

Le Mag

L'actualité des transports de Lyon et sa région
n° 39 - Août 2006

La ligne 29

Ca grimpe !

SUIVONS LES TRAVAUX

Ouf, c'est la fin de l'été !

DOSSIER TECHNIQUE

Le métro peut-il combler
ses lacunes ?

DOSSIER COUP DE COEUR

Un site propre sur le FOL

Sommaire

Les nouveautés de la rentrée 2006	<i>P3</i>
Revue de presse	<i>P9</i>
Découvrez le réseau TCL	<i>P13</i>
Suivons les travaux : le réseau TCL bouge !	<i>P34</i>
La rentrée scolaire	<i>P58</i>
Dossier technique	<i>P60</i>
Dossier coup de coeur	<i>P64</i>
La vie des trains	<i>P70</i>
La photo du mois	<i>P73</i>
Kesskisspass sur LeL ?	<i>P74</i>

Les nouveautés de la rentrée 2006

Voici un listing des principales modifications d'exploitation qui prendront effet à la rentrée 2006

Au 4 septembre 2006

Ligne 28 : desserte du nouveau site propre dans le groupement hospitalier Est.

Ligne 51 : prolongée de Vaulx Les Grolières à Vaulx La Grappinière (futur terminus de C3)

Lignes 58, 59 et 59E : Terminus Rillieux Semailles modifié et reporté près du Lycée Sermenaz, l'actuel arrêt Rillieux Semailles est conservé pour les bus allant ou venant de Sathonay et Vancia.

Ligne 59 : Terminus Vancia Village modifié et reporté à Vancia Château Bérard pour desservir un nouveau lotissement.

Ligne 62 : Fin de service à 20h46 au lieu de 21h40

Ligne 87 : prolongée de Mions Mairie à Mions Bourdelle (Chemin de Feyzin)



Nouveau terminus « Vaulx la Grappinière »



Nouveau terminus « Rillieux - Semailles »



Nouveau terminus « Vancia »



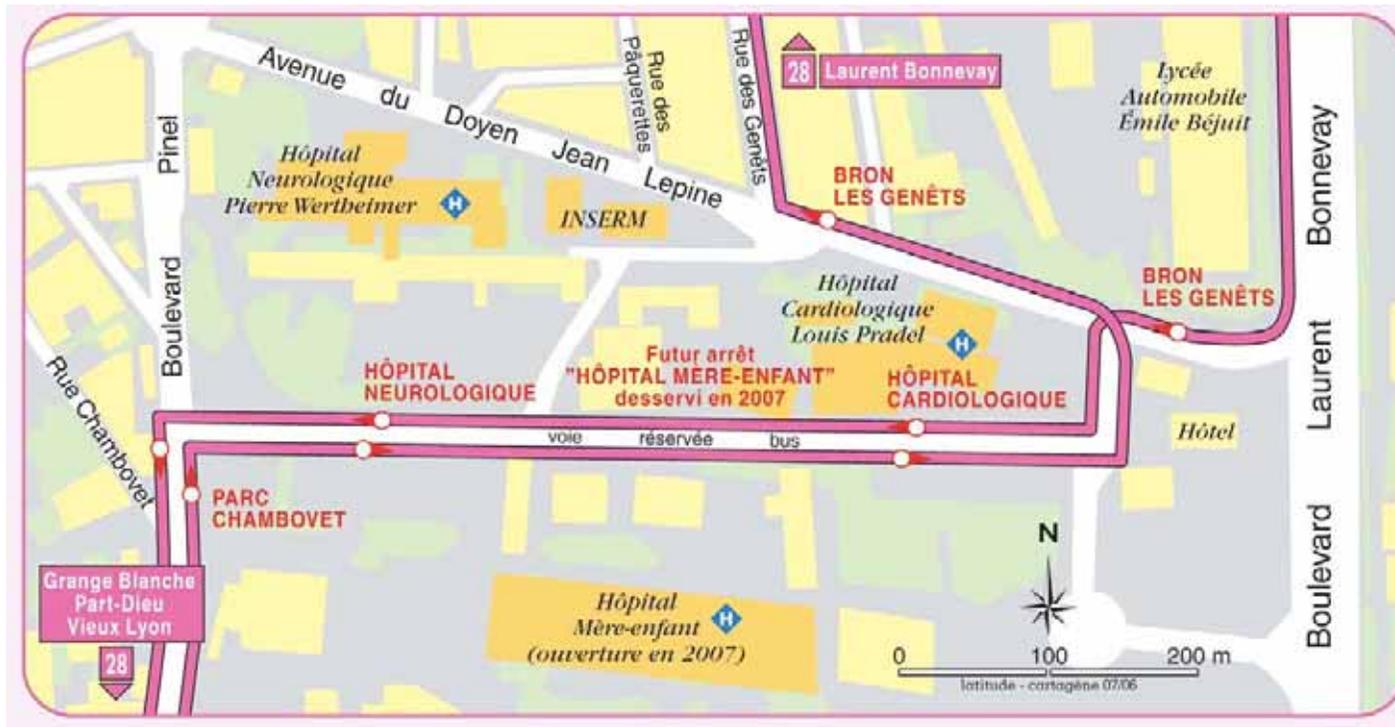
Du côté de Francheville, le site propre avenue du Chater est enfin en service, après plusieurs semaines de travaux et d'embouteillages. Emprunté par les lignes 14 et 30 dans les 2 sens, il est également équipé de boucles de détection pour les bus, qui permettront aux véhicules de transport en commun de ne pas s'arrêter aux feux.



Dès le **4 septembre**, le nouveau Parc Relais de la Gare de Vénissieux (métro D) va être mis en service, et accueillera pas moins de 738 véhicules.

Lyon renforce sa place de leader en France en matière d'offre de stationnement dans des Parcs Relais

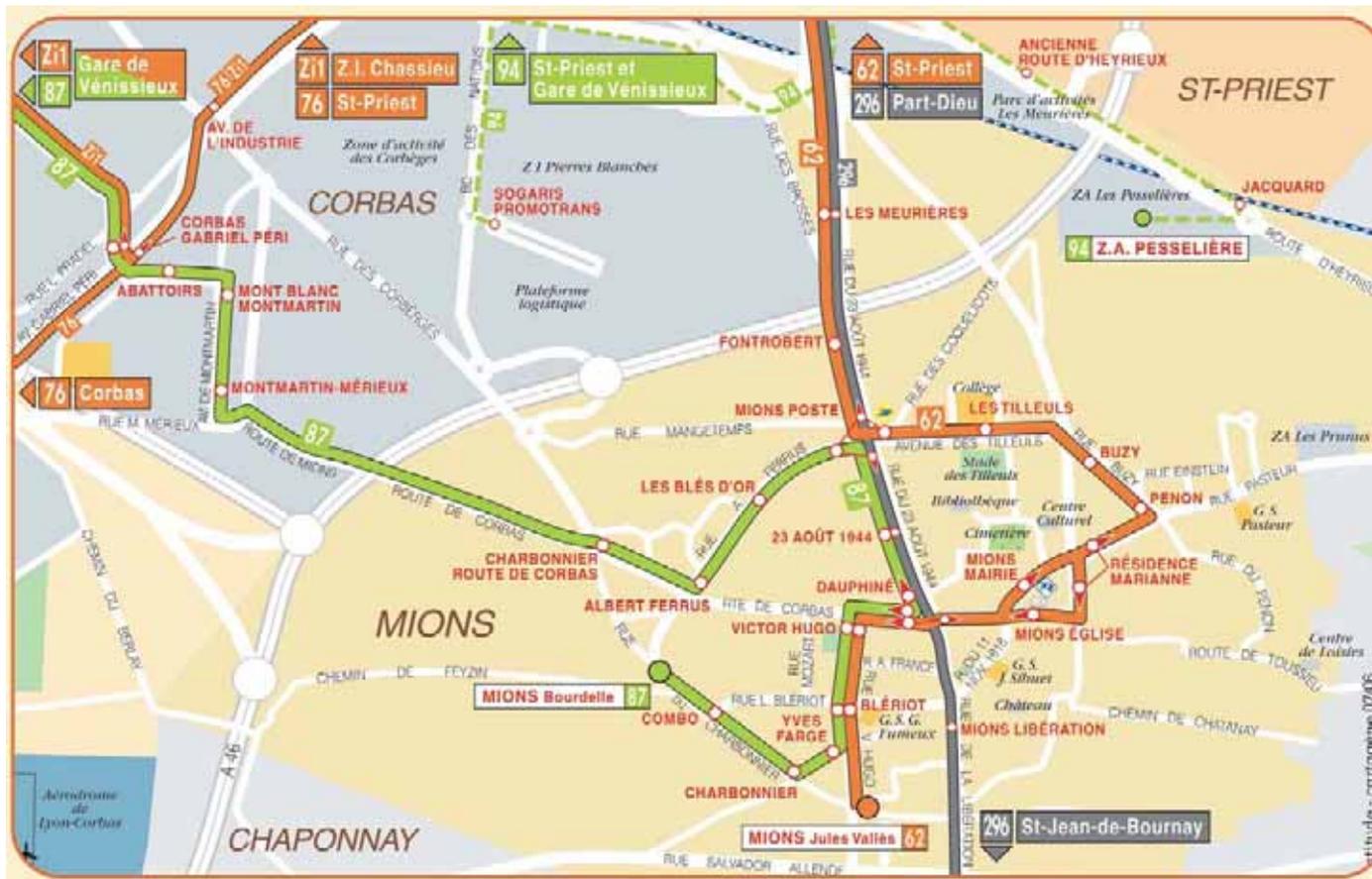
L'aménagement du parking a entraîné une requalification du terminus des bus en gare basse, qui a été déplacé sur un nouveau quai plus moderne et fonctionnel, qui sera équipé d'afficheurs Visulys et de quais surélevés.



Source TCL

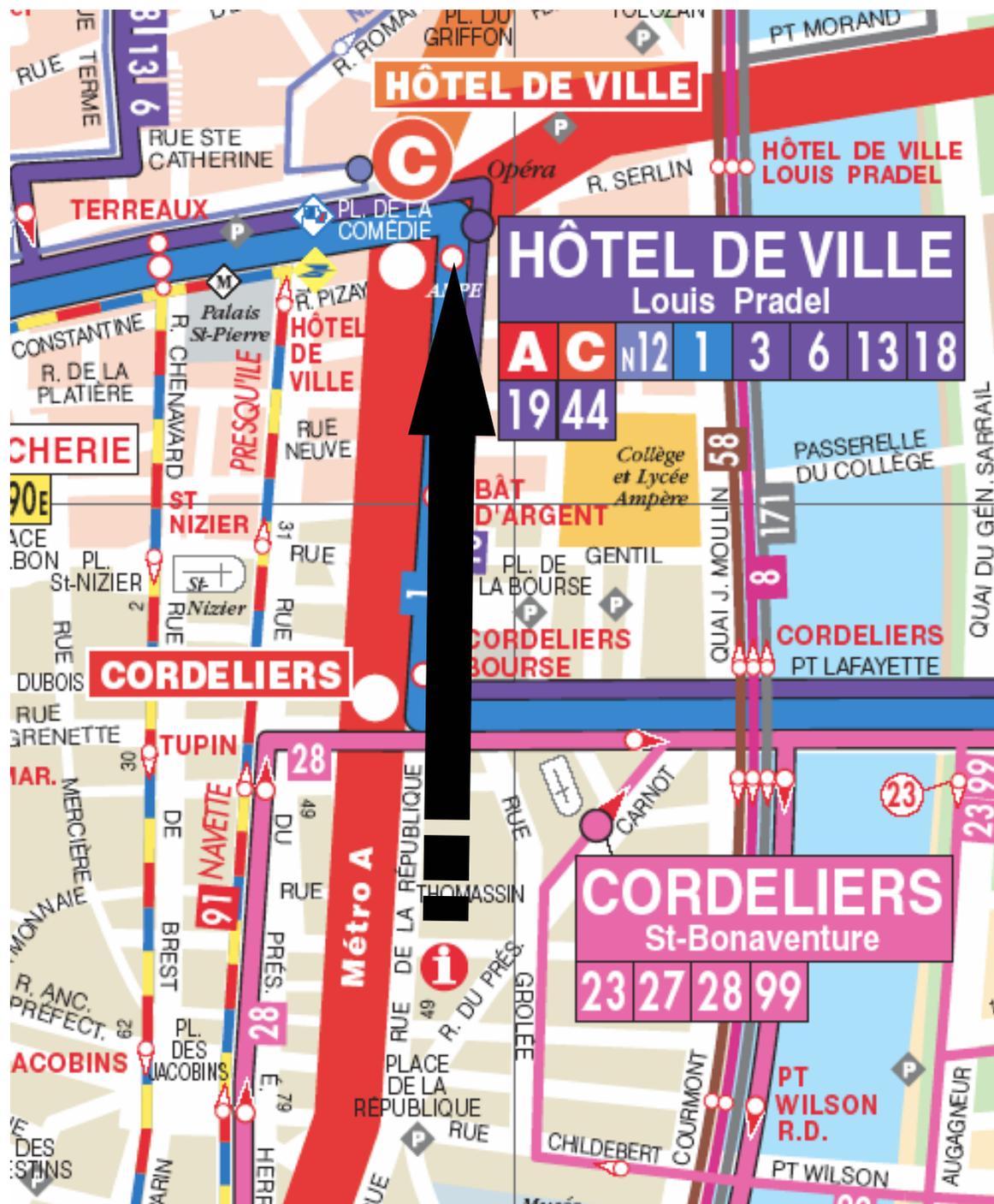
Du côté de la ligne 28, c'est également le 4 septembre que le nouveau site propre des hôpitaux est sera mis en service, pour desservir le cœur du site « Neuro - Cardio ».

Site propre et contrôle d'accès sont au menu. (voir édition du Mag de Juillet 2006)



Source TCL

Le 4 septembre, ça bouge également à Mions. La ligne 87 est en effet prolongée à Moins - Bourdelle et ne desservira plus la Plateforme Promotrans (branche reprise par la ligne 94).



Une « nouvelle » agence commerciale TCL

Depuis peu, vous pouvez effectuer vos achats dans une agence commerciale TCL en Presqu'île, à la station Hôtel de Ville - Louis Pradel.

Anciennement située rue de la République, juste au sud de la station Cordeliers, l'agence a été déplacée, sans doute pour trouver une plus grande clientèle et une meilleure visibilité, au croisement des lignes A et C du métro, en face d'arrêts très fréquentés.

La nouvelle agence arbore un design plus moderne, avec un « i » rouge un peu comme devant l'agence de la Part Dieu, pour être reconnaissable de loin.

Le jour de sans voitures renaît comme un aigle rebaptisé

à l'heure de la rentrée et se réveille le 22 septembre, devant les mêmes problèmes



Le revenu d'attente sera à nouveau réajusté à la hausse d'un million de francs par an, ce qui sera le cas de la taxe d'habitation. Les collectivités seront donc invitées à augmenter leurs dépenses de fonctionnement. Les collectivités seront donc invitées à augmenter leurs dépenses de fonctionnement. Les collectivités seront donc invitées à augmenter leurs dépenses de fonctionnement.

Revue de presse

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



Le trafic d'une dizaine de lignes a été perturbé toute la journée de mercredi. Les services de la ligne 15 et 16 ont été interrompus pendant plusieurs heures.

Polémique sur la largeur des voies de Lea et Leslys

Le maire de Lea, Jean-Louis Baudry, a demandé l'annulation de la décision de la commission d'urbanisme. Il considère que la largeur des voies est insuffisante pour garantir la sécurité des usagers.

Funiculaire : réouverture lundi



Le service sera repris lundi matin à 6 heures. Les travaux de maintenance ont été achevés et les installations sont opérationnelles.

Le maire de Lea, Jean-Louis Baudry, a demandé l'annulation de la décision de la commission d'urbanisme. Il considère que la largeur des voies est insuffisante pour garantir la sécurité des usagers.

Collision train-voiture



Une voiture a été percutée par un train à la gare de Saint-Jean. Le conducteur de la voiture a été blessé et évacué à l'hôpital. Le train a été arrêté pendant quelques minutes.

Cours Général-Gilou : retour à la normale demain

Les travaux menés cours Général-Gilou suite à l'effondrement d'un mur bordent la ligne Diderot sont en phase d'achèvement. La circulation devrait reprendre demain.

Les travaux menés cours Général-Gilou suite à l'effondrement d'un mur bordent la ligne Diderot sont en phase d'achèvement. La circulation devrait reprendre demain.

SNCF : quels chantiers ?



Le plan de modernisation de la SNCF prévoit de nombreux chantiers de rénovation et de nouvelles lignes. Ces travaux sont essentiels pour améliorer la qualité de service.

Vélo'v innova



Le service Vélo'v propose des vélos innovants et confortables pour les déplacements urbains. Ces vélos sont disponibles dans toute la région lyonnaise.

Vols sur le chantier de LEA

Alors que les premiers essais sont en cours entre Part Dieu et le Carré de Soie, les travaux de LEA ne sont pas encore terminés sur la section située entre Décines et Meyzieu. Des travaux qui en plus, prennent du retard, à cause de dégradations qui se multiplient depuis le mois de juin. En effet, certains pensent avoir trouvé une manne, en dérochant du cuivre sur le chantier pour le revendre sur un marché des métaux, qui rapporte énormément.

Mais les efforts des voleurs sont vains : les lignes aériennes de contact du tramway ne comportent que très peu de cuivre, inutilisable pour eux, et des kilomètres de fibre optique, qui n'ont pas de valeur marchande.

Problème : les voleurs coupent, brûlent, détériorent le matériel pour voir s'il est sous tension ou tout simplement pour voir ce qui se cache à l'intérieur et repartent bredouille. Mais le mal est déjà fait, les ouvriers des entreprises prestataires du SYTRAL doivent réparer, et c'est tout le chantier qui prend du retard.

Pour lutter contre ces incivilités, les rondes de police se multiplient aux abords du chantier. Depuis juin dernier, 80 actes ont été enregistrés.



T4 : les premiers travaux débutent

Les travaux de LEA ne sont pas terminés que ceux de T4 commencent déjà. Les chantiers de tramway dans l'agglomération lyonnaise vont bon train. A Vénissieux, ce sont les premiers travaux de détournements de réseaux qui ont débuté sur l'avenue Jolio Curie.

Ces travaux, qui vont ponctuer tout l'itinéraire de la ligne entre le Jet d'eau des Etats Unis et la Darnaise aux Minguettes, sont nécessaires pour déplacer les réseaux et éviter qu'ils ne se retrouvent sous la plateforme du tramway. EDF, chauffage, autant de réseaux qu'il va falloir déplacer et restituer.

La livraison de la ligne T4 est prévue pour avril 2009.



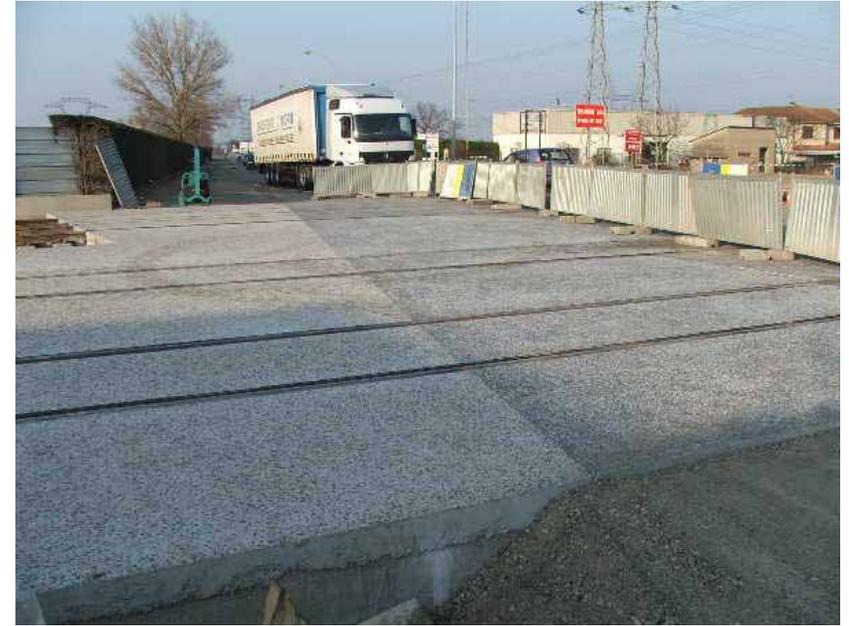
Les convois exceptionnels n'aiment pas LEA

Dans la zone industrielle de Meyzieu qui sera prochainement desservie par LEA, la 3ème ligne de tramway de l'agglomération, vient de surgir un nouveau problème, qui n'avait pas été abordé jusqu'ici. Il s'agit du passage des convois exceptionnels qui desservent la zone d'activité, et qui semblent rencontrer des difficultés à franchir les passages à niveau, ou sont tout simplement bloqués à cause des lignes aériennes de contact du tramway.

C'est D. Lenoir (ancien président de l'association des industriels de la région de Meyzieu) qui alerte les autorités sur ce problème sensible dans la Z.I. de Meyzieu, puisque ces convois desservent quelques 150 entreprises pour 5 300 salariés.

C'est notamment l'avenue Schweitzer, dernier axe traversé par LEA, qui pose problème. Du côté du SYTRAL, on ne semble pas très soucieux : Max Lambert, chef du projet LEA pour l'autorité organisatrice, rétorque que cet axe n'est actuellement pas un axe "officiel" pour les convois exceptionnels et que de toute façon, la DDE a déjà donné son aval à ce sujet.

Du côté de la DDE, on confirme cette version. Une étude complémentaire devrait être demandée. Si le problème devait être avéré, un itinéraire de déviation devra être trouvé...



Un pantographe se plie à Perrache

Lundi 7 août, la rame de tramway T1 n°828 a été victime d'une sévère avarie technique, au niveau de son pantographe (élément qui sert à capter le courant sur le toit des rames). En effet, lors d'un passage près de la Part Dieu, un débris présent sur les lignes aériennes a été accroché par la rame, mais le conducteur ne s'en est rendu compte qu'à l'approche de Perrache. C'est à cet endroit que la ligne aérienne descend sous le centre d'échanges, et donc que la pression exercée par le pantographe est à son maximum.

Résultat : le pantographe s'est plié en arrière, entraînant un arrêt immédiat de la rame. Des services partiels ont été rapidement mis en place sur les lignes T1 et T2, qui ont été limitées pendant plus de 2 heures à "Quai Claude Bernard" et "Centre Berthelot".

La rame avariée a ensuite été tractée par la 830 jusqu'au centre de maintenance de St Priest. Elle a dû être prise en charge par la Police pour traverser les carrefours à contre sens, jusqu'à "Centre Berthelot" où elle a pu emprunter un aiguillage pour se remettre dans le bon sens.

Le trafic a pu reprendre normalement vers 17h30.



Changement à la tête de Kéolis Lyon

Information révélée début août par *Le Progrès*, Jean Pierre Farandou, actuel directeur général de Kéolis Lyon, va quitter ses fonctions à la rentrée pour rejoindre la maison mère de Kéolis à Paris. Son successeur est désormais connu, il s'agit de Jacques Rapoport, énarque, et actuel secrétaire général des ministères, chargé des affaires sociales. Jean Pierre Farandou, quant à lui, va rejoindre la nouvelle équipe de direction de la SNCF. SNCF qu'il connaît bien, puisqu'il était directeur de la région SNCF de Lyon avant de rentrer chez Kéolis.

D'après "La lettre européenne des travaux souterrains"

"Le SYTRAL a attribué le contrat pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage relative à la planification nécessaire au prolongement de la ligne B du métro de Lyon entre Gerland et Oullins à la société ALGOE. La valeur de cette opération est estimée entre 200 et 300 millions d'euros et devrait durer 9 ans."



TCL Découvrez le
reseau TCL



La parole à l'histoire



Par Bobméto

1893

Mise en service par la société T.S.F. (Tramway de Ste Foy) d'un tramway à voie de 0,75 qui relie **Ste Foy** (centre) à **St Just** (funiculaire). Le parc composé de trois motrices est le tout premier tramway électrique lyonnais, la transformation de la première ligne (n°10) de l'OTL n'eut lieu qu'en 1894

1898

Reprise par le F.O.L. (Fourvière Ouest Lyonnais)

1899

Mise de la voie à l'écartement métrique, prolongement à **St Jean** (pont Tilsitt) par le chemin de Choulans. Exploitation avec des motrices 'Brill', 'Ivry' puis 'Vierzon'.

1911

Reprise du FOL par l'OTL et cette ligne de Ste Foy prend le numéro 29.

1935 (15 octobre)

Ligne limitée à Trois Artichauts – Ste Foy pendant les travaux des lignes aériennes de trolleybus des lignes 29 et 30, chemin de Choulans.



1936

(16 mars)

Suppression des tramways et mise en service d'une navette bus entre Trois Artichauts et Ste Foy, alors que la ligne 30 est exploitée en trolleybus de St Jean à Francheville

(11 septembre) : Mise en service des trolleybus Vétra-CS60 'Francheville' (série 1 à 17 puis 1 à 20 en 1938) sur toute la ligne **St Jean** (pont Tilsitt) – **Ste Foy** (centre)

CS60 n°1



CS60 n°10



1942 (1^{er} avril)

Report du terminus lyonnais sur la place Benoît Crépu.

1949

Affectation en complément de deux trolleybus Vétra VCR (série 81 à 83)

1958 (1^{er} octobre)

Prolongement à certains services jusqu'à l'hôpital de Ste Foy (assurés par un autobus)

1959 (14 septembre)

Transfert au dépôt de Perrache et exploitation à un agent avec des trolleybus Berliet B 41 (série 21 à 35, modifiés).

1962 (1^{er} avril)

Remplacement des Berliet B 41 par des B 47 (série 118 à 150, modifiés un agent)

1965 (18 avril)

Suppression des trolleybus, remplacés par des autobus Berliet PH 100

1971 (13 septembre)

Création d'une navette circulaire de Ste Foy (29C) en semaine exploitée en minibus.

1976

(1^{er} juillet) Suppression de la navette 29C et prolongement de la ligne 29 qui devient **St Jean – Ste Foy – Hôpital – Plan du Loup**
(6 décembre) : passage au self-service avec des Berliet PR 100 (série 2700)

1979 (1^{er} mars)

Prolongement de St Jean à **Bellecour**



Autobus PH100



22 mai 1988 - Plan du Loup-Gravie`re - 3701

1987 (janvier)

Mise en service de Renault PR 100 MI (série 3800)

1988 (4 janvier)

Prolongement à la Gravière de Beaunant et la ligne devient alors **Bellecour – St Jean – Ste Foy – Plan de Loup – Gravière de Beaunant**

1989 (9 mai)

PR 100 MI-R série 3801 à 3829 (ex-ligne 55)

1996 (2 septembre)

Prolongement au centre commercial de Taffignon (1 voiture sur 2, semaine et samedi, non desservi le dimanche) ce qui nous donne la ligne que nous connaissons aujourd'hui : **Bellecour - St Jean - Ste Foy - Plan du Loup - Gravière de Beaunant - Francheville Taffignon**

1997 (20 janvier)

Mise en service d'autobus Renault Agora 'S' (série 2500)





Photo bobméto





Cette photo est une carte postale





Cette photo est une carte postale







La ligne 29 sert de rabattement pour les communes de Ste Foy les Lyon et Francheville, vers le Centre ville et notamment la Presqu'île de Lyon.

Elle est marquée par un profil varié, et des paysages urbains bien différents.

Elle démarre sur la flanc Est de la Place Bellecour, point le plus central de notre agglomération, où elle attend les voyageurs près de l'entrée de la rue de la République. Les correspondances avec les lignes de métro A et D sont facilitées du fait de la proximité immédiate des accès (un nouvel accès est même en cours de construction à proximité de l'arrêt réservé à la descente des voyageurs, devant Flammarion).

Mais avant d'arriver à Bellecour, les clients doivent bien souvent patienter dans les embouteillages, que la ligne 29 doit subir entre les arrêts « Vieux Lyon » et « Bellecour - St Exupéry ». Du coup, mieux vaut souvent descendre à « Vieux Lyon » et prendre le métro, vous gagnerez un temps précieux, surtout aux heures de pointe.

Cette perte de temps est malheureusement obligatoire, vu le caractère tortueux que revêt la ligne en arrivant en centre ville. St Georges, Pont Bonaparte, quai Tilsit, puis Place Bellecour : un parcours du combattant qui nous fait penser qu'un terminus direct à Perrache depuis le bas de la Montée de Choulans et le Pont Kitchener serait bien plus judicieux...

Autour de la place Bellecour, la circulation est aisée pour la ligne, qui bénéficie de couloir d'accès dans les 2 sens, protégés par des bourrelets. En direction de Ste Foy / Francheville, la couloir bus est partagé avec les cycles, ce qui ne pose pas de problème particulier puisqu'il est assez large pour permettre les dépassements en toute sécurité.

Côté travaux, le secteur est servi. Depuis la mise en place du chantier de création d'un nouvel accès au métro D sur la Place A. Poncet, les arrêts des lignes 28/29/30 et 91 sont légèrement perturbés. Pour la 29, pas de grand changement. Elle vient se blottir en pied de feux, derrière l'îlot spécialement construit pour accueillir sa grande sœur, la 30. Seul l'arrêt de dépôt situé quelques mètres en amont peut être problématique aux heures de pointe, quand tous ces bus se bousculent.

Les conducteurs s'arrêtent pour déposer les voyageurs devant le kiosque à journaux, puis viennent se mettre en place pour partir à l'assaut des collines.





Juste après l'arrêt « Chambonnet », le couloir bus s'interrompt et la ligne doit couper les 2 voies de circulation générale pour se diriger vers le sud, via les quais Tilsit et Joffre.

Le bus bénéficie d'un court temps d'avance aux feux, qui devrait lui permettre d'effectuer cette manœuvre en toute sécurité, mais les véhicules démarrant en même temps qu'ils voient le bus avancer, sans même regarder le feu, c'est souvent au gros klaxon que la scène se règle !



Une fois sur le quai, ces quelques péripéties sont terminées. Nous pouvons nous élancer à 50 km/h (attention, pas plus, les jumelles sont souvent là pour punir !). Un nouveau couloir protégé va nous mener jusqu'à l'arrêt « Pont Kitchener RG ».

Lors d'évènements spéciaux perturbant la circulation à Bellecour, la ligne 29 peut être amenée à effectuer son terminus à « Quai Tilsit ». Elle évite ainsi de gros retards et repart directement vers le sud après le franchissement du Pont Bonaparte.

Le quartier de St Georges, en arrière plan les pentes de la Croix Rousse





Photo bobmétrô

A mi-côte, nous sommes à l'arrêt « 3 Artichauts », arrêt au nom sympathique mais qui n'est pas fait non plus pour s'attarder lorsqu'on est à pied. Notre bus doit à présent s'insérer péniblement sur la file de gauche car au prochain carrefour, nous laissons l'avenue de la 1ère DFL pour filer sur Ste Foy les Lyon.

Après avoir desservi l'hôpital Debrousse, dont les services seront prochainement transférés au groupement hospitalier Est, (desserte ligne 28), nous sommes désormais à flanc de colline et nous pouvons admirer quelques bribes de paysage au grès des virages, si le conducteur n'est pas trop en retard.

Un bon point de vue : l'arrêt « 1ère DFL » en direction de Bellecour vous offre un point de vue unique sur une grande partie de l'agglomération, avec une esplanade confortable pour les piétons. Arrêtez-y vous quelques minutes pour en profiter et faire quelques photos !

La traversée du Pont Kitchener, peut parfois prendre quelques minutes. En effet, les files de véhicules désirant emprunter la bretelle d'accès à l'A6 est souvent très gênante, et obstrue l'entrée de la Montée de Choulans.

Une fois dans les lacets, l'Agora S 2500 peut faire entendre son moteur : s'il est bien chargé, il roulera à une vitesse proche de celle d'un piéton...

La montée sera pénible, mais évitons de la faire à pied ou à vélo, nous voulons rester en vie. En effet, cette fameuse côte, très routière, est strictement réservée aux véhicules particuliers, surtout ceux qui vont vite et qui sont puissants. Certains s'amuse même à y faire des courses de côte.

A une époque, nous avons imaginé un réaménagement de cet axe très fréquenté, un peu à l'image de la Montée des Soldats, avec réduction de 2 à 1 fois 2 voies, et création d'un site propre central alterné, en fonction des heures de pointe. (Voir rubrique « Les dossiers du Mag » sur notre site).





L'arrêt « 3 artichauts » : un secteur peu accueillant pour les piétons et les vélos en raison d'un trafic automobile très dense aux heures de pointe. Il y a quelques courageux.

Vue en direction du Nord Est



Vue en direction du Sud





Après avoir effectué quelques lacets musclés, nous voici arrivés au cœur du bourg de Ste Foy les Lyon, petite bourgade qui fut autrefois une des portes d'entrée de notre bonne vieille ville de Lugdunum.

1er arrêt : Ste Foy - Eglise. Comme son nom l'indique, il vous posera devant l'autel, en plein cœur du centre vivant de la commune.

Commerces, circulation, stationnement gênant, tous les ingrédients sont là !.

Gare aux piétons, car ils sont nombreux à flâner dans ce secteur.



Quelques centaines de mètres plus loin.

2ème arrêt : Ste Foy - Centre. Nous passons à proximité du terminus de la ligne 8 qui passe de temps en temps par là.

Nous quittons rapidement la zone commerçante pour filer vers un secteur plutôt constitué de lotissement et de jolies maisons individuelles.

Au détour d'un virage, un magnifique panorama s'offre à nouveau à nous, en direction d'Irigny et de la raffinerie de Feyzin (il faut aimer, mais la nuit, c'est très joli).



Les quelques détours sur les hauteurs de Ste Foy nous amènent à « Ste Foy - Châtelain », en correspondance avec les lignes 49/49D. Nous tournons à gauche dans le carrefour, puis nous dirigeons vers le Plan du Loup, importante desserte scolaire effectuée par les lignes 29, 49 prolongée à certaines services, et par plusieurs lignes Junior Direct. Des quais ont même été construits pour faciliter l'organisation de tous ces véhicules, qui viennent s'additionner aux heures de sortie scolaire.



Les collégiens du Plan du Loup ont droit à une véritable petite gare routière !



Nous sommes tout proches du but final, mais n'oublions pas de mentionner une chose très étonnante sur la 29, ses services partiels à la Gravière de Beaunant, à seulement quelques centaines de mètres de Francheville Taffignon.

Terminus « La Gravière de Beaunant » »

Dans la grande descente qui mène au centre commercial de Taffignon, nous tournons à gauche et stoppons au même arrêt que la ligne 14. Pour repartir dans l'autre sens, le bus doit alors effectuer un scabreux demi-tour en pleine voie, au milieu d'un carrefour...



La Gravière de Beaunant



Francheville - Taffignon

Terminus « Francheville - Taffignon »

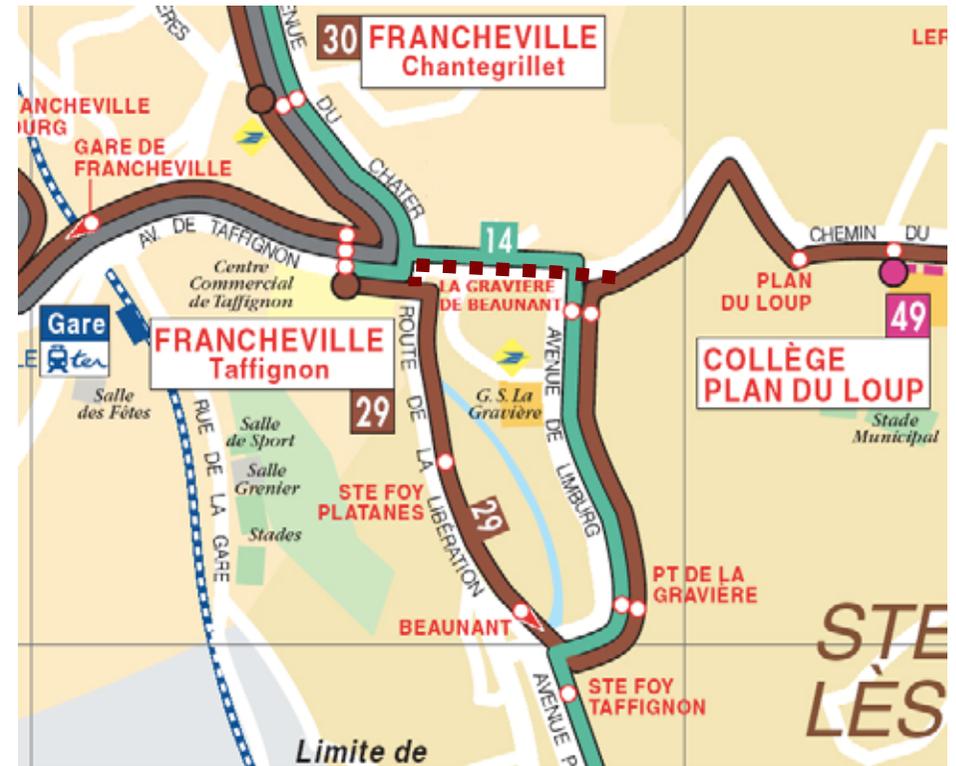
Terminus naturel, car situé dans l'axe de la ligne, il permet les correspondances avec les lignes 14, 30 et 189. Chose extraordinaire : quand la ligne 29 va jusqu'à Taffignon, elle tourne quand même à gauche à la Gravière, puis va faire le tour de tous le quartier pour revenir sur le centre commercial par la route de la Libération.

Pourquoi ne pas effectuer tous les terminus de la ligne 29 à Taffignon, qui draine une grande partie de la clientèle de la ligne vers le centre de Ste Foy, et limiter les services à la Gravière lors des périodes de fermeture du centre commercial uniquement ? Nous pensons effectivement que la desserte de Carrefour par la 29 est très importante, la desserte de la Gravière étant déjà effectuée par la ligne 14.



Situation actuelle

- 29 Ste Foy Centre - Taffignon
- 29 Ste Foy Centre - La Gravière



Notre proposition

- 29 Ste Foy Centre - Taffignon
- 29 Ste Foy Centre - Taffignon par la Gravière

Suivons les travaux !



Trolleybus > Ligne C3

Nous sommes en août 2006, et les travaux de la ligne de trolleybus C3 ont déjà bien commencé. Rappelons que la ligne sera mise en service début 2007, et qu'elle reprendra les trajets des actuelles lignes 1 et 51.

A Vaulx en Velin, le secteur de la Grappinière est en cours d'aménagement. Un site propre a été construit, et permettra à plusieurs véhicules de se stocker, voire de se dépasser grâce à ses 2 voies.

Ci dessous, les trous qui accueilleront les massifs des supports de lignes aériennes sont déjà creusés.



Du côté du centre ville, même histoire : de nombreux travaux sont en cours tout le long du Cours Lafayette. Il s'agit de travaux de plusieurs natures, qui sont plus ou moins liés à la ligne C3 :

- ① Travaux d'aménagement des arrêts aux normes PMR, en alignement sur la chaussée.
- ② Création « d'oreilles de trottoir », pour la mise en sécurité des piétons (trottoirs élargis, traversées de chaussées plus courtes).
- ③ Requalification du revêtement du couloir bus à contre sens, vieillissant avec ses vieux pavés autobloquants.



Les aménagements de C3, un réel plus pour l'exploitation de la ligne ?

Certes la ligne ne sera pas mise en site propre, et les aménagements réalisés ne vont pas révolutionner son exploitation. Mais il y a quelques éléments positifs, qui doivent être soulignés.

En effet, la réfection du couloir bus va dans un premier temps permettre une vitesse commerciale plus élevée sur cette partie, qui est aujourd'hui très inconfortable et parcourue à faible vitesse en raison des vibrations.

Au niveau des carrefours, les travaux effectués permettent de resserrer les distances de franchissement d'un côté à l'autre des intersections, et donc de réduire les temps perdus, à la fois sur l'axe et sur les transversales. De plus, la réduction des traversées piétonnes permet au carrefour d'être beaucoup plus réactif, pour accorder la priorité aux bus lorsqu'ils sont détectés en approche.



Mais ne rêvons pas, il n'y aura pas de miracle. Lors des grosses périodes de pointe quand l'axe Lafayette sera congestionné, la circulation des bus risque de ne guère s'améliorer.



CENTRE
D'ÉPILATION

jeune
meubl



1 BONNEVILLE

1327

BUS
TCL

7486 ZG 69

A VENDRE

RADIO LO

Changez!

fenêtres

fenêtres

SAISON DES CRÊPES

fenêtres



1 ST PAUL GARE

1009

151227469

1011

NAUSICAA
THE LEGEND OF THE SEA

BUS

E214XED

S.M.P.
QUANTIN
TRANSPORT & DELIVERY SERVICES
84 78 04 20 85

ST
RAGES
MUSEE



Comme chaque année ou presque, le revêtement du couloir bus place des Terreaux a été refait. Très endommagé par le nombre impressionnant de bus qui passent ici, les pavés ne résistent pas longtemps...

Un nouveau revêtement a été posé, voyons s'il résistera plus longtemps aux assauts de C3.

Métro

> Ligne A

Direction La Soie : le gros des travaux de la station de métro est terminé, les équipes s'affairent désormais sous terre, où les rails ont été posés.

Du côté de la rue Salengro, à l'est de l'ouvrage, on remarque que l'arrière gare de la station remonte au niveau 0, au même niveau que les voies de LEA.

Au dessus de la station, les équipes travaillent sur LEA à la construction de la station de tramway qui sera en correspondance immédiate avec le futur métro.



Trolleybus

> Ligne 11

Du côté de la ligne 11, la première tranche de la réfection du couloir bus entre le Cours Gambetta et l'avenue Félix Faure est achevée, les bus peuvent à nouveau l'emprunter, cette fois-ci sur un joli billard noir très roulant.

Désormais, les entreprises s'affairent entre les rails de LEA (arrêt « Gare de l'est ») et la place Rouget de l'Isle.

Entre Félix Faure et la Gare de l'Est, ce sont des travaux de chauffage qui éventrent actuellement la voirie, et obligent la ligne 11 à se détourner derrière la prison.

En raison de tout ces détournements, la ligne 11 est actuellement exploitée en autobus agora line clim.



Trolleybus > Ligne C₁

Les travaux d'élargissement de la plateforme du tramway T1, afin de permettre la circulation des lignes C1, 36 et peut être d'autres, viennent tout juste de s'achever.





La ligne T1 peut à nouveau circuler normalement en soirée.

Au carrefour Vivier Merle / Bonnel, un îlot a été supprimé pour permettre la sortie des bus en direction du centre commercial de la Part Dieu.





Photo bobmétr

Lors des travaux en soirée, des services partiels ont été mis en place entre Montrochet et Liberté, et entre Charpennes et La Doua IUT Feysine.



Photo bobmétr

Un service de remplacement en autobus a été mis en place entre Guillotière et Charpennes.

Tramway

> LEA



L'esplanade du Dauphiné est désormais terminée.

LEA côté ESSAIS

La ligne étant désormais en cours d'achèvement entre la Part Dieu et la Gare de Villeurbanne, il n'est pas rare d'y voir régulièrement quelques rames à l'essai. Elles testent tous les systèmes comme la signalisation tricolore, la signalisation ferroviaire, les boucles, les passages à niveau ou encore les appareils de voies (aiguillages).

La circulation s'est également prolongée jusqu'à la Soie, mais pas encore au delà. En effet, il semble que des problèmes de soudure aient été détectés sur Décines / Meyzieu, et que celles-ci doivent être refaites. Espérons que cela n'entraîne pas trop de retards dans le déroulement des essais.

Dernière minute ! Le 25/08, la première rame a circulé entre Part Dieu et le centre de maintenance de Meyzieu. La rame 848 a été accompagnée de personnalités, et a parcouru l'ensemble de la ligne à 3 km/h environ.





La Gare de Villeurbanne et son passage à niveau



Au passage, la gare a été restaurée (elle avait connu d'importantes dégradations et avait été fermée après avoir été incendiée). Elle arbore fièrement la nouvelle signalétique SNCF.

Courbe le long de la Rocade Est, entre les stations « Décines centre » et « Décines - Grand Large »





Près de la station « Décines - Grand Large », la mini gare routière qui accueillera les lignes faisant actuellement terminus à Décines - Esplanade, et la ligne 85, issue de la restructuration.



T3 devant la gare de Meyzieu



Aménagement du parc de stationnement à la station « Meyzieu - centre ».



Aménagement du Parc de stationnement à la station Meyzieu - Z.I.



T3 emprunte pour la première fois l'aiguillage qui la mènera quotidiennement à son centre de maintenance de Meyzieu.



Au delà du terminus de LEA, on constate que l'amorce en direction de l'aéroport St Exupéry est bien présente, et que même la construction de la rocade de Pusignan prévoit un passage de LESLYS sous sa chaussée.



Le terminus Meyzieu - Z.I. et l'aéroport Lyon Saint Exupéry qui paraît si proche... et pourtant.

> Aménagements de sécurité routière

Comme souvent, il aura fallu 1 mort et 2 blessés pour que des mesures soient prises rue du Dauphiné, dans le 3ème arrondissement de Lyon. Après les accidents arrivés ces dernières semaines, liés à l'incivilité routière et amplifiés par l'absence de marquage au sol (réfection de la chaussée), ce sont plusieurs « coussins berlinois » et bordures qui ont poussé entre l'esplanade du Dauphiné et le quartier de Sans Souci. Des aménagements qui sont là pour canaliser et ralentir la circulation, et pour renforcer l'interdiction de circuler sur le couloir bus à contre sens.



Depuis quelques semaines, la Grande rue de Vaise arbore son nouvel aménagement débuté il y a plus d'un an. De type « zone 30 », il organise de façon harmonieuse le stationnement et la circulation.

Malgré la fin des travaux, donc des détournements des lignes TCL, on ne voit pourtant pas réapparaître les trolleybus de la ligne 44. On entend comme nouvelle excuse les travaux de la Duchère qui entraînent d'importantes circulations en autonomie.

Mais il semblerait que les Cristalis ETB12 servent de réserve à la ligne 1, dont les ETB18 manquent encore cruellement de fiabilité !



La rentrée scolaire...



Les TCL avaient prévenu les clients dès le mois de juin dernier : pensez à abonner vos enfants par correspondance pour éviter l'affluence de la rentrée dans les agences commerciales ! Cette année plus que d'habitude, une communication d'enfer a été lancée pour tenter une fois de plus d'orienter les clients vers la VPC, Vente Par Correspondance, qui enregistre de plus en plus de demandes chaque année.

L'an dernier, environ 8 000* abonnements étaient réalisés par ce canal de vente, cette année, ce chiffre a déjà été atteint début juillet ! Une réussite donc pour un système dont on se demande pourquoi il n'est pas généralisé aux autres types d'abonnements (étudiants et plein tarifs notamment).

Malgré cela, les files perdurent... Un réel succès pour les transports en commun lyonnais ?

*chaque année, plus de 50 000 abonnements scolaires sont vendus dans Lyon et son agglomération.

Le dossier technique

Le métro peut-il combler ses lacunes ?



Par ce petit mot, nous souhaitons réagir à l'article paru dans le journal "Les Potins d'Angèle", le 13 juillet 2006. Un article assassin (comme d'habitude) tente d'enfoncer la direction de Kéolis Lyon, au sujet d'un espace dangereux, qui serait situé à l'avant du quai du métro A à Bellecour, en direction de Laurent Bonnevey. En effet, en se rendant sur place, on peut constater qu'il existe un écart plus important que la moyenne, entre le bord du quai et la rame de métro. Il y a quelques mois, la presse s'était fait l'écho d'une mésaventure qu'avait connu une mère de famille, qui avait rattrapé de justesse son enfant, qui avait "failli tomber dans le trou". Il semble qu'une certaine méconnaissance du problème soit à l'origine de cet article salé, et qu'une petite explication extérieure soit de mise...

A cet endroit de la ligne, la station du métro A comporte un virage, lié à la topographie en surface (le métro A amorce un virage depuis la Place Bellecour, vers la rue de la République). Une rame de métro étant droite (malgré ses voitures qui l'articulent, celles-ci sont bien droites !), il y a donc forcément plus de "lacune" aux extrémités des voitures qu'au centre. Pas besoin de dessin... si apparemment !

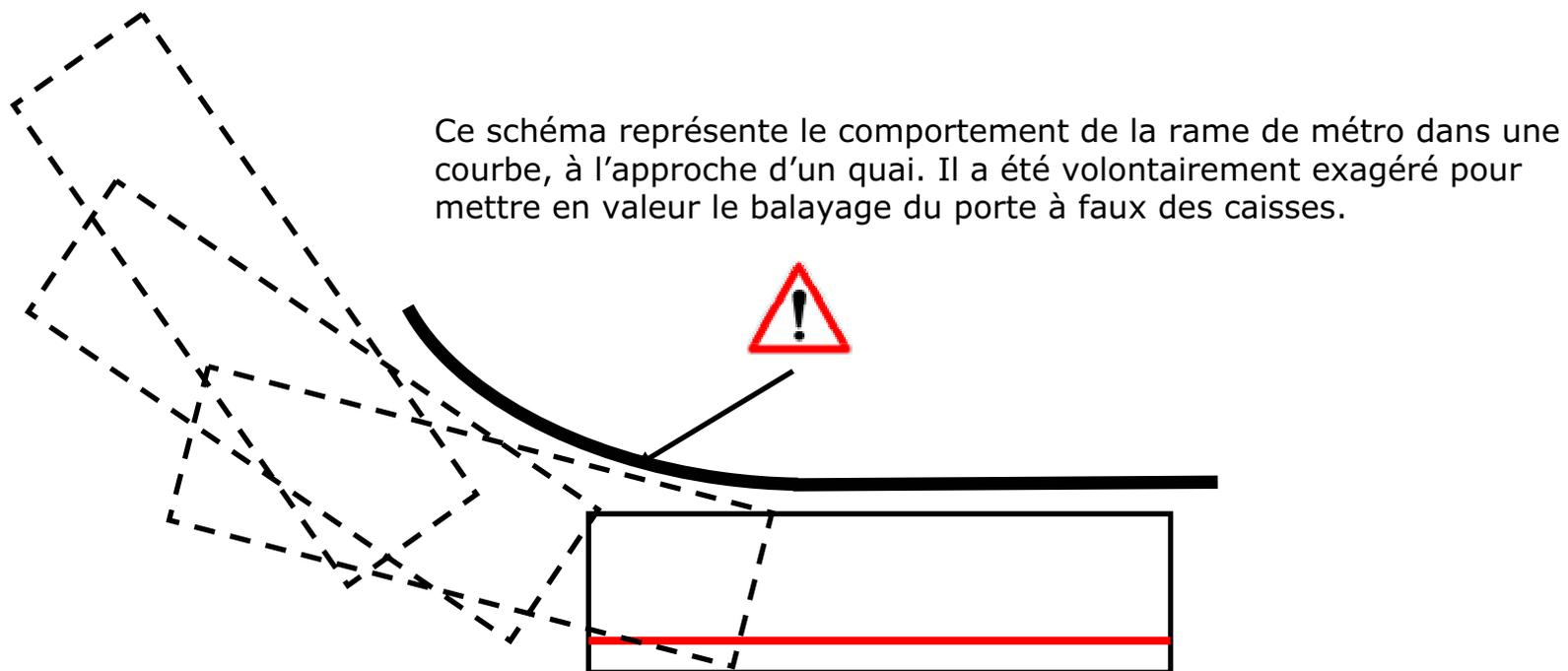
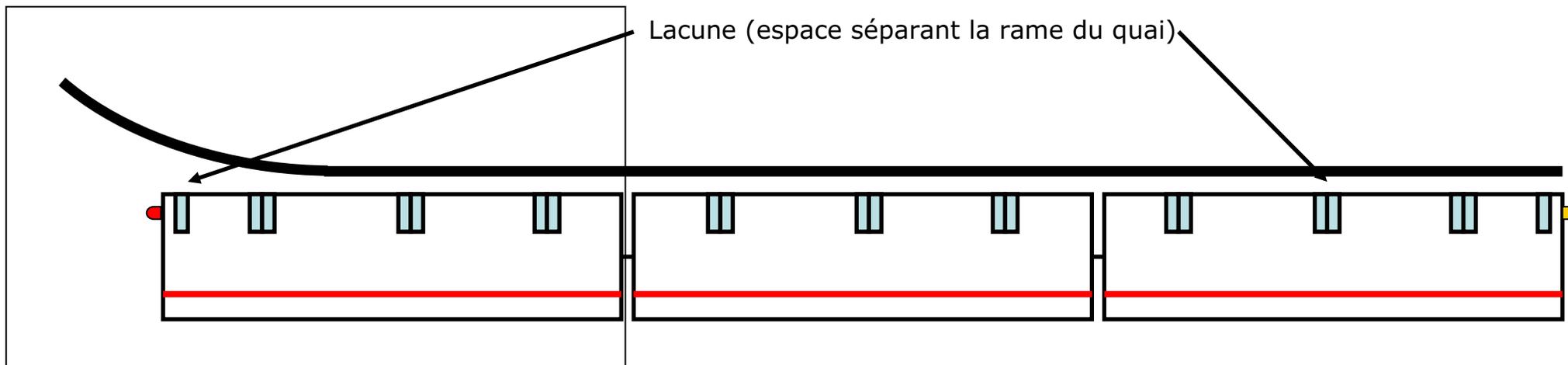
Il s'agit donc d'un "problème" d'ordre technique, qui ne pourrait être résolu que par la reprise du quai, de la station, ou de la trajectoire de la ligne sous la place Bellecour. Tout cela car une maman ne tient pas la main de son enfant lorsqu'elle sort du métro ! De plus, il est bien indiqué à l'intérieur des rames que cette lacune existe, et des petits panneaux "attention" rappellent les clients distraits à l'ordre.

Refaire le quai en l'avancant : impossible car les véhicules ferroviaires munis de bogies ont des "porte à faux" qui balayent, et d'autres parties de la rame viendraient alors taper dans l'avancée. Condamner l'accès et mettre une barrière sur le quai (proposition du journal cité plus haut) : pourquoi pas, mais condamner un accès sur une rame qui en compte 9, dans la station la plus fréquentée du réseau lyonnais...

Notre solution (s'il en existe une) : mettre à disposition des clients un AMIS, qui prend toutes les mères de famille par la main pour sortir du métro.

PS : ça va faire du personnel à mettre en place sur les 14 lignes du métro parisien ! (humour).

Plus sérieusement : arrêtons un peu de chercher des procès où il n'y en a pas et laissons les clients se prendre en main et cessons de les assister. Une lacune de 20 cm devrait être surmontable. Que dire des journaux qui passent leur temps à s'emparer de ce genre de petites histoires pour faire leurs titres...



Cette lacune ne peut pas être comblée car en raison de la forme arrondie du quai, et de la forme rectiligne des caisses de la rame, celles-ci viennent balayer et raser le bord du quai.

Le métro lyonnais n'est donc pas si mal conçu que cela. Quelles solutions apporter au problème des lacunes importantes, soulevé par le journal « Lyon Capitale » ?

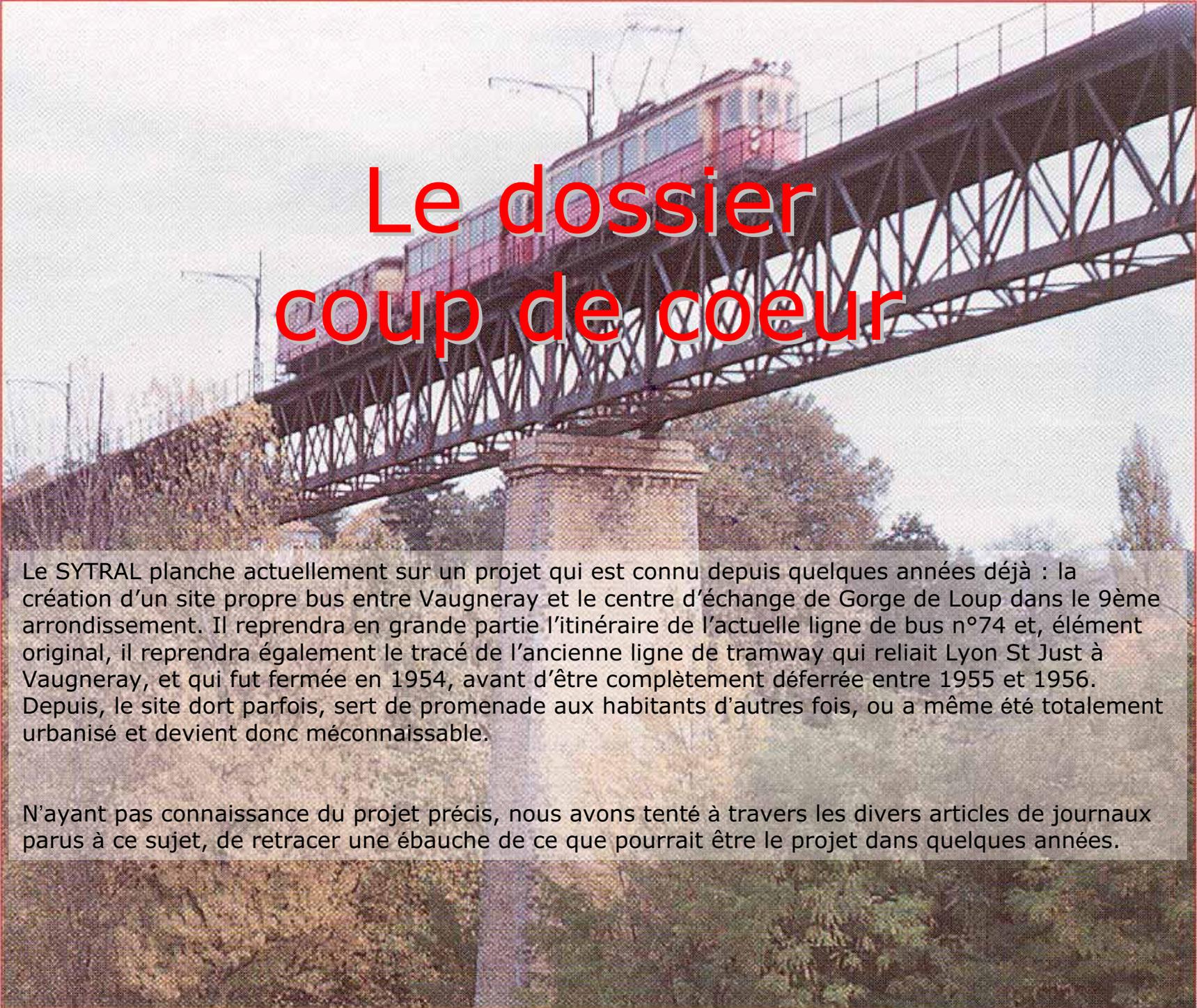
Dans des stations comme « Charpennes - Charles Hernu », sur la ligne B, le quai est intégralement en courbe et entraîne des lacunes importantes à toutes les caisses.

D'autres stations comme « Bellecour » métro A ou « Hôtel de Ville » métro A ont des courbes en début ou fin de quai, mais il est difficile de déplacer les rames en amont ou en aval, étant données l'exiguïté des stations, et des configurations en surface qui imposent certaines trajectoires.

Une solution pour supprimer ces lacunes serait de déplacer l'arrêt des rames, si cela est possible (à Bellecour, Hôtel de Ville et Charpennes métro B). Se pose alors un autre souci : lorsque les rames seront passées à 4 caisses (contre 3 actuellement), les quais seront entièrement occupés. Dans certaines stations, cela force même le SYTRAL à songer au déplacement des contrôles d'accès fraîchement installés...

Nous sommes loin de certaines stations du métro 14 parisien, construit très profond, et qui peut donc s'affranchir de toute contrainte extérieure, et tracer ses quais parfaitement droits...

La solution : recreuser le métro A et B ou alors, lever le pied !

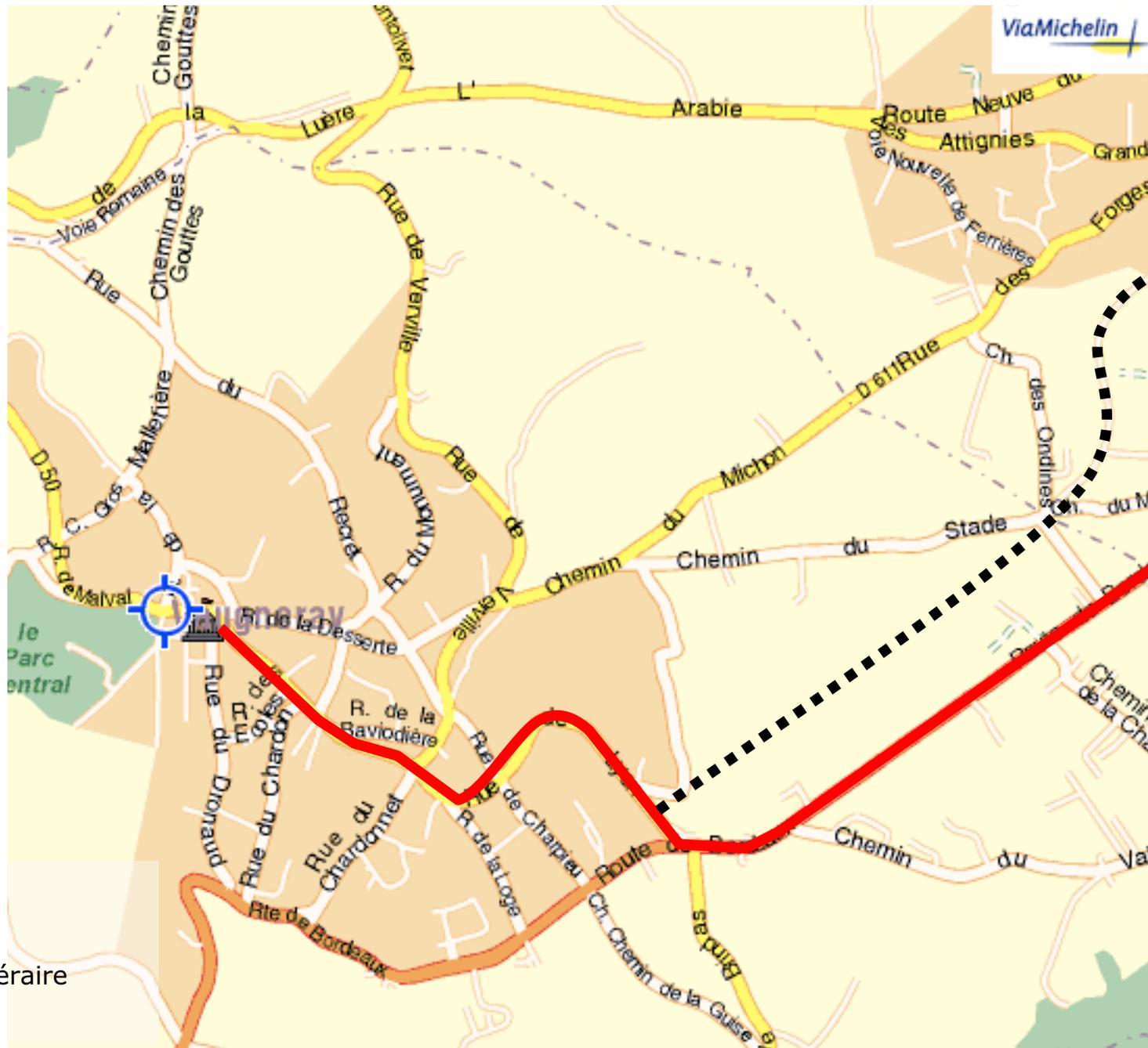


Le dossier coup de coeur

Le SYTRAL planche actuellement sur un projet qui est connu depuis quelques années déjà : la création d'un site propre bus entre Vaugneray et le centre d'échange de Gorge de Loup dans le 9ème arrondissement. Il reprendra en grande partie l'itinéraire de l'actuelle ligne de bus n°74 et, élément original, il reprendra également le tracé de l'ancienne ligne de tramway qui reliait Lyon St Just à Vaugneray, et qui fut fermée en 1954, avant d'être complètement déferrée entre 1955 et 1956. Depuis, le site dort parfois, sert de promenade aux habitants d'autres fois, ou a même été totalement urbanisé et devient donc méconnaissable.

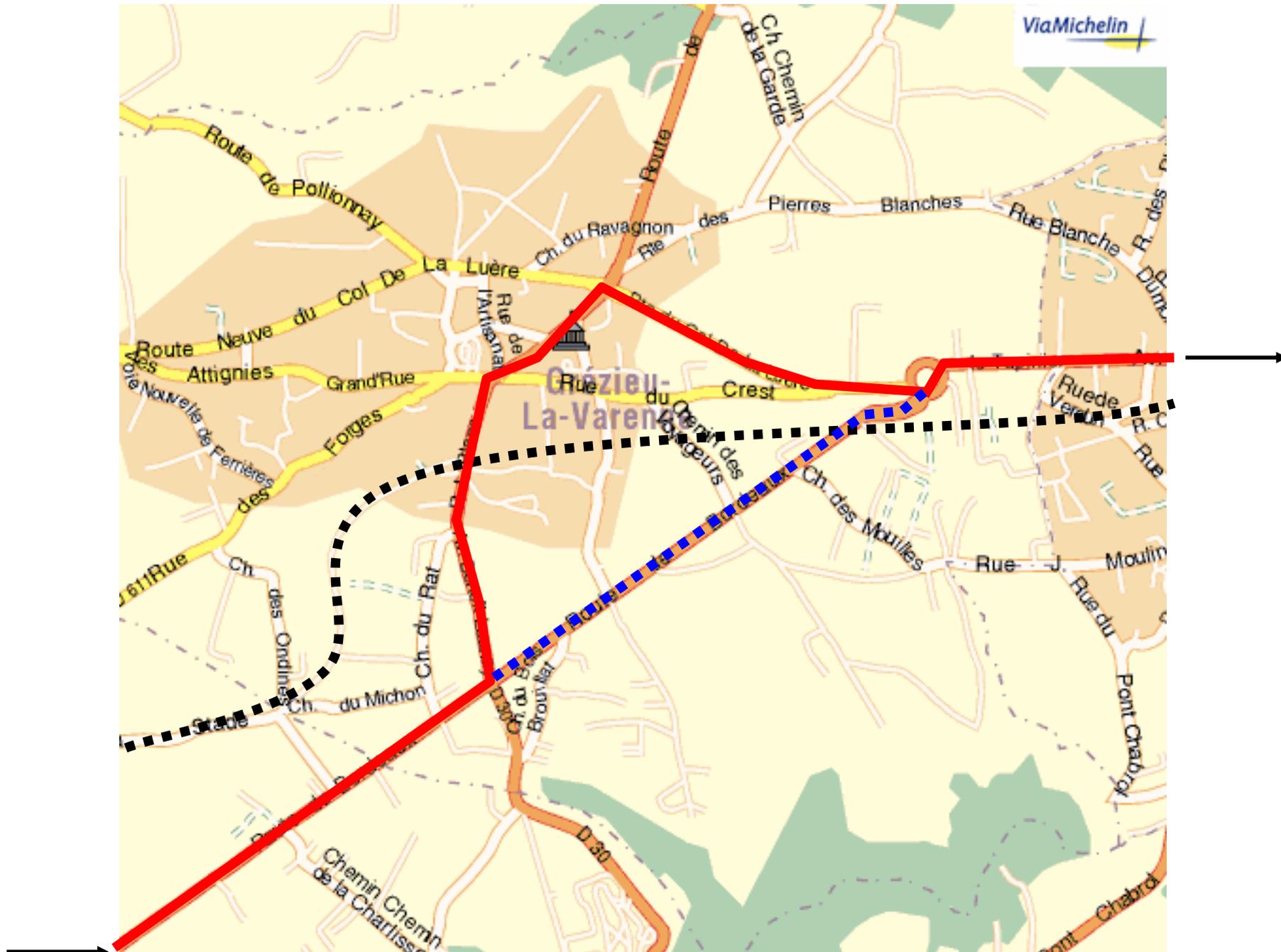
N'ayant pas connaissance du projet précis, nous avons tenté à travers les divers articles de journaux parus à ce sujet, de retracer une ébauche de ce que pourrait être le projet dans quelques années.

Sur cette section, le tracé de la ligne devrait être inchangé

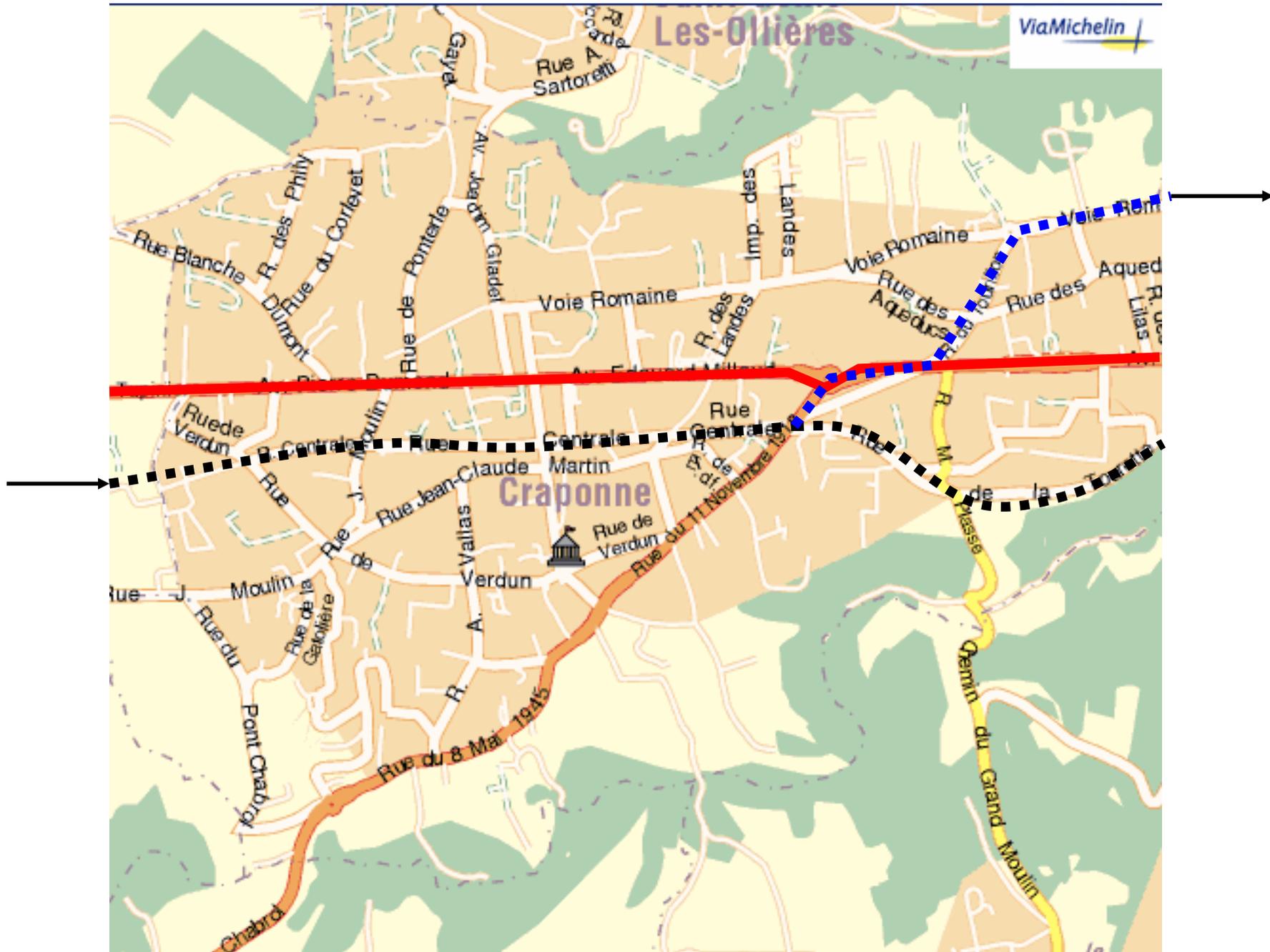


-  Ligne 74
-  Le « FOL »
-  Nouvel itinéraire

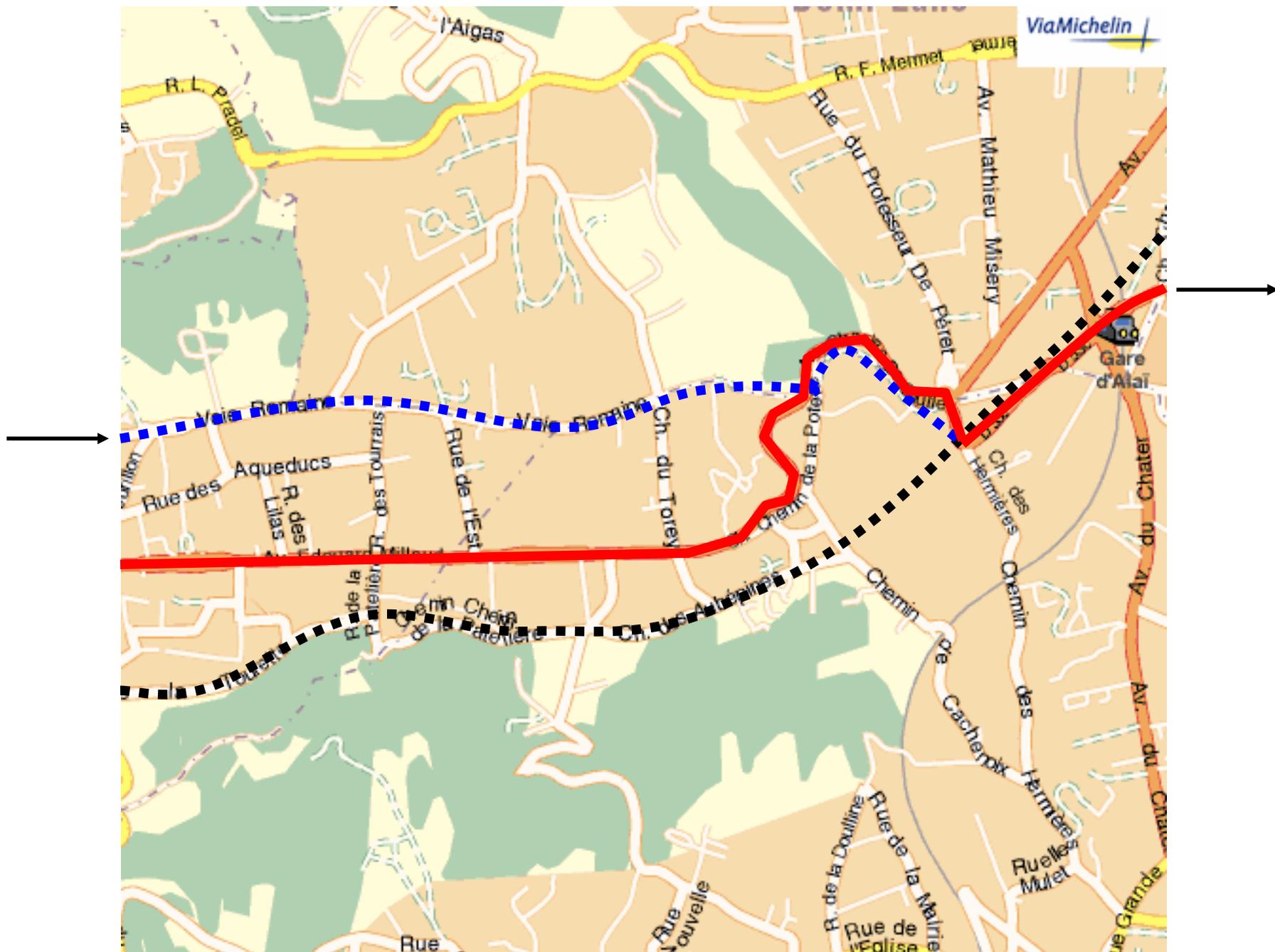
A la hauteur de Grézieu la Varenne, 2 solutions : passage par l'actuel trajet de la ligne 74 ou passage direct par la route de Bordeaux.



A Craponne, la ligne devrait emprunter la rue centrale, l'ancien tracé du FOL. A l'est de la commune, le nouvel itinéraire devrait se diriger vers la Voie Romaine, plus au nord.



A Francheville, la ligne continuerait par la Voie Romaine, et franchirait les « Esses » par le chemin de la Poterie, en contrebas de la route actuellement empruntée par la 74.



Nous suivrons avec grande attention l'évolution de ce projet, qui est très intéressant pour la desserte de l'ouest lyonnais. La première phase devrait concerner la partie située entre Alaï et les Esses de Craponne, qui est très congestionnée aux heures de pointe et qui pose d'importants problèmes de circulation aux bus. Elle devrait être engagée en 2007.



La vie des trains



L'actualité ferroviaire de Lyon et sa région

Le contrôle de vitesse pas balises (KVB)

À la suite de plusieurs accidents ferroviaires très graves au milieu des années 80, il a été décidé de mettre en place un système permettant de pallier un non-respect par le conducteur des vitesses limites ainsi que des signaux de protection des points dangereux (aiguillages) et de cantonnement (espacement des trains).

C'est un système de contrôle de vitesse suédois développé par la société Ericsson qui a été retenu et adapté pour le réseau français, il est composé:

- De balises de couleurs jaunes implantées au sol entre les files de rails.
- D'une antenne montée sous chaque engin moteur ainsi que d'un calculateur dans le compartiment moteur.
- D'un panneau de visualisation et d'un panneau de données dans les cabines de conduites.

Les antennes ont 2 fonctions:

- Envoyer aux balises l'énergie nécessaire à leur fonctionnement.
- Envoyer un signal électromagnétique à la balise qui lui renvoi instantanément une information lue par le calculateur.

Les balises ne sont donc pas alimentées électriquement, il en existe 2 types:

- les balises fixes qui ne renvoient qu'une seule information (vitesse limite en un point donné par exemple)
- Les balises commutables qui délivrent plusieurs informations (via un codeur) en fonction de l'indication donnée par les signaux (voie libre, avertissement ou carré par ex.)

Il peut donc y avoir plusieurs balises en un même point (au moins 2 pour connaître le sens de circulation du train)



Photo Olive



Photo Olive

Sur les sections de lignes équipées le KVB permet:

- le contrôle automatique et continu des vitesses limites
- le contrôle de la décélération en amont des zones de limitation de vitesse et des signaux fermés
- le contrôle de franchissement des signaux fermés.

Avant le départ le conducteur doit rentrer des informations au calculateur du KVB :

- La classe du train (voyageur, messagerie ou marchandise)
- La vitesse limite du train
- La longueur du train arrondie à l'hectomètre supérieur (ex: si un train mesure 420 mètres il entrera 500 mètres)
- Le coefficient de décélération en fonction des performances de freinage du train.

Ces données permettent au système de tracer 2 courbes de vitesse limite:

- Une courbe d'alerte qui, si elle est atteinte, déclenche un signal sonore en cabine de conduite pour avertir le conducteur de réduire immédiatement sa vitesse.
- Une courbe de contrôle qui, si elle est atteinte, déclenche les opérations de freinage d'urgence, c'est ce que l'on appelle la prise en charge (dans le jargon on appelle ça "se faire shooter").

-Indications données au conducteur par le système :

Les indications sont variables selon la version du système, voici les principales:

"00": contrôle de la décélération avant un signal d'arrêt fermé avec une vitesse d'approche à 30Km/H

"000": contrôle de la décélération avant un signal d'arrêt fermé avec une vitesse d'approche de 10km/h

Le contrôle à 10 ou 30km/h dépend de la distance entre le signal d'arrêt et le point à protéger.

"b": contrôle de vitesse actif pour les trains pouvant dépasser la vitesse de 160km/h

"P": contrôle de la vitesse à 160km/h

"FU" apparaît lors de la prise en charge par le système

"L": contrôle de vitesse pour une limitation temporaire de vitesse (zone de travaux)



La photo du mois



Kesskisspass sur LeL ?

L'actualité de Lyon en Lignes, en août 2006

Nouvelle rubrique consacrée à Givors

Suite à l'intégration prochaine du réseau Gibus dans le réseau TCL, nous avons créé une nouvelle page sommaire qui vous présente rapidement le réseau de la ville de Givors.

Nouvelle rubrique « Historique »

Suite à plusieurs demandes qui nous ont été faites, une rubrique « Historique » est en cours de construction sur Lyon en Lignes. Elle regroupera pour le moment les historiques des lignes TCL abordés dans Le Mag, puis nous y ajouterons différentes informations concernant le réseau TCL historique, avec photos, document ou plans en illustrations.

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 photographeur 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 nous contacter, rendez-vous sur notre page d'accueil, et remplissez le formulaire dans la rubrique « Contact ».

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

Remerciements :

Un grand merci à Bobmétro, bus64, 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 – Août 2006