

**Le  
Mag**



**du**

**SNOTCL**



# *Le Mag du SNOTCL*

## SOMMAIRE

L'enquête du mois.....	p3
Les brèves.....	p7
La photo du mois.....	p8
Le dossier technique.....	p9
La vie du site.....	p17

Le journal du Site Non-Officiel du réseau TCL

N°4 : Septembre 2003

© SNOTCL

# L'enquête du mois

## La Restructuration du Réseau de Surface de Septembre 2003



Source : SLTC

# Les modifications du réseau TCL à la rentrée de septembre 2003 et après l'arrivée du Tramway à St Priest fin octobre

Avec la suppression de la desserte jusque là assurée par la T65, une nouvelle liaison provisoire « LP » a été mise en place entre Mermoz Pinel (MD) et Manissieux Pierre Blanche. Cette ligne est exploitée en R312 ou en Agora Line. Elle est entièrement à tarification TCL et elle prendra l'indice 26 à l'arrivée du T2 sur St Priest (fin octobre 2003).

## LIAISON PROVISOIRE DÉPARTS DE MERMOZ PINEL destination Manissieux Pierre Blanche

Lundi au Vendredi																			H : 010AM	
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20					
41	06	07	07	22	02	22	02	02	03	05	05	05	03	06	31					
36	37	42		42			32	32	35	35	35	35	31							
Samedi																			H : 0106M	
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	20							
41	22	02	22	02	22	02	22	03	25	06	27	04	31							
42		42		42			45	48		45										
Lundi au Vendredi																			H : 0107M	
6	7	8	9	10	12	13	15	16	17	19	20									
52		10	30	55		20	45		10	30	50		10	28						

## LIAISON PROVISOIRE PASSAGES À BRON AÉROPORT destination Manissieux Pierre Blanche

Lundi au Vendredi																			H : 010AM	
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20					
55	20	21	21	36	16	36	16	16	17	19	19	19	17	20	45					
50	51	56		56			46	46	49	49	49	49	45							
Samedi																			H : 0106M	
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	20							
55	36	16	36	16	36	18	38	19	01	23	05	18	45							
56		56		56			58		42	44	59									
Lundi au Vendredi																			H : 0107M	
7	8	9	11	12	13	15	16	18	19	20										
05	23	43		08	33	58		23	43	03	23	41								

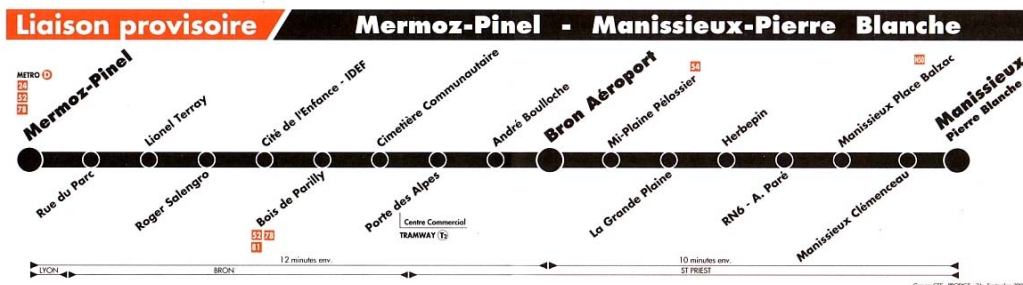
## LIAISON PROVISOIRE DÉPARTS DE MANISSIEUX PIERRE BÉNITE destination Mermoz Pinel

Lundi au Vendredi																			H : 010AM	
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	21						
15	15	15	25	05	25	05	08	08	08	08	08	08	08	05						
45	45	45		45			38	38	38	38	38	38	38							
Samedi																			H : 0106M	
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	21							
25	05	25	05	25	05	25	07	30	10	30	10	30	05							
45		45		45			49	50		45										
Lundi au Vendredi																			H : 0107M	
7	8	10	11	13	14	15	17	18	19	21										
30	50		10	35		00	25	50		10	30	50	05							

## LIAISON PROVISOIRE PASSAGES À BRON AÉROPORT destination Mermoz Pinel

Lundi au Vendredi																			H : 010AM	
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	21						
29	29	29	39	19	39	19	22	22	22	22	22	22	22	19						
59	59	59		59			52	52	52	52	52	52	52							
Samedi																			H : 0106M	
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	21							
39	19	39	19	39	19	39	21	03	24	04	24	44	19							
59		59		59			44	44	59											
Lundi au Vendredi																			H : 0107M	
7	9	10	11	13	14	16	17	18	20	21										
44		04	24	49		14	39	04	24	44	04	19								

Horaires valables du 01/09/03 au 26/10/03



La fréquence de la ligne est actuellement d'environ 25/30 minutes avec une amplitude assez bonne pour une ligne fraîchement créée. On remarquera également la grosse bourde d'impression sur la fiche horaire ou figure « Manissieux Pierre Bénite » au lieu de Manissieux Pierre Blanche !

## Liaison MERMOZ PINEL- MANISSIEUX

**A partir du 1<sup>er</sup> septembre jusqu'au 26 octobre 2003, une ligne provisoire reliera :**

Mermoz Pinel <> Bron Aéroport <> Manissieux Pierre Blanche.

**Grâce à cette ligne, profitez :**

- de la connexion avec le métro D à Mermoz Pinel,
- de la desserte de la zone d'activité à proximité de l'aéroport de Bron,
- de la desserte de la zone d'activité le long de la RN6.

**Tarification**

- Sur cette ligne provisoire, vous bénéficiez de la tarification TCL.

**Son fonctionnement**

- Cette ligne fonctionne du lundi au dimanche (fiche horaire jointe).
- A compter du 27 octobre 2003 et en raison de l'extension du tramway à St-Priest, cette desserte sera assurée par la nouvelle ligne 26.\*

Bachut <> Mermoz Pinel <> Bron aéroport <> Manissieux P. Blanche

\* Courant octobre, une information complémentaire sera diffusée sur cette ligne.

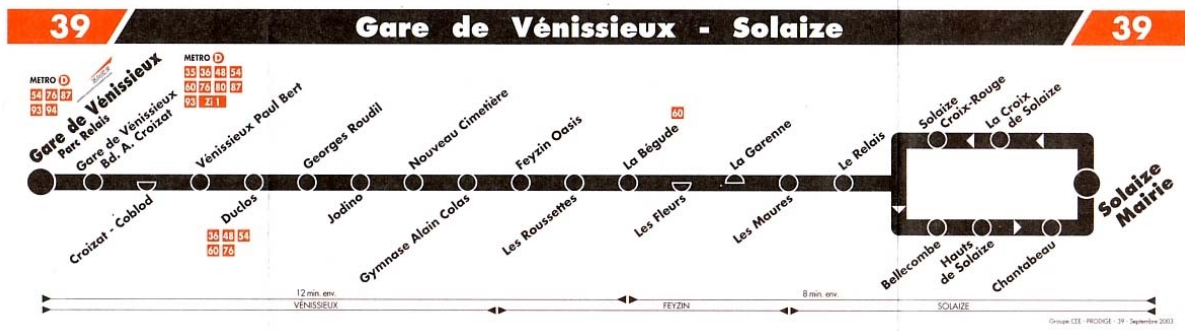
Cette nouvelle ligne semble donc une excellente initiative pour desservir un secteur jusque là encore très mal desservi, qui comporte pourtant de nombreux commerces qui drainent une foule importante. A noter enfin que la ligne effectue une petite bifurcation à Manissieux et fait correspondance avec la N50.



# La ligne 39

Pour compenser la disparition de la ligne 179 entre Perrache et Solaize, une nouvelle ligne 39 a également été créée entre Solaize et Gare de Vénissieux. Elle est exploitée par la SLTC en Obrador et en PR100.2, affrétés à la société privée TVRA.

Les liaisons entre le sud et le sud est de l'agglomération (Corbas, Solaize) et Perrache (ex-lignes 176/179) sont donc totalement supprimées, ces deux lignes effectuant désormais leur terminus à Parilly (MD). A noter également que la tarification TCL n'est plus valable sur ces 2 lignes, même à l'intérieur du Grand Lyon.



Cette rentrée 2003 sera donc marquée par une grande révolution au niveau des liaisons interurbaines. Les lignes 102 et 103 ont notamment été tout simplement supprimées et la ligne 186 a été reprise par TCL sous l'indice 86 mais qui reste exploitée par RNA. Seules les lignes 101/105/125, 171, 182, 184, 185, 198 et 296 restent avec un fonctionnement inchangé.

Pour la ligne T65, seul l'abonnement Rhône Pass demeure, l'abonnement transida n'étant désormais plus délivré par TCL, la ligne étant exploitée par Philibert depuis la 1<sup>er</sup> septembre.

# Les brèves

## Les essais sur le prolongement de la ligne T2

Les formations sur les zones de manœuvre de Porte de Alpes et St Priest ainsi que la reconnaissance de l'extension commencent ce vendredi 05 septembre. La « marche à blanc » commencera officiellement début octobre (La marche à blanc consiste à exploiter la ligne après Porte des Alpes sans voyageurs, après avoir évacué la clientèle, en marquant les arrêts normalement pour déterminer les temps de parcours).

## Travaux ligne T1

Les travaux pour la voie de retournement de Charpennes sont en voie d'achèvement et les tramways devraient pouvoir effectuer les renforts pour la DOUA à partir de la mi-octobre. Quant à la nouvelle station « Croix Luizet », elle devrait être desservie à la même période, le gros des travaux étant déjà terminé.

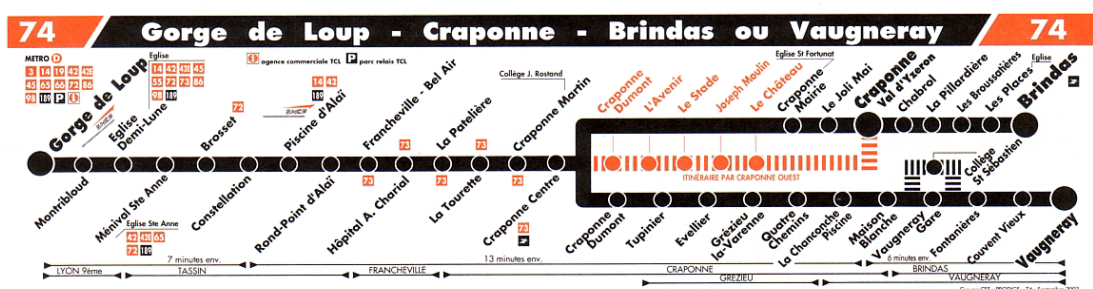


## Lignes 73/74

La desserte de Vaugneray est également touchée par la RRS de septembre avec des modifications qui portent sur les lignes 73 et 74 sur le secteur de Craponne et Vaugneray.

La ligne 73 est limitée à Craponne centre et termine son service vers 20h30 contre 00h00 auparavant.

La ligne 74 fait désormais une antenne à partir de Craponne : Vers Craponne Val d'Yzeron ou Brindas et vers Vaugneray en reprenant la même fréquence de desserte que l'ancienne de la 73. C'est également la 74 qui assurera le trafic de nuit entre Craponne centre et Gorge de Loup (MD).



## Les travaux sur la montée des soldats

D'après les dernières photos qui sont en notre possession, les travaux continuent sur la montée des soldats pour la futur ligne C1. On peut deviner à mi-pente, une esquisse de station avec un trottoir élargi et surélevé en milieu de chaussée... à suivre

## La photo du mois



La dernière trouvaille en terme de « gitanerie »... on se croirait à Sarajevo... !



# LE DOSSIER TECHNIQUE

## Le métro lyonnais



## **Ligne A : Perrache - Laurent Bonnevoy**

La ligne A prend son départ dans l'affreux centre d'échanges de Perrache, au niveau du trottoir de la place Carnot. La station est implantée en travers de feu le cours de Verdun et le tiroir de manoeuvre des rames est situé dans l'ancienne voûte centrale sous la gare SNCF.

La ligne A s'enfonce sous la rue Victor Hugo, commerçante artère piétonne, et marque son premier arrêt à Ampère - Victor Hugo. La ligne arrive ensuite place Bellecour, la station est implantée en biais sous la place, puisque la ligne s'engage sous la rue de la République, elle aussi transformée en artère piétonne depuis l'ouverture du métro. A hauteur de la rue Ferrandière commence la station Cordeliers qui prend fin rue Grenette. Toujours sous la rue de la République qui accueille cette fois piétons et trolleybus, la ligne A parvient à la station Hôtel de ville - Louis Pradel.

La ligne vire à droite par la courbe la plus serrée de la ligne, ce qui est une façon de parler, nous sommes loin des courbes "pliées sur le genou" des réseaux parisiens et marseillais. La voie passe dans le tablier du pont Morand, reconstruit pour l'occasion, ce qui explique les deux pentes de part et d'autre du pont sur les quais du Rhône, et la position du pont en diagonale par rapport à l'axe du Rhône.

La ligne s'enfonce ensuite sous le Cours Franklin Roosevelt, marque un premier arrêt au carrefour de l'avenue Foch, puis à l'angle de la rue Masséna.

C'est ici qu'aurait dû commencer le raccordement à niveau vers la station Brotteaux, qui, heureusement n'a pas vu le jour... La ligne traverse le carrefour Vitton - Belges, et quitte Lyon pour entrer dans Villeurbanne à la station Charpennes - Charles Hernu.

Dans Villeurbanne, la ligne A suit le rectiligne cours Emile Zola, où sont implantées les stations Villeurbanne - République, Gratte Ciel, Flachet et Cusset. Au delà, la ligne toujours sous le cours Emile Zola passe dans le pont piétonnier qui franchit le boulevard périphérique et arrive dans la station terminale de Laurent Bonnevoy, au pied de la gare bus.

La ligne continue, puisqu'au delà du tiroir de manoeuvre, la ligne se poursuit en voie unique vers les ateliers de la Poudrette, qui accueillent les rames des lignes A et B.

Quelques chiffres sur la ligne A:

Longueur : 8.2 km ( hors accès aux ateliers )

Nombre de stations : 13

Fréquentation : 231 000 voyageurs par jour

Temps de parcours : 20 minutes

Vitesse commerciale, arrêts inclus : 23 km/h

Intervalle théorique minimum : 2 minutes 40.

Intervalle réel en pointe : 3 à 4 minutes.

## **Ligne B : Charpennes - Stade de Gerland**

La ligne B prend son départ dans une station à voie et quai unique implantée sur l'une des voies de ce qui aurait dû être le "triangle des Brotteaux", qui aurait permis trois exploitations différentes combinées entre les lignes A et B ( voir les lyonnaises métropolitaines ). En sortie de station, la ligne passe à double voie.

La ligne quitte la rue des Emeraudes, pour passer place Jules Ferry, où est implantée la station Brotteaux. Puis la ligne passe sous le boulevard Jules Favre, traverse l'esplanade Vivier Merle et vire à droite : la station Part Dieu est installée au sous sol du centre commercial de la Part Dieu, et l'accès à la gare se fait par un tapis roulant qui débouche au pied du bâtiment de la gare, mais à l'extérieur.

La ligne B passe ensuite sous la rue Servient, puis sous la rue Moncey. La station Place Guichard est située à proximité de l'avenue de Saxe, qu'emprunte ensuite la ligne B. La voie s'installe ensuite sous l'avenue Jean Jaurès, qu'elle ne quittera plus jusqu'au terminus. Les stations sont implantées au carrefour Saxe-Gambetta, place Jean Macé, place Jean Jaurès, avenue Debourg et enfin square Galtier, au pied du stade de Gerland.

A noter qu'entre Jean Macé et Place Jean Jaurès existe un emplacement pour une station supplémentaire à hauteur de la rue Lortet. A noter aussi qu'existe un raccordement avec la ligne D, qui débouche en aval de Saxe-Gambetta.

Quelques chiffres sur la ligne B:

Longueur : 6 km

Nombre de stations : 9 + 1 réserve

Fréquentation : 101 000 voyageurs par jour

Temps de parcours : 15 minutes

Vitesse commerciale, arrêts inclus : 30 km/h

Intervalle théorique minimum : 3 minutes 40

Intervalle réel en pointe : 4 minutes

## **Le matériel des lignes A et B**

Type : MPL 75 ( Métro Pneu Lyon 1975 )

Composition : Motrice + Remorque +Motrice

Longueur : 54.40 m

Largeur : 2.90 m

Puissance : 600 ch

Alimentation : 750 V continu par troisième rail et frotteurs

Vitesse maximale : 72 km/h

Capacité : 364 voyageurs dont 160 assis, selon le taux de compression du voyageur...

Nombre de rames : 32



**Une rame de métro A en station Hôtel de Ville**

## **Ligne C : Hôtel de ville – Cuire**

Le départ de la ligne C se situe au deuxième sous sol de la station Hôtel de ville - Louis Pradel. Le départ s'effectue en crémaillère, puisque le tronçon de ligne Hôtel de ville - Croix Rousse se fait par une pente de 17%. Les courbes descendent à 80 m de rayon, valeur la plus faible de tout le réseau métro de Lyon.

La ligne émerge du tunnel place Croix Paquet, avant de s'engager dans le tunnel de l'ancien funiculaire de la Croix Paquet. La station Croix Rousse est implantée sous le boulevard du même nom à hauteur de la place... du même nom. L'accès se fait par une courbe de 80 m de rayon. En sortant de la station, les rames se libèrent de la crémaillère. A nouveau par une courbe de 80 m de rayon, la ligne C emprunte le boulevard des Canuts, tracé sur l'ancienne ligne ferroviaire Croix Rousse - Sathonay.

Une station est implantée au carrefour de la rue Hénon, à proximité de l'hôpital de la Croix Rousse et des ateliers de la ligne C. La ligne sort du tunnel à l'aplomb des ateliers. Le terminus de Cuire, à quai et voie unique, se fait place Jules Ferry. La ligne C n'ira probablement jamais plus loin...

Quelques chiffres sur la ligne C :

Longueur : 2.4 km

Nombre de stations : 4

Fréquentation : 26 000 voyageurs par jour

Intervalle en heures de pointe : 5 à 6 minutes

### **Le matériel de la ligne C :**

Type : MCL 80 ( Métro Crémaillère Lyon 1980 )

Composition : Motrice + Motrice

Nombre de rames : 5

Largeur : 2.90 m

Alimentation : 750 V continu par caténaire



**Une rame de métro C en station de Hôtel de Ville**

**L'intérieur d'une rame de la ligne C**



**Une rame du métro C à Croix Paquet.**

## **Ligne D : Gare de Vaise - Gare de Vénissieux**

La ligne automatique relie entre elles 3 gares : Vaise, Gorge de loup et Vénissieux. Au départ de Vaise, dans le pôle multimodal, les voies empruntent chacune leur tunnel jusqu'à la première station, place Valmy. Ensuite, elles reprennent chacune leur tube avant de se rejoindre dans l'ancien tiroir de manoeuvre de Gorge de loup, où la station est implantée en dessous des voies ferrées.

La ligne vire ensuite sur sa gauche et prend une forte pente, en parfait alignement sur plus de 1500 m. Avant d'atteindre la station Vieux Lyon, le profil est caractérisé par un court raidillon néanmoins abrupt. Ensuite, la ligne passe sous la Saône, avec un tube pour chaque voie. Il en est de même pour le passage sous le Rhône. Les deux voies se retrouvent de part et d'autre du quai central de Bellecour. En amont de Guillotière, sur la rive gauche, les deux voies sont désormais dans le tunnel unique.

Les voies remontent encore pour passer au dessus de celles de la ligne B, puis s'enfonce pour passer sous la trémie de la rue Garibaldi à la hauteur de la station du même nom, puis remonte pour passer au dessus des égouts, replonge pour passer sous la voie ferrée Part Dieu - Guillotière et remonte enfin à hauteur de la station Sans Souci : entre Guillotière et Sans Souci, la ligne D joue aux montagnes russes sous le cours Gambetta.

Sous le cours Albert Thomas, la ligne est en pente assez nette, avec un palier à hauteur de la station Monplaisir Lumière. Au bout du cours Albert Thomas, la ligne arrive à Grange Blanche. Au delà, la ligne grimpe sous l'avenue Rockefeller au début, puis par un tracé en forme de S, atteint la rue Paradin où est implantée la station Laënnec.

La ligne suit ensuite la rue du professeur Ranvier jusqu'au carrefour de l'avenue Mermoz et du boulevard Pinel. La ligne emprunte ensuite ce boulevard, passe sous le périphérique et atteint la station Parilly. Enfin, la ligne D passe sous l'avenue Jules Guesde, puis l'avenue Joliot-Curie pour atteindre le terminus de la gare de Vénissieux. Entre Parilly et Vénissieux est installé le raccordement vers les ateliers du Thioley avec accès orienté côté Vénissieux.

Quelques chiffres sur la ligne D :

Longueur : 13 km

Nombre de stations : 15

Fréquentation : 230 000 voyageurs par jour

Temps de parcours : environ 25 minutes

Nombre de rames nécessaires pour le service : 29

Vitesse commerciale, arrêts inclus : 22 km/h

Intervalle théorique minimum en pointe : 2 minutes

### **Caractéristiques des rames de la ligne D**

Type : MPL85 ( Métro Pneu Lyon 1985 )

Nombre de rames : 36

Composition : Motrice + Motrice

Longueur : 37 m

Largeur : 2.90 m

Capacité : environ 300 places ( selon le taux de compression du voyageur... )

Vitesse maximale : 70 km/h

Vitesse de croisière : 45 km/h



**Une rame du métro D a Gorge de Loup**



# LA VIE DU SITE

## Nouveautés

Une nouvelle présentation du SNOTCL est désormais disponible. Celle-ci permet une meilleure navigation sur le site, ainsi qu'une meilleure lisibilité. De plus, grâce à l'utilisation d'un nouveau langage de programmation (PHP), la vitesse de navigation est améliorée. Enfin, l'aspect général du site présente un meilleur rendu visuel.

De plus, deux nouvelles pages sont disponibles, l'une consacrée à l'accessibilité du réseau TCL de surface, mais aussi de métro et de tram (rubrique S'informer), et l'autre consacrée aux maquettes papiers à imprimer et réaliser soi-même et représentant des véhicules autobus TCL (rubrique Les +).

