité. Pour cela, leur fermeture est obligatoire, car les stations ne doivent être empruntées que par des personnes souhaitant emprunter le réseau TCL.

Face aux pétitions qui semblent recueillir plusieurs milliers de signatures, des études et des aménagements vont être demandées à la Mairie de Villeurbanne et au Grand Lyon, pour tenter de trouver des solutions.



Le Sytral a de l'énergie à revendre

Décidemment, on aime l'énergie électrique propre à Lyon ! Avec un parc de bus composé d'environ 15% de trolleybus à terme, voilà maintenant que le SYTRAL revend son électricité ! On connaissait les panneaux solaires disposés sur le toit du Parc Relais 2 de Vaise, voici maintenant les panneaux solaires du toit du dépôt de LEA à Meyzieu ! D'une surface totale de 629 m², ils rapporteront à l'autorité organisatrice quelques 40 000 euros par an (pour un investissement de 560 000 euros, hors subventions).



Et si LEA était mal faite ?

Décidemment, LEA défraye la chronique. Après le fameux terminus à l'est de la gare de la Part Dieu, qui obligera les clients à traverser les 400 mètres de la gare de Lyon Part Dieu, Henry Chabert, futur candidat à la Mairie de Villeurbanne, s'est saisi d'un dossier qui risque de faire du tort à M. Bret, actuel Maire de la commune... En effet, il souhaite montrer du doigt la zone désertique traversée par LEA entre la Gare de Villeurbanne et la Soie, où c'est une véritable friche industrielle qui défilera sous les yeux des passagers. Une zone inexploitée de 3 km de long, où apparemment aucun ou peu de projets urbanistiques ou de développement économique n'ont été adoptés par la municipalité actuelle. Il existe bien quelques projets immobiliers, mais les années vont passer avant de voir grimper les immeubles. Alors, fiasco en perspective ? Manque de fréquentation ? Stations trop espacées ? Tels sont les défits lancés à LEA !



Enquête CORDON

L'enquête "Cordon", lancée en septembre dernier pour tenter de mieux cerner les déplacements dans la grande région lyonnaise, touche à sa fin, et les résultats sont tombés. 510 000 voitures et 66 000 poids lourds entrent ou sortent chaque jour de notre agglomération, la plupart pour des raisons professionnelles. Depuis 1990, le trafic automobile croît de 2% par an. L'augmentation de la périurbanisation (+13% en 15 ans) et du nombre de déplacements par habitants (+32%) ainsi que de la longueur des trajets, entraîne tous les désagréments que l'on connaît aujourd'hui : pollution, encombrements...

Parmi les grandes tendances spatiales, on note que 40% des véhicules qui circulent chaque jour dans notre aire métropolitaine viennent de l'ouest et du Nord Ouest.

Nous n'auront qu'un seul commentaire : les 3 lignes de tram-train à destination de Sain Bel, Lozanne et Brignais se font attendre. Le développement des transports collectifs dans l'Ouest lyonnais est un peu l'oublié du SYTRAL qui concentre ses efforts sur T2, T3 et T4 à l'est.

Résoudre le problème des livraisons

Jean Louis Touraine, 1er adjoint en charge des déplacements, l'a annoncé, il souhaite mettre fin à l'anarchie liée aux livraisons dans le centre ville de Lyon. En effet, entre le stationnement en double file et les diverses nuisances provoquées par les camions et camionnettes, la présence de nombreux véhicules de livraison peut rapidement devenir anarchique dans notre agglomération.

Avec plus de 6 000 mouvements enregistrés chaque jour dans l'hypercentre ville de Lyon, le comité de pilotage sur les transports de marchandises en ville devra donc plancher sur des solutions. Tout d'abord, réorganiser les places de stationnement réservées aux livraisons : sur les 1 200 existantes, seules 3% sont réellement utilisées comme telles. En outre, il faudra tenter de favoriser les véhicules les moins polluants, et tenter de limiter la circulation des plus gros et mettre aux normes les aires de livraison.



Fraudeurs Fraudeuses attention à vous

Effet d'annonce ou réelle augmentation des contrôles, les TCL annoncent une hausse de 30% du nombre de contrôles entre mai et juin 2006 ! Une réelle volonté de l'entreprise Kéolis Lyon de mettre un terme au laissez-aller de ces dernières années, en terme de répression. « Les transports en commun lyonnais ont sonné la fin de la récréation » : c'est par cette formule accrocheuse que le journal le Progrès de ce jour fait le constat de la nouvelle politique mise en place par Kéolis Lyon. Fini un réseau tout ouvert, avec la nostalgie des années 70 où le « peace dans love » prédominait. Désormais, les 250 contrôleurs du réseau TCL ont été réaffectés, et travaillent par zones pour mieux maîtriser l'espace. Un seul but : faire tomber le taux de fraude, qui pénalise l'ensemble des usagers TCL, ainsi que l'entreprise avec un manque à gagner important.

Des contrôles « lights »

Décidément, les méthodes de travail ont radicalement changé depuis ce printemps. Désormais, les contrôleurs TCL incitent les clients à valider leurs titres, laissent descendre les fraudeurs par la porte arrière pour les recontrôler dans le bus suivant... Si les contrevenants insistent, ils emploient alors les grands moyens et verbalisent.

A voir si cette méthode portera ses fruits, et si elle sera acceptée par les clients du réseau, ceux qui payent leurs voyages.

Les gratuits dans le métro

Comme prévu, les journaux gratuits « Lyon Plus », « 20 Minutes » et « Métro » devraient être distribués dans les stations de métro à partir de 2007. Ce sont donc 20 stations qui seront concernées par cette distribution, au plus près des clients du réseau TCL (actuellement, les journaux sont distribués en surface uniquement). Le quotidien « Direct Soir » n'est pas concerné par cette nouvelle mesure.

En contrepartie, le SYTRAL bénéficiera d'une page de publicité chaque mois dans chacun des journaux. Quand on sait que la chute de nombreux journaux gratuits sur les rails du métro D est la cause de plusieurs arrêts d'exploitation pénalisants, on se demande si cette décision est bien réfléchiée en terme de circulation. En effet, les capteurs de sécurité qui détectent les éventuelles chutes de personnes sur les voies sont très sensibles, et les journaux augmentent les risques de perturbations...



Pour un service garanti

Le ministre des transport et les acteurs du transport public (UTP, Fnaut, SNCF, RATP, CFTC et UNSA) ont renoncé à recourir à la loi pour instaurer un service garanti. Ils ont signé une charte visant à prévenir les conflits et mieux informer les clients lors des grèves. Le gouvernement ne va pas aussi loin que le voulaient les plus libéraux de l'UMP, c'est à dire une limitation du droit de grève.



Baisse de l'insécurité dans les transports en commun

Une forte baisse de l'insécurité se fait sentir sur le réseau depuis le début de l'année. Les atteintes sur le personnel ont baissé de 30%, les atteintes sur les voyageurs de 45%. Par contre les vols à la tire restent stables (-1%). Pour Keolis Lyon et le Sytral nul doute ces baisses sont dues à la nouvelle politique sécurité du réseau mise en place fin 2005.



Et voici ... la MPA

C'est parti pour la MPA ! La Montée par la Porte Avant dans les bus lyonnais a commencé le 11 juillet, sur les lignes du dépôt de Caluire (6, 13, 18, 33, 61 et 77). Le 18 juillet, ce sera au tour des lignes du dépôt d'Alsace d'arborer la nouvelle signalétique MPA (lignes 4, 27, 41, 58, N58, 59 et 70). Après l'expertise demandée par le CHSCT, un teste de 2 mois va donc avoir lieu, et la MPA devrait être généralisée à la rentrée de septembre.



SUD légitime ou pas ?

« La grève dans le métro le 21 juin, c'était grâce à nous ! » clame Sylvain Husson, délégué syndical Sud. Si lors d'une première audience au tribunal de grande instance de Lyon (en mars), le syndicat avait été déclaré non représentatif, la réalité semble aujourd'hui bien différente, au moins pour son responsable. Le syndicat aurait depuis doublé son nombre d'adhérents, s'installant dans tous les dépôts, aussi bien au métro qu'au tramway et du côté des bus.

Le 10 juillet, le syndicat était à nouveau devant le tribunal à la demande de Kéolis Lyon et de plusieurs organisations syndicales de l'entreprise, qui contestent aujourd'hui encore la légitimité du nouveau syndicat.

Epaulés cette fois-ci par leurs collègues de la SNCF, les syndicalistes comptent bien obtenir leur légitimité et leur droit de représentation au sein des transports en commun lyonnais.

Attention Signal automatique !

Ce sont des intersections d'un nouveau genre qui sont en train de prendre forme tout au long de LEA, la 3ème ligne de tramway de l'agglomération lyonnaise. Des intersections que la SNCF est peu à peu en train de tenter de faire disparaître en France, mais que le SYTRAL est forcé de mettre en place aux abords de ce tram à "grande vitesse", afin de mettre en sécurité les différents usagers de la ville. Il s'agit de véritables passages à niveau protégés, à l'aide de barrières et de feux rouges clignotants, signalés par les panneaux de police "attention signal automatique".

Ces traversées de plateforme tramway sont au nombre de 26 sur les 15 km que compte la ligne, et des tests sont en cours, afin de garantir leur bon fonctionnement au moment de la mise en service, prévue pour début décembre 2006.

Du côté des médias, on parle de "nouvelle signalisation", alors que ce genre de dispositif est bien connu des automobilistes qui fréquentent un peu les campagnes françaises. De plus, les feux rouges clignotants existent déjà aux abords des lignes T1 et T2, mais ne sont pas accompagnés de barrières. La magazine "Ville et transports" affirme dans son article que les rames pourront ainsi franchir les intersections à 50/60 km/h, information qui reste selon nous à vérifier !



Lyon-Vaugneray en bonne voie

Des études vont bientôt être lancées pour définir le parcours de ce site propre qui devrait suivre voir réutiliser l'ancien chemin de fer de Vaugneray. Les premiers aménagements se feront de Tassin à Alaï et au niveau des eses de Francheville. Mise en service prévue pour 2007, 2008.



Medialys des emplois partagés

300 personnes en difficulté vont bénéficier d'un contrat de deux ans aux TCL pour apprendre le métier d'agent de prévention. Ce contrat est établi en partenariat avec le Conseil général du Rhône, le Sytral, le Grand Lyon et Keolis Lyon à travers l'association Medialys nouvellement créée. L'état prend en charge entre 75 et 90% des salaires brut le reste étant partagé entre les différents partenaires.

Ce sont ces personnes qui vont accompagner la montée porte avant. Ensuite elles auront pour mission la vérification préventive des titres de transport sur les axes forts. Si au bout de deux ans elles sont aptes à la conduite Keolis Lyon leur proposera un CDI.



C1 quelques chiffres

La mise en service approche et voici le moment venu pour parler chiffres...

C1 c'est :

- 4km de ligne.
- Une amplitude de service de 5h à 0h30.
- Une fréquence de 10 minutes de 7h à 22h.
- 4 véhicules en ligne et un en réserve.
- 15 conducteurs dont 10 en semaine, 9 le samedi et 7 le dimanche.
- Un même horaire toute l'année sauf période d'été.

...Et parler aussi de la restructuration :

La ligne 4 est inchangée, la ligne 41 reprend l'itinéraire de la 47 entre Part Dieu et le Musée Guimet, la ligne 47 est limitée au trajet Part-Dieu/Hopital Lyon Sud.

Les lignes 36,59 et 59Express emprunteront le site propre de C1 en direction de la Part Dieu, elles abandonnent donc le boulevard des Brotteaux.

L'offre des lignes 4,36,41,58 et 59 est réaménagée en fin de journée et fin de semaine.



Des Citélis en ballade

Quelques Citélis line du dépôt des Pins ont été prêtés courant juillet au dépôt d'Alsace pour faire face au manque de véhicules du au passage à la montée porte avant. On a pu les apercevoir sur les lignes 27,41 ou 58.



Desserte de la Cité Internationale depuis le 24 juillet 2006

La ligne 58 dessert désormais tous les arrêts de la Cité Internationale, en correspondance avec les lignes 4 et 47. Elle rejoint ensuite le pont Poincaré grâce à un contrôle d'accès qui lui assure un passage protégé dans le carrefour du Transbordeur.

Pour le moment, côté Sud, la ligne circule sur le Pont de Lattre de Tassigny et sur l'avenue de Grande Bretagne. A terme, la ligne 58 circulera sur le Cours d'Herbouville, puis sur le pont Churchill avant de rejoindre le site propre de la Cité Internationale.



TCL Découvrez le
réseau TCL



La ligne 28 quitte le périphérique Laurent Bonnevey, en direction de Vieux Lyon

La parole à l'histoire



Par Bobmétrô

La première ligne portant le numéro 28, qui fut assez éphémère puisqu'elle ne circula que de **1911** à la déclaration de guerre de **1914**, était en fait une sorte de ligne circulaire empruntant les lignes 3 et 7 sur un parcours Cordeliers – Morand – Brotteaux – Lafayette – Cordeliers.

1948 (15 avril) : le numéro 28, vacant, fut attribué à une ligne, reprenant en tramway (motrices Buire à voie métrique) les parties urbaines des lignes 24 et 25 converties à l'autobus, sur le parcours : **Cordeliers – Place Henri – Vinatier ou Montchat**

1951 (20 septembre) : suppression des tramways remplacés par des Autobus Chausson (Série 1400)

1954 (22 avril) : Transformation en trolleybus et exploitation avec des véhicules de type VA3 (série 600)

1968 (1^{er} avril) : remplacement des trolleybus VA3 par des VA3 B2 (libérés de la ligne 7)
(2 novembre) : suppression des trolleybus, remplacés par des autobus Saviem SC10U à un agent (série 1100)

1969 (octobre) remaniement des lignes 25 et 28, la 25 reprenant la desserte de Montchat et la 28 celle des Hôpitaux avec le parcours : **Cordeliers – Place Henri – Vinatier – Hôpital Cardiologique**

1972 (6 mars) : mise en service des oblitérateurs

1974 (septembre) : prolongement à St Jean par Bellecour et la ligne devient : **St Jean – Hôpital Cardiologique**

1976 (janvier) : passage au self-service avec des Saviem SC10U série 2300

1977 (mars) : itinéraire par le pont Lafayette dans les deux sens

1978 (2 mai) : mise en service de la première tranche du métro lyonnais et prolongement de la ligne par le boulevard périphérique pour devenir : **St Jean – Cordeliers – Place Henri – Hôpitaux – Laurent Bonnevey**

(décembre) la ligne reçoit des SC10U (série 3400) dont les dix à plateforme ouverte (3406 à 3415)

1983 (13 juin) : pour l'ouverture de la gare, la ligne est détournée dans les deux sens par **Part Dieu (Vivier Merle)**

1984 (16 avril) : les SC10PF passe sur la 25, et la 28 reçoit des SC10U série 3456 à 3495 et quelques SC10R série 1400, puis dès le 3 décembre uniquement les SC10U de 3479 à 3493.

1985/1986 : suite travaux métro ligne D, quelques modification d'itinéraire dans le secteur de Grange Blanche

1990 (26 février) : Mise en service de nouveaux autobus : R 312 de 3166 à 3181.

1991 (25 mars) : Nouvelle série de R 312 : 3301 à 3315 + 3181 (proto clim) les 3301 à 15 seront équipés de clim. peu de temps après.

1997 (janvier) : Mise en service de nouveaux véhicules RVI Agora S N° 2506 à 2521.

2006 (à partir de mars) : équipement partiel de la ligne avec des nouveaux autobus Irisbus Citélis 12 (1518 à 1526) conjointement avec les Agora série 2500



*SC10U n°3480 vu le 15 avril 1989 à St Jean



*R312 n° 3315 vu le 7 avril 1991 à St Jean



*Essais d'un GX317 sur la ligne 28
Le 9 novembre 1994 sur le Pont Bonaparte

Le Mag n° 38 - Juillet 2006

Laurent Bonnevey - Astroballe : en route pour les traboules !





La ligne 28 est remise au dépôt des Pins, avenue Lacassagne, dans le 3ème arrondissement de Lyon.

C'est à l'arrêt « Place Henri », situé juste devant le dépôt, que s'effectuent les relèves de conducteurs.

La ligne est actuellement exploitée en Citélis Line, ainsi qu'en Agora S 2500



A Laurent Bonnevey, les conducteurs de la ligne 28 peuvent faire leur pose en compagnie des conducteurs de la Soie, qui sont la grande majorité (excepté la ligne 27, d'Alsace). Au départ de la gare routière, la ligne part en direction du Sud, et s'insère immédiatement sur une bretelle du périphérique Laurent Bonnevey. Elle peut alors filer à pleine vitesse, en passant juste en dessous de la « dalle Laurent Bonnevey » sur laquelle passe LEA.



Ci-contre, la ligne sort du périphérique à la hauteur de la rue Krüger, pour aller desservir l'arrêt « Bonnevey - Genas ».

Ce petit passage furtif sur le périph' nous aura permis de gagner les abords de l'hôpital Neuro-Cardio en quelques minutes seulement.



Dans l'autre sens, un Citélis s'insère péniblement dans la circulation infernale du périphérique : pas de risque d'excès de vitesse



Cette partie très roulante entre Laurent Bonnevey et les hôpitaux est une rare section où un bus TCL emprunte une voie rapide.

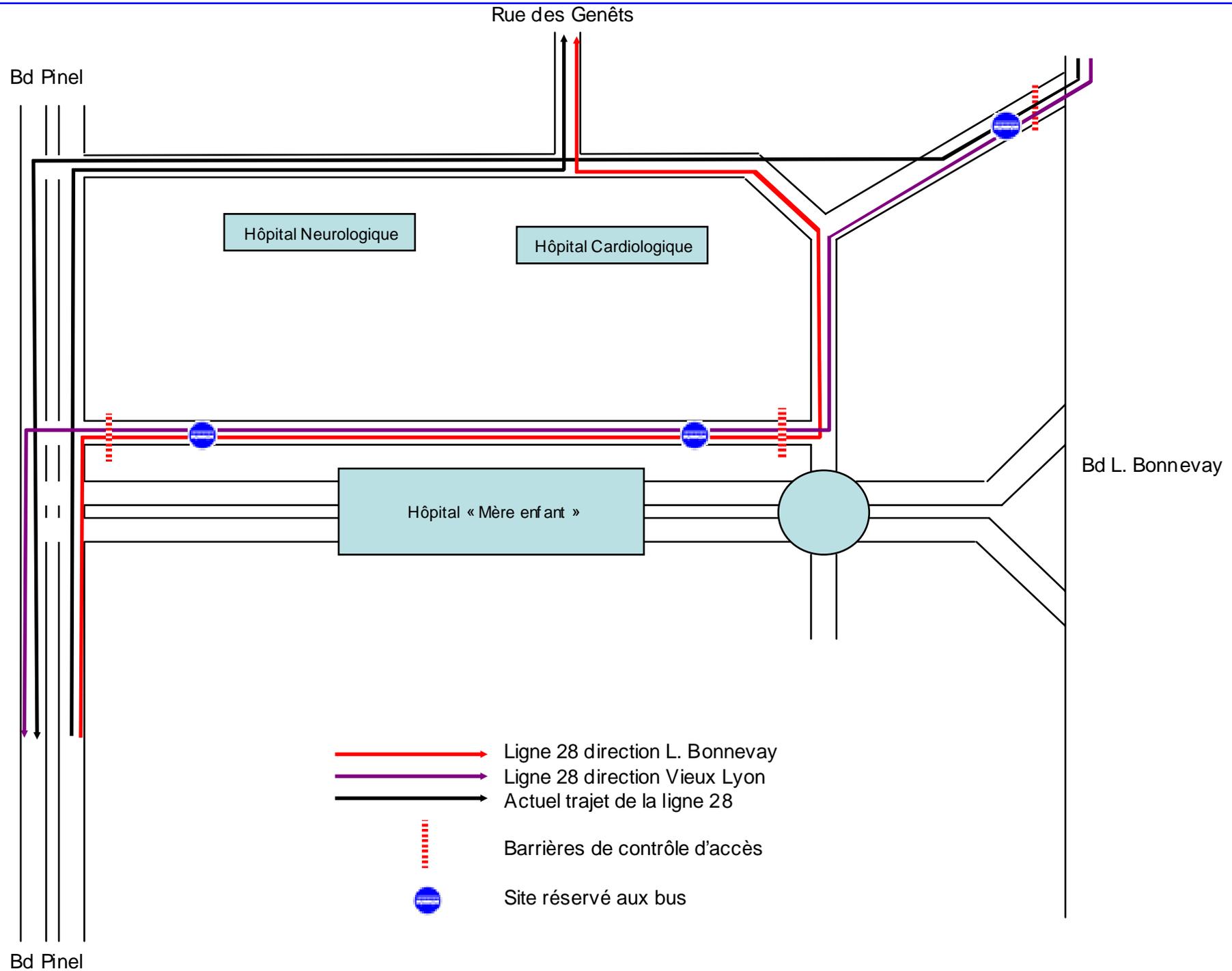
Les bus bridés, ont beaucoup de mal à s'exprimer.



En direction de Laurent Bonnevey, la ligne surgit par la rue des genêts, petite rue située entre l'hôpital cardiologique et la route de Genas.



Avec la création du nouveau site propre, la ligne passera toujours par cette rue étroite.



-  Ligne 28 direction L. Bonnevey
-  Ligne 28 direction Vieux Lyon
-  Actuel trajet de la ligne 28
-  Barrières de contrôle d'accès
-  Site réservé aux bus

Site propre « groupement hospitalier Est »



Avec l'arrivée du nouveau site propre, ce sont des dizaines de places de stationnement plus ou moins sauvages qui ont été supprimées, au profit du couloir bus à double sens, qui a fait table rase de l'ancien aménagement.

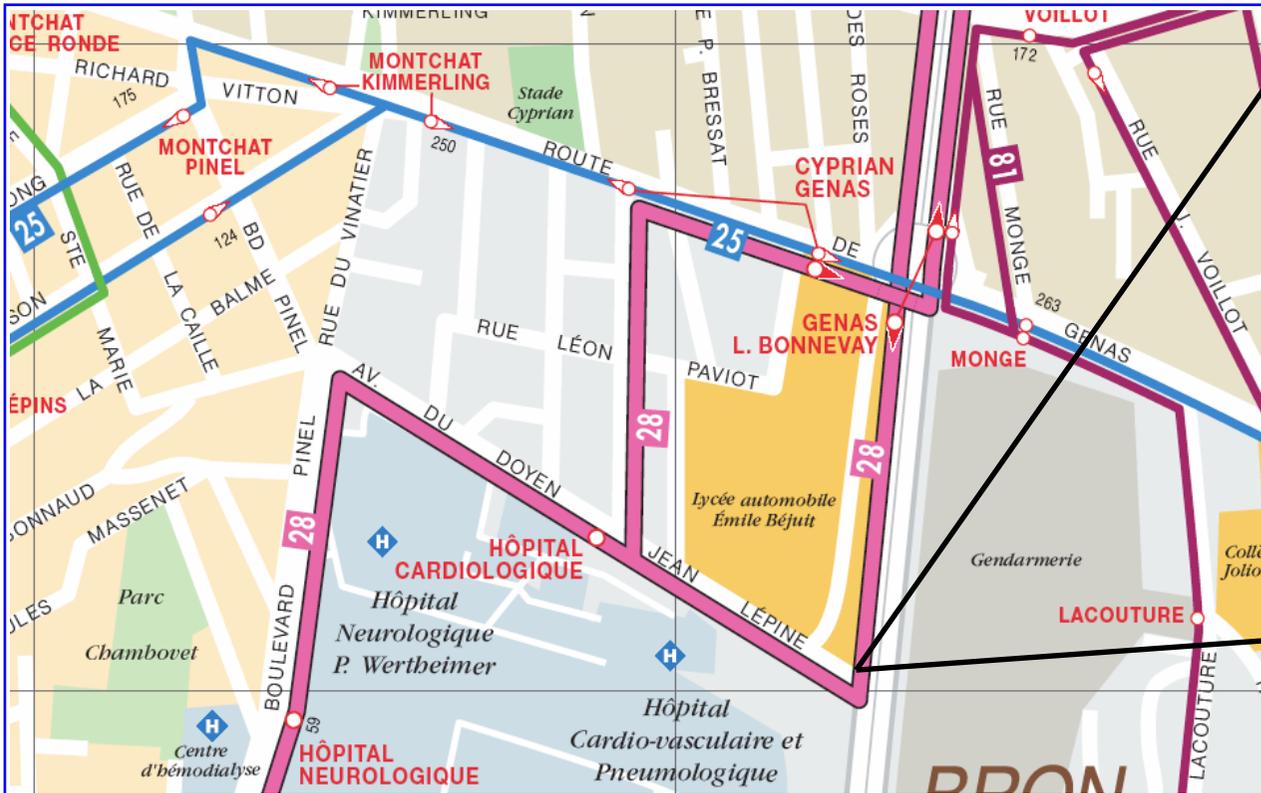
Le site est aujourd'hui réservé aux bus, interdit aux piétons pour garantir la sécurité de la voie. Il est possible de traverser le couloir bus à certains endroits bien matérialisés.

Les lieux en juin 2004



AMENAGEMENT DU SITE DU POLE HOSPITALIER EST





Depuis le périphérique, l'accès à la rue Lépine est désormais réservé aux bus TCL

* Plan www.tcl.fr

Une nouvelle voirie a été créée, plus étroite, qui mène le bus jusqu'au cœur du groupement hospitalier Est.

Avec ce nouvel aménagement, ce sont de nombreuses places de stationnement qui ont disparu. Un stationnement en épis qui était abondant, mais très dangereux (manque de visibilité des véhicules qui quittaient leur place, difficultés pour les bus de la ligne 28 pour se croiser).

Les salariés des hôpitaux devront donc prendre le bus !





2004



2006



Pour permettre le passage des bus, d'impressionnants terrassements ont dû être entrepris. Cependant, le site propre ressemble à un jeu de « montagnes russes » où il faudra avoir le cœur bien accroché : attention aux excès de vitesse !!

Malgré l'interdiction de parcours du site par les piétons et par les véhicules particuliers, il faudra veiller à ce que les bus n'ai pas un faux sentiment de sécurité. Il ne faut pas oublier que les barrières de contrôle d'accès délimitent un terrain qui appartient aux HCL (Hospices Civiles de Lyon), le plus gros propriétaire terrien de l'agglomération lyonnaise.





Mais échappons-nous de ce fameux site propre, qui sera mis en service le 4 septembre prochain.

Même s'il est très intéressant, la ligne 28, c'est beaucoup plus que ça, et notre chemin est encore long jusqu'au Vieux Lyon !

En embuscade derrière un Citélis, nous passons à proximité de l'arrêt « Hôpitaux Desgenettes et Vinatier », pour lequel la ligne effectue une petite boucle de desserte dans les 2 sens.

Attention : à l'arrêt, il faudra prêter attention à la signalétique et à la girouette du bus pour ne pas se tromper de sens !





Maintenant, plongeons sur l'avenue Lacassagne, grand axe structurant de Lyon, qui nous mènera jusqu'au quartier de la Part Dieu.

Cette première partie de couloir n'est en fait pas un site propre, car les véhicules peuvent y circuler. Peu importe, les embouteillages sont rares à cet endroit, en direction du centre.

Bientôt, nous tournons à gauche sur le Cours Eugénie, à l'ombre des platanes, pour rejoindre le tramway T2 à l'arrêt « Ambroise Paré ».

Nous survolons alors la place d'Arsonval plus communément appelée « Grange Blanche », avec son fameux « Totem » reconnaissable de loin.





Grange Blanche : c'est un des gros arrêts de la ligne, particulier car c'est ici que la ligne « pivote ».
On entend pas là qu'elle se divise en 2 types de dessertes : une desserte vers Bonnevay, l'autre vers la Part Dieu. En effet, peu de clients restent dans le bus à cet arrêt, qui connaît beaucoup d'échanges.



Ici, les arrêts des différentes lignes sont organisés autour d'une place à bus, très pratique pour effectuer une correspondance.
Mais la place, un peu étriquée, pose des problèmes de dépassement de bus, qui ont parfois un peu de mal à tenir aux heures de pointe...



Cap sur la Part Dieu ! Après avoir quitté l'avenue Lacassagne pour quelques minutes, nous voilà reparti sur un couloir réservé à contre sens de la circulation générale. Couloir en piètre état, comme une majorité des couloirs bus dans l'agglomération lyonnaise. Peut être un jour connaîtra-t-il une rénovation à l'instar de celui de la ligne 11.

Tout est désormais relativement calme, jusqu'à l'approche de l'esplanade du Dauphiné et de la Place Rouget de l'Isle. Ces deux secteurs soumis à une forte pression automobilistique font souvent l'objet d'embouteillages monstres, qui risquent de ne pas s'arranger avec l'arrivée de LEA et sa priorité absolue aux feux. Comme sur l'avenue Berthelot avec l'arrivée de T2, les automobilistes devront changer leurs habitudes.



Mais que voyons-nous subitement dans notre rétroviseur ? Oh, un 25 s'était caché derrière nous depuis la Place Henri, et se fait tout petit pour nous laisser le soin de prendre tous les voyageurs à sa place. Et comme nous sommes à l'heure de pointe et que nous commençons à accumuler du retard, un autre 28 vient derrière le prendre en sandwich... C'est malheureusement le lot quasi quotidien de la ligne 28 que de jouer au chat et à la souris avec la 25, ce qui a tendance à énerver lorsque les 2 bus passent l'un derrière l'autre, puis plus rien...



Au bout de l'interminable ligne droite, nous croisons une nouvelle fois LEA dans le carrefour Paul Bert / Villette, passons sous les voies SNCF et pouvons désormais prier pour que la circulation ne soit pas trop abondante...

Un virage à droite, et nous voilà à l'arrêt « Part Dieu - Renaudel », en face de la CAF du Grand Lyon.



La ligne 28 détournée par la rue de la Villette pendant les travaux de LEA.





Part Dieu - Vivier Merle. Nouvel arrêt important de la ligne, dans le cœur administratif de la capitale des Gaules. En correspondance avec le tram T1, bientôt T3 (de l'autre côté de la gare !), C1 et bien d'autres lignes de bus, la ligne 28 va maintenant devenir un lien essentiel entre Part Dieu et Presqu'île, mais tellement peu mis en valeur !

Entre les embouteillages de la rue Servient, et ceux du Cours Lafayette, il est parfois plus rapide de marcher plutôt que de rester dans le bus... Il y a bien un projet de couloir bus à contre sens sur la rue de Bonnel, mais la Tour Oxygène, à construire à l'angle Bonnel / Vivier Merle risque de quelque peu retarder ce projet intéressant.

Pour le moment, la 28 continuera à longer le tram T1 jusqu'à la Préfecture, en compagnie de la ligne 99, au milieu des flots de véhicules...

La rue Servient aux heures de pointe : difficile de se frayer un passage !







Après avoir franchi le Pont Lafayette sur le fameux site propre à double sens de la future ligne forte C3, nous bifurquons à gauche sur le Quai Jules Courmont pour nous rendre à Bellecour.



A l'arrivée sur la rue de la Barre, un difficile choix est alors à faire par le conducteur : prendre ou ne pas prendre le couloir bus situé à gauche de la circulation générale. Eh oui, notre ligne 28 continue tout droit en aval, et effectue un arrêt juste après le carrefour en entrée sur la place Bellecour. Il lui faut alors recouper toute la circulation pour se remettre rapidement à droite, occasionnant quelques blocages... Mais quand on voit l'état de la circulation dans cette rue qui ne désemplit jamais, le couloir est tentant !



Nous stoppons notre véhicule à l'arrêt « Bellecour - Le Viste », devant un restaurant américain très réputé en ville, où des jeunes se donnent souvent rendez-vous à la sortie du métro.

En continuant tout droit en longeant la place Bellecour par le nord, nous sommes dans un couloir bus large, partagé avec les vélos, qui nous mènera jusqu'au Pont Bonaparte. Dernier obstacle physique, la Saône. Nous la franchissons et entrons par la même occasion dans le 5ème arrondissement de Lyon, dans le quartier St Jean.

TERMINUS ! Nous sommes avenue A. Max, devant la station de métro Vieux Lyon - Cathédrale St Jean.



Bienvenue dans le Vieux Lyon !

Suivons les travaux !



Trolleybus > Ligne C1

Afin de permettre le retour de la ligne C1 vers la Part Dieu, un passage obligé se fera par la plateforme du tramway T1, entre le Cours Lafayette et la rue de Bonnel. En effet, un tracé direct via un couloir à contre sens sur le boulevard Jules Favre a été préféré à l'actuel détour par la rue Vauban et le boulevard des Brotteaux.

Les bus devront donc faire un bout de chemin ensemble, pour se séparer aussitôt, mais des modifications sont nécessaires pour permettre au mode routier d'emprunter la plateforme, qui n'avait été prévue pour recevoir ces engins à perches.



Bus

> Lignes 14 et 30

Afin d'améliorer la circulation des bus 14 et 30 avenue du Chater, à Francheville, le SYTRAL aménage actuellement un nouveau site propre. Cet axe situé entre les arrêts « Francheville Taffignon » et « Francheville Chantegrillet » est en effet la proie de fréquents embouteillages, dans lesquels les lignes perdent de précieuses minutes.

Il s'agit d'un aménagement de voies réservées, qui seront disponibles dans les 2 sens de circulation, aux 2 lignes.

Actuellement, les travaux occasionnent d'importantes perturbations sur la circulation du secteur.



Bus

> Lignes 59, 59E et 70

Dans le cadre des aménagements de la future ligne C2, le boulevard Stalingrad au sud du Pont Poincaré connaît actuellement une période de travaux, en faveur des transports en commun. Des couloirs bus avec contrôle d'accès sont en cours de construction en direction du Nord (vers le Transbordeur) et vers le sud (près du carrefour Stalingrad / 11 Novembre).

Pour le moment, et en attendant la mise en service de C2 dans les prochaines années, ce sont les lignes 59, 59E et 70 qui en bénéficieront.





* Plan www.tcl.fr

En direction du Nord, les bus échapperont aux embouteillages du Pont Poincaré par un nouvel accès qui part à droite, à niveau 0, et qui dessert le Transbordeur de manière plus humaine qu'aujourd'hui.

Ensuite, les lignes pourront rejoindre le Pont et la Montée des Soldats.

Vers le sud, c'est cette vieille bretelle d'accès au parc de la Tête d'or qui sera réutilisée pour permettre aux bus, non pas d'entrer dans le parc, mais de filer à l'Est sur le Boulevard du 11 novembre, en évitant le fameux « tourne à gauche » si problématique aux heures de pointe. Les bus éviteront la file des voitures par la droite, dans la contre allée spécialement aménagée et elle aussi gardée par un contrôle d'accès à barrière.





Depuis le Nord, les lignes pourront continuer tout droit, toujours en site propre, grâce à la présence de ces doubles barrières qui garderont leur couloir...

... un couloir si court, car les véhicules provenant du boulevard Laurent Bonnevey les rejoignent bientôt par la gauche.



Sous les voies SNCF et tout près de la Salle 3000, ces barrières garderont le prolongement de la ligne C1, et pour le moment, c'est la ligne 58 qui en profite suite à son changement d'itinéraire par la Cité Internationale.



Métro

> Ligne C

Fermeture de la station « Cuire » du 17 juillet au 1er septembre en raison de travaux de mise aux normes et de mise sous contrôle d'accès.

Les accès existants vont être agrandis et réaménagés, et un nouvel accès va être percé au milieu du quai pour faciliter les échanges de voyageurs.

Le terminus de la ligne s'effectue à Hénon et les voyageurs sont invités à emprunter les lignes de bus 13 et 33 pour rallier Cuire.



Parc Relais

> Gare de Vénissieux

Bientôt les habitants du Sud Est de l'agglomération lyonnaise pourront venir se garer en nombre à la Gare de Vénissieux, pour continuer leur trajet en métro D. Les travaux du nouveau parc relais se terminent, et l'on peut désormais voir se dresser un bâtiment du même type que celui qui vient de s'ouvrir à Vaise.

Juste à côté, on peut également voir la nouvelle installation qui servira de mini gare routière aux bus du secteur, avec des abribus bien spéciaux et une organisation des bus en épis.



Gare routière

> L. Bonnevey

Du côté de la gare routière de Bonnevey, ce sont 2 travées qui ont vu leurs « promontoires » détruits, dans le cadre des travaux de la ligne forte de trolleybus C3.

Nous verrons dans quelques mois à quoi devrait ressembler la gare routière 2ème génération.

En attendant, les départs de bus peuvent être déplacés dans la gare routière, il faut donc bien prêter attention à la signalétique.



Tramway > LEA



La première station de LEA à Villeurbanne est en cours de finitions. Il s'agit de « Reconnaissance – Balzac », qui permettra une correspondance avec la ligne 99.

Après les désagréments causés par les travaux sur la circulation et le stationnement, les derniers aménagements sont en cours, et les habitants commencent à voir la place de la Reconnaissance sous un nouveau jour.

Une station Vélo'v est actuellement en cours d'intégration à la station de tramway, qui est désormais bien visible depuis la place.

C'est un véritable espace public qui vient d'être créé, qui permet une réelle intégration du tramway à la ville.

Du côté de Décines, et de la trémie sous le BUE, les LAC sont intégralement posées. On remarque que lors du passage de LEA dans la trémie, des poteaux de LAC de taille identique aux autres ont été posés, c'est simplement la barre de maintien des lignes aériennes qui a été abaissée pour permettre de suivre la descente du tramway.





Nous vous en parlions dans un précédent numéro, il s'agit du nouveau signal, qui est destiné aux rames de T3, et qui permettra aux conducteurs de connaître l'état d'un passage à niveau. Nous ne connaissons pas pour le moment les différentes formes du signal ainsi que leur signification, il faudra faire l'enquête dans les prochains mois !

Le dossier coup de chaud !



C'est l'été : il fait chaud, très chaud, et les conducteurs TCL souffrent ! Conduire des heures durant dans des véhicules non climatisés, pour les moins chanceux, devient rapidement un vrai calvaire, tirons-leur notre chapeau.

Certains, plus veinards, bénéficient de la climatisation, qui est livrée sur tous les véhicules neufs commandés par le SYTRAL. Les derniers Agora Line et Citélis en sont donc équipés, ainsi que les rames de tramway. Au métro, pas de climatisation et contrairement à ce qu'on pourrait penser, circuler sous terre amène peu de fraîcheur, en raison de la faible profondeur des lignes A et B du métro, qui sont construites immédiatement sous les chaussées brûlantes.

Pour les conducteurs de surface, un service de ravitaillement en eau fraîche a donc été mis en place, comme souvent en été, afin de soulager les conducteurs qui n'auraient pas le temps de se réapprovisionner en eau à leur terminus.

Ce sont donc des camionnettes frigorifiques qui sont utilisées à certains points stratégiques du réseau, et qui distribuent des bouteilles d'eau fraîche.

Bon courage à tous les conducteurs pour cet été qui promet d'être chaud !!



La photo du mois



Le 1er Citélis 12 du réseau TCL est arrivé. Il s'agit du 1602 qui a été vu en compagnie du 1604 samedi dernier à France VI (St Priest).

Photos de vacances !

**Si vous avez la chance de partir en vacances cet été,
nous profitons de ce numéro pour vous souhaiter d'agréables congés.**

**Voici quelques photos glanées au cours d'un petit voyage dans le quart Nord Est de la France :
Mulhouse, Bâle (Suisse), Strasbourg et Nancy ont été nos principales destinations.**

Le nouveau Citadis de Mulhouse



Tramways et bus cohabitent à Bâle, Suisse



Les nouvelles rames Citadis du tramway Strasbourgeois



Le TVR de Nancy, perché et déperché



Kesskisspass sur LeL ?

L'actualité de Lyon en Lignes, en juillet 2006

Parution du Mag

Suite à plusieurs demandes par mail, nous vous informons que le Mag de Lyon en Lignes est diffusé chaque mois, avant la fin du mois en cours. Il n'y a pas de date de diffusion particulière, la rédaction se faisant au gré des occupation des membres qui y participent (vacances, travail, vie privée...). Il est vrai qu'an début, le Mag était plutôt diffusé vers le 15 du mois, mais il s'avère qu'il est plus pratique pour nous de le faire plutôt en fin de mois.

Quelques « bugs » sur le forum

Comme vous avez pu le remarquer, quelques bugs d'affichage sur le forum (n'empêchant pas son fonctionnement) ont été constatés par plusieurs d'entre vous. Nous allons tenter d'y remédier.

Info Trafic

Si vous avez connaissance de perturbations concernant les transports de Lyon et sa région, n'hésitez pas à nous en faire part afin de les faire partager au plus grand nombre. En page d'accueil, cliquez sur la rubrique « **Nous Contacter** ».

Merci !

L'équipe de Lyon en Lignes

Ce e-magazine est la propriété de Lyon-en-Lignes et ne peut être vendu ou reproduit à des fins commerciales. Vous pouvez le consulter ou le télécharger gratuitement sur le site www.lyon-en-lignes.org dans la rubrique « Le Mag ».

Les photos utilisées dans le Mag de Lyon en Lignes

Lyon en Lignes possède une autorisation temporaire et précaire de photographe sur le réseau TCL, en vertu de l'article 18 de l'arrêté du 21 avril 1978 interdisant les prises de vue sur les réseaux de transport, obtenue auprès de Kéolis Lyon.



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 Bobmétro, bus64, Renaud, et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Juillet 2006