Le Mag

L'actualité des transports de Lyon et sa région

n°41 - Octobre 2006

La ligne 31

Visite des quais de Saône

SUIVONS LES TRAVAUX

Fin des chantiers sur C1 et T3

DOSSIER COUP DE GUEULE

Les déboires de C1 à la Part Dieu...

Sommaire

Revue de presse *P4*

Découvrez le réseau TCL *P12*

Suivons les travaux : le réseau TCL bouge ! *P27*

Dossier coup de gueule *P37*

La photo du mois *P43*

Kesskisspass sur LeL ? *P44*

Revue de presse

La ligne 13 a 100 ans

L'actualité des transports de Lyon et sa région

L'insécurité, moteur de grève aux TCL

Funiculaire : réouverture lun

SNCF : quais chantiers !

Polémique sur la largeur des voies de Lea et Leslys

Demain, fin de perturbations des lignes 13 et 18

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

Collision train-voiture

Leçon de TER pour les collégiens

Cours Général-Giraud : retour à la normale demain

Vélo'v innove

Gratuité on remet çà

Dans les colonnes de "Lyon - Capitale", on découvre un article à propos de la gratuité sur le réseau TCL, échéances électorales obligent. On remet ça, donc... C'est cette fois-ci Etienne Tête (Les Verts), qui expose son point de vue.

"Les TCL ne sont pas concurrentiels : à l'exception du métro, c'est plus rapide de prendre sa voiture. Si parallèlement à la hausse du prix des carburants on offre la gratuité des TCL, beaucoup de gens laisseront leur voiture".

Il propose ensuite de choisir entre la construction du périphérique Ouest et la gratuité des TCL qui, selon lui, coûterait moins cher. Moins cher, oui, mais sur combien d'années ?

Mais ce n'est pas tout. On nous parle ensuite de Técély, la carte sans contact des TCL qui permet de charger des abonnements : "On a investi pour lutter contre la fraude dans un produit, Técély, qui n'a pas marché puisqu'on l'a remplacé ensuite par des portillons".

Il semble que le but de Técély et de la billettique en général ne soit pas bien saisi : la carte entre justement dans sa phase décisive avec l'arrivée des portillons. Non seulement elle permet l'accès au métro grâce à la validation, mais elle permettra à terme (ou à sa cousine, la carte "Oùra"), l'intermodalité et l'intégration tarifaire entre les différents réseaux de la région. De plus, avec la MPA, elle permet un accès rapide aux bus grâce à une validation plus rapide, et c'est donc tout l'intérêt de l'exploitant que de la développer le plus possible, y compris pour les titres occasionnels.

M. Tête propose ensuite d'intégrer la gestion des Lyon Parc Auto, avec une gestion intelligente entre des parkings centraux très chers, et des parcs relais extérieurs aux tarifs attractifs... Mais les Parcs Relais ne sont-ils pas déjà gratuits pour les utilisateurs des transports en commun ?

Finalement, il dresse un bilan globalement négatif de la municipalité en place, et affirme que le SYTRAL est mal géré. Certaines personnes à l'intérieur même de son parti trouvent ses propos un peu démagogiques...

La MPA avance

La MPA a été mise en place à Audibert et Vaise depuis notre dernier numéro. Les prochains dépôts sont dans l'ordre, Oullins, La Soie et enfin les Pins le 27 novembre date à laquelle le self service ne sera plus qu'un souvenir.

Changements dans le capital de Keolis

Le fond d'investissement "3i" va prochainement se désengager du capital de Kéolis. L'actionnaire majoritaire de l'entreprise restera la SNCF, et une transition "en douceur" devrait s'opérer, avec la recherche de nouveaux partenaires "ayant une perspective d'investissement de long terme". Kéolis exploite, à travers sa filiale Kéolis Lyon, le réseau TCL et Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, s'est dit rassuré sur la manière dont se déroulait cette opération.

Pour rappel, 3i détient 51,6% du capital de Kéolis, contre 44,6% pour la SNCF actuellement.

Petite rénovation à Perrache

D'ici le printemps prochain, le centre d'échange de Perrache devrait subir une première cure de remise en forme. Première phase d'un chantier qui vise à rendre le "bunker" plus propre et plus sécurisant, il s'agit d'une enveloppe de 213 000 euros qui va permettre la végétalisation d'une partie de l'édifice. Outre l'aspect "décoratif" évident pour cette structure faite de béton et de métal, il s'agit également pour la ville de Lyon de créer une véritable isolation phonique et thermique pour la gare routière, synonyme d'économie d'énergie et de diminution des nuisances sonores pour les riverains.
Une démolition de l'édifice n'étant pas envisageable à court ou moyen terme en raison des difficultés à faire transiter sans lui des milliers de véhicules, à gérer des bus et autocars, une liaison directe avec le métro et le tramway, il faudra donc que les lyonnais se contentent d'un lifting. Le chantier devrait prendre plusieurs années pour un montant total de 11 millions d'euros.
La Presqu'île verra-t-elle renaître un jour son cours de Verdun, enfouis depuis 30 ans sous des tonnes de béton et d'acier ?

Adieu 2025

Le Citélis 18 n°2025 a été victime d'un incendie accidentel dans l'enceinte du dépôt d'Alsace. Alors que ce véhicule rentrait au dépôt, un court-circuit a déclenché un incendie qui s'est très rapidement propagé. Le feu a gagné rapidement deux bâtiments du dépôt et également une voiture qui était à proximité. Tout les Citélis 18 ont été retiré du service une journée le temps de faire quelques vérification.

Des opposants à la ligne Sathonay/Trevoux

Comme la presse l'annonçait il y a quelques mois, la ligne de chemin de fer qui relie Sathonay à Trévoux, pourrait bien revivre en proposant une nouvelle desserte ferrée vers le nord de l'agglomération. Une majorité des communes concernées y sont favorables, et le projet pourrait bien être relancé d'ici la fin de l'année.
Cependant, tout le monde ne partage pas cet enthousiasme, et il apparaît déjà quelques oppositions, qui se font connaître via une association créée en 2001, "Non au train Sathonay - Trévoux", qui entend mener des actions. Mais ils n'entendent pas mener le combat en plaidant contre le projet, mais plutôt en dénonçant son manque d'ambition. avec notamment une rupture de charge à Sathonay, pénalisante dans le trajet des pendulaires.
Une manifestation est prévue le 18 novembre 2006, à Neuville.

Enquête sur la SNCF

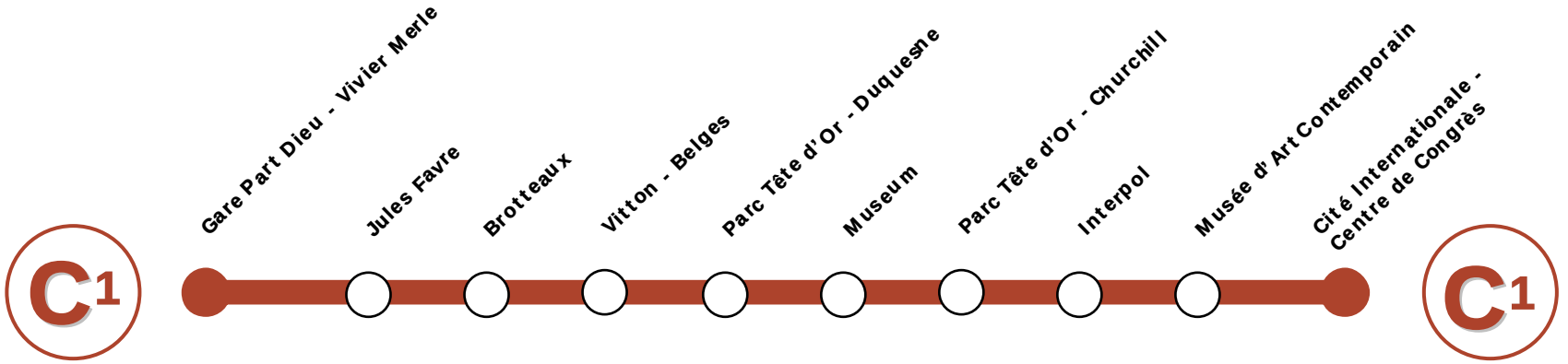
Les premiers résultats de la grande enquête sur la SNCF, lancée dans le journal "Le Progrès", arrivent peu à peu, et de grandes tendances commencent à se dessiner. Les clients sont très nombreux à faire des louanges au TGV, dont la qualité n'est plus à prouver pour une majorité de ses utilisateurs. Cependant, les clients du réseau TER voudraient bien que cette qualité soit également présente dans leurs trajets quotidiens, en région.
En effet, les principales critiques portent sur le réseau régional. Avec les fortes hausses de fréquentation enregistrées ces dernières années, en Rhône Alpes notamment, le manque de place aux heures de pointe, le manque de confort ou encore l'absence de cadencement sont autant de défauts qu'il faudra sans doute prendre en compte dans les années à venir.
De plus, un gros effort est demandé par la clientèle pour une amélioration sensible de l'information en cas de situation dégradée, et que celle-ci soit donnée en temps réel.
Enfin, beaucoup de lecteurs préféreraient voir une baisse de leur abonnement plutôt qu'une opération marketing avec des billets à 5€... A bon entendeur !

Le métro B à Oullins, enfin une avancée !

"Le SYTRAL a retenu la SEMALY pour la maîtrise d'oeuvre du prolongement de la ligne B du métro de Lyon, entre l'actuel terminus de Gerland et Oullins - La Saulaie. Ce prolongement, d'une longueur de 1,7 km, franchira le Rhône pour desservir le sud ouest de l'agglomération. Dès la première phase de réalisation, un pôle multimodal est prévu à Oullins qui deviendra ainsi un nouveau point d'entrée dans l'agglomération, ainsi qu'un site de remisage des rames. La mission de la SEMALY, dont le contrat s'élève à 12 millions d'euros sur un projet de 125 millions d'euros, comporte deux enjeux importants : elle se penchera d'une part sur les différentes solutions de franchissement du Rhône (tunnel, caissons immergés et tranchées couvertes, viaduc), d'autre part sur l'éventualité d'un passage de la ligne B en pilotage automatique intégral.
La mise en service du futur tronçon dont les travaux pourraient débuter en 2008, est à envisager à l'horizon 2014. Le SYTRAL devrait engager dans un second temps, un nouveau prolongement de la ligne B en direction de la mairie d'Oullins et des hôpitaux sud."

C1 en service

12 Octobre 11 heures : Alors qu'une grève bat son plein sur le réseau, les journalistes s'agitent, notre envoyé spécial aussi. A la Part Dieu un événement va se produire. La ligne C1 va être inaugurée. Après un peu plus d'un an de travaux et d'embouteillages, le secteur du 6ème arrondissement va retrouver une circulation plus fluide et bénéficier de nouvelles voies bus. Avec sa priorité aux feux la ligne C1 va relier la Part Dieu à la Cité Internationale en 12 minutes.
Les élus se bousculent, 2 Cristalis ETB18 flambants neufs à la livrée grise lignes Fortes arrivent, et c'est parti.
A la Cité après un discours en bonne et due forme c'est l'occasion pour Bernard Rivalta (président du Sytral) et Gérard Collomb (maire de Lyon) de s'adonner au jeu des interviews.



13 Octobre, 5 heures : Le première journée complète pour C1 débute. Pas grand monde sur les quais, mais…
On voit déjà apparaître les premiers dysfonctionnements, souvent liés au manque de civisme des automobilistes.
Premier point noir : le retournement de la ligne, situé en face du mail piéton de la rue Bouchut (en face de la bibliothèque de la Part Dieu). Tout le monde le sait, cet espace est réservé aux véhicules de transport en commun et aux véhicules autorisés (taxis et autres livraisons). Or, on s'aperçoit rapidement en se rendant sur place que cette interdiction n'est qu'utopique, et que la voie de desserte de l'esplanade Vivier Merle sert plus souvent de salon de thé et de salle de bisous bisous pour les déposes de voyageurs de la gare SNCF.
Pourtant la signalisation est abondante pour indiquer cette interdiction aux automobilistes : une paire de panneaux "sens interdit" est disposée au début de la voie, puis plus loin juste avant le retournement de la ligne C1. Pour préserver la giration des bus, un damier blanc a même été peint au sol pour signaler aux automobilistes qu'ils ne doivent pas s'arrêter sur cette zone (à noter que s'ils s'y arrêtent, ils ont déjà franchit 2 sens interdits successifs !!).
Résultat : la ligne C1 a été bloquée lors de son premier jour d'exploitation de 6h à 6h30 en raison d'un véhicule garé et le dimanche qui suis à plusieurs reprises. Cela risque de faire mauvais effet si ces arrêts d'exploitation viennent à se répéter, alors que nous sommes quand même sur une ligne forte ! Une solution temporaire a été trouvée, un agent de maîtrise est dépêché sur place toute la journée !! (sic).

Ceci dit, la ligne C1 présente de vrais atouts en terme d'image, un réel confort, une offre claire et lisible, il serait dommage que l'indiscipline des automobilistes vienne tout gâcher.

SYTRAL compétent sur Lyon-Saint Etienne ?

Nos élus sont des "boutiquiers". C'est par cette phrase accrocheuse que Lyon Capitale clos aujourd'hui un article au sujet de l'extension des compétences du SYTRAL au delà du Grand Lyon, jusqu'à l'aire urbaine de Lyon. C'est en effet Michel Mercier, Président du Conseil Général du Rhône, qui l'a proposé lors d'une séance extraordinaire, pour "parler des TCL". Il voudrait que le SYTRAL prenne en charge les réseaux urbains de l'aire urbaine de Lyon - St Etienne, ainsi que les trains qui relient les 2 villes. Les problèmes qui empêchent cette mise en place sont apparemment politiques mais Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, rétorque que le vrai problème est de savoir qui paye quoi. Il semble que le n°1 du SYTRAL en ait assez de voir débarquer sur le réseau TCL, des habitants de communes extérieures au Grand Lyon, qui ne participent donc pas à l'impôt. Certains ironisent en disant que le SYTRAL préfèrent ceux qui viennent à Lyon en voiture...
Du côté de Villefranche, le Maire semble irrité par de tels propos : pour lui, des habitants qui partent travailler à Lyon, c'est autant d'argent qui s'en va, et il ne compte sûrement pas payer pour voir ces emplois lui échapper !
On peut le constater, la situation n'est pas prête de se débloquer du côté de nos décideurs...

Pour de meilleures dessertes TER

Dès 2007, les voyageurs qui se rendent à Lyon en TER devraient voir leurs déplacements facilités. Avec la mise en place de REAL (Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise), les lignes vont peu à peu être améliorées, grâce à un cadencement des fréquences (départs avec des heures de passages fixes, et facilement mémorisables), à un réaménagement des gares et à la construction de parcs de stationnement. La première ligne REAL devrait relier Mâcon (71) à Vienne (38).

Les nouveautés à Vienne :

> Construction d'un parc de stationnement supplémentaire et réaménagement de la gare.
> Cadencement des dessertes avec augmentation de l'offre à destination de Lyon Perrache ou Lyon Part Dieu.

Résultat, à l'horizon 2007, un train tous les 1/4 d'heure circulera en direction de la capitale des Gaules ! Enfin, l'année 2009 marquera l'inauguration de la halte ferroviaire de Jean Macé, en connexion directe avec le métro B, le tramway T2 et plusieurs lignes de bus à forte fréquence. Une bonne manière de délester les gares lyonnaises surchargées, et de permettre aux salariés de rejoindre les points stratégiques de Lyon plus rapidement.

La ligne 101

Depuis la rentrée de septembre 2006, la ligne 101 qui relie Lyon - Perrache à Vienne via Givors a été le lieu de 2 agressions qui laissent sans voix les quelques voyageurs qui étaient présents ce jour là. En septembre tout d'abord, un groupe de délinquants monte dans le car, cagoulés, et agressent les voyageurs à l'aide d'armes blanches. Des personnes sont blessées et les voyageurs sont fortement choqués et ne comprennent pas les motivations de ces bandes plus ou moins organisées. En octobre, nouvel incident sur cette même ligne ! Elle transporte environ 2 000 voyageurs par jours, ce qui la classe en tête des lignes interurbaines du Rhône.
La ligne est exploitée par Véolia Transports (ex Connex Rhodalia) et la seule "arme" pour le conducteur : son téléphone portable. Lorsque des squatteurs montent et commencent à semer l'anarchie, il est obligé d'appeler discrètement la gendarmerie... Avec un taux de fraude de 16%, c'est la ligne la ligne qui fait le plus parler d'elle, malgré des contrôles fréquents effectués avec l'aide des forces de Police.
C'est la traversée de Givors qui semble la plus compliquée au niveau de "l'ambiance". En janvier, Kéolis Lyon exploitera les lignes d'autobus de cette commune, les conducteurs ne se sentiront-ils pas un peu isolés ?

Un nouveau stade pour l'OL

Gérard Collomb l'a annoncé, le futur nouveau stade de l'OL devrait se construire à Décines, près de la station "Décines - Grand Large" de T3. En qualité de Président du Grand Lyon, il a mis fin à un suspense interminable qui classait Vénissieux en tant que favoris, puis Pusignan.

Des portillons inefficaces ?

Les chiffres de la fraude sur le réseau TCL en 2005 sont tombés le 19 octobre : elle atteint 19,4% soit une hausse de 3 points par rapport à l'année 2004. C'est "Lyon Capitale" qui l'annonce dans ses colonnes, en criant au scandale : "Les portillons du métro ne stoppent pas la fraude". Le journal célèbre pour ses coups de gueule contre "les TCL", fustige le coût de l'installation des portillons (60 millions d'euros, en hausse de 35% par rapport aux chiffres prévus) et affirme qu'en plus, ils n'empêchent pas la fraude.

Nous nous posons la question suivant : comment juger l'efficacité des portillons alors même qu'actuellement seules 30 stations sur 41 sont équipées du système. De plus, les chiffres de la fraude étant donnés pour l'année 2005, il nous semble nécessaire de rappeler qu'en 2005, l'installation des portillons n'en était qu'au début, et qu'il serait plus judicieux de juger un tel système une fois sa mise en place terminée, après quelques mois de fonctionnement à plein régime ! Ou alors ne faudrait-il pas plutôt fustiger l'incivisme ?

De livraisons en mutations

Les Citélis 12 série 1600 seront affectés aux lignes 28 (1601 à 1618), 12 ,53, 96 (1619 à 1652), Givors (1653 à 1655).
Les Citélis 18 2034 à 2038 (dont les deux premiers déjà en service) sur la ligne 74.

Sécurité dans les transports publics

En accord avec la préfecture du Rhône et en raison de la recrudescence des actes de délinquance ces dernières semaines, les lignes de bus desservant les secteurs dits « sensibles » sont régulièrement détournées ou limitées, notamment en soirée. De nombreux actes de malveillance à l'encontre des véhicules et des personnels ont été perpétrés, et des personnels de police supplémentaires ont été affectés aux transports en commun lyonnais.

TCL Decouvrez le reseau TCL
LYON TRAVAUX
LA CHAUX
2411
BUS TCL
3617 VB 69

La parole à l'histoire

Par Bobmétro

1912 Création d'une courte ligne de tramway à voie métrique reliant le Pont Mouton à St Rambert l'Ile Barbe (alors commune indépendante).

1938 Tramway remplacé par un autobus GDSL.

1939 A la guerre, remise en service du tramway, limité à l'usine Rivoire & Carret.

1944 A la libération, suppression de tout service.

1952 Reprise du service avec un autobus PCR puis PLR à un agent.

1970 Les autobus PLR sont remplacés par des PH 80.

1971 (septembre) Prolongement de la ligne à St Rambert les Rivières.

1976 (mars) Prolongement à certains services au Centre Psychothérapique.
(décembre) Mise en self-service avec des Berliet PR 100 (série 2700).

Autobus PLR n°1802 - Collection Bobmétro

1978 (2 mai) A l'ouverture du Métro, prolongement du Pont Mouton à Perrache par les quais de Saône.

1982 (1er septembre) Prolongement de certains services à La Chaux (commune de St Cyr) et la ligne devient : Perrache – Pont Mouton – St Rambert les Rivières – La Chaux

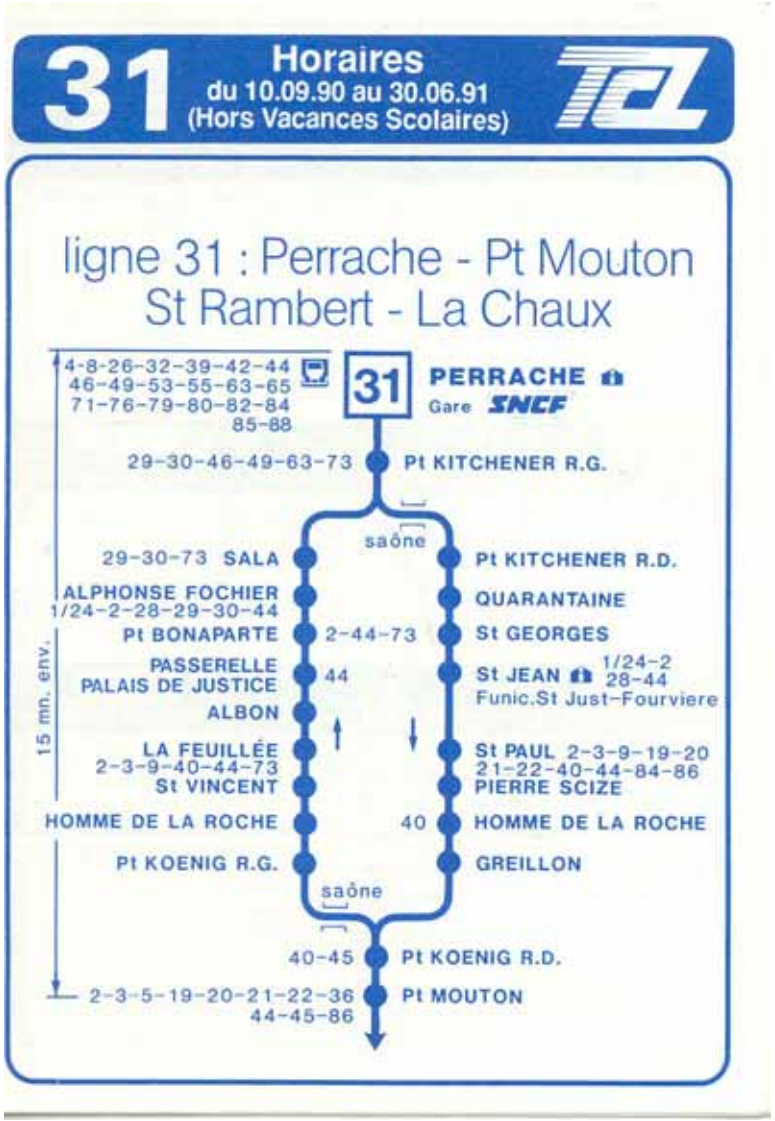
1984 (5 novembre) Mise en service de SC 10 R neufs (série 1500) à la place des PR 100.

1989 (10 avril) Création de la desserte de la 'Cité Edouard Herriot'.

1990 (7 février) La ligne est équipé de Renault PR 100.2 (ex-ligne 19).

1991 (9 septembre) Retour en arrière avec des PR 100 MI (série 3800).

1998 (2 avril) Mise en service de nouveaux autobus Agora 'S' (série 2400) qui circulent encore en 2006.



31 DEPARTS DE PERRACHE en direction de St Rambert les Rivières

DU LUNDI AU VENDREDI — H 800QM

H.	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
4H58 mn	15• 30 50 50	05 20• 25 40 45• 50 55	10 25• 35 40 55	10 25 40	00 15 35 55	15 30 55	15 35 48 59	15 30 54	00 25 45	00 15 30 45	10 30 40 44 55	10 25 40 55	08• 10 25 40 55	10 25 40 55	10 30 50	15 50	25	05 30	00	

SAMEDI — H 8106M

H	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
4H58 mn	11• 35 50	10 26• 27 50 55	15 35 50	10 30 55	15 25 50	10 35 50	05 25 45	00 20 40	00 25 45	00 25 40	00 25 45	05 25 45	05 30 45	10 30 50	10 30 50	15 50	25	05 30	00	

DIMANCHE ET FETES — H 8207M

H.	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
mn	16•	01• 05 26 50	15 40	00 20 50	15 40	00 25 50	10 35 55	20 40	20 40	00 30 50	20 40	00 30 50	20 50	15 30 55	25 50	15 50	25	05 30	00	

Heures avec un ● : départ de La Claire
Heures avec un • : départ de Pt Mouton
Heures soulignées : destination La Chaux

31 PASSAGES A ST RAMBERT LES RIVIERES en direction de Perrache

DU LUNDI AU VENDREDI — H 800QM

H.	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
mn	(15) (30) (50)	05 (25)• 35 (40) 54	00 05 (09) (20) (35) (50)	05 (20)■ (35) 39 (55)	(15) 29 (50)■ 53	(15) (35) (55)	19 30 (35) 55	(18) 23 48	(05) 18 (30) 48	(05) (25) 48	00 (20) 28 (45)	00 (15) 28 (45) 53	05 (10) (25) 38 (55)	00 08 (21) 28 (47) 53	(16) 22 (43) 47	(02) (20) 57	32	(00) (30) (56)	(26)	

SAMEDI — H 8106M

H.	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
mn	(15) (35) (55)	(20) (40) 59	14 (30) 50	(15) 39 (50)	(10) (35)	00 09 (30) (50)	(10) (25) (40)	00 (25) 49	(05) (25) 49	00 (25) 49	(10) 29 (50)	(10) (30) 54	(10) (30) 54	(15) (35) 59	(20) (42) 47	(02) (20) 57	32	(00) (30) (56)	(26)	

DIMANCHE ET FETES — H 8207M

H.	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
mn	(30)	(15) (40)	04 (25) (45)	(15) (40)	09 (25) (50)	(15) (35)	00 (25) (45)	05 44	(05) 29 (55)	15 49	05 (25) (55)	(15) 49	(10) 39 (55)	(25) (50)	22 (45) (55)	(20) 57	32	(00) (30) (56)	(26)	

Heures avec des () : départ de St Rambert les Rivières (TP)
Heures avec un • : départ de Pt Mouton
Heures avec un ○ : destination Gare de Vaise
Heures avec un ■ : destination Pt Mouton
Heures avec un ▲ : départ de La Sauvagère

31 PASSAGES A ST RAMBERT LES RIVIERES en direction de Perrache

DU LUNDI AU VENDREDI — H: 800QM

H	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
mn	(15) (30) (50)	05 (25) 35 (40) 54	(00) (05)■ (09) (20) (35) (50)	(05) (20)■ (35) 39 (55)	(15) 29 (50)■ 53	(15) (35) (55)	19 30* (35) 55	(18) 23 48	(05) 18 (30) 48	(05) (25) 48	(00) (20) 28 (45)	(00) (15) 28 (45) 53	05▲ 10 (25) 38 (55)	00▲■ 08 (21) 28 (47) 53	(16) 22 (43) 47	(02) (20) 57	32	(00) (30) (56)	(26)	

SAMEDI — H: 8106M

H	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
mn	(15) (35) (55)	(20) (40) 59	14 (30) 50	(15) 39 (50)	(10) (35)	(00) 09 (30) (50)	(10) (25) (40)	(00) (25) 49	(05) (25) 49	(00) (25) 49	(10) 29 (50)	(10) (30) 54	(10) (30) 54	(15) (35) 59	(20) (42) 47	(02) (20) 57	32	(00) (30) (56)	(26)	

DIMANCHE ET FETES — H: 8207M

H	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
mn	(30)	(15) (40)	04 (25) (45)	(15) (40)	09 (25) (50)	(15) (35)	(00) (25) (45)	(05) 44	(05) 29 (55)	15 49	05 (25) (55)	(15) 49	(10) 39 (55)	(25) (50)	22 (45) (55)	(20) 57	32	(00) (30) (56)	(26)	

Heures avec des () : départ de St Rambert les Rivières (TP)
Heures avec un * : départ de Pt Mouton
Heures avec un ○ : destination Gare de Vaise
Heures avec un ■ : destination Pt Mouton
Heures avec un ▲ : départ de La Sauvagère

31 DEPARTS DE LA CHAUX en direction de Perrache

DU LUNDI AU VENDREDI — H: 800QM

H	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
mn		45	00	30	20 45		10	15 40	10 40	40	20	20 45	30	00 20 45	15 40	50	25			

SAMEDI — H: 8106M

H	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
mn		50	05	30		00		40	40	40	20	45	45	50	40	50	25			

DIMANCHE ET FETES — H 8207M

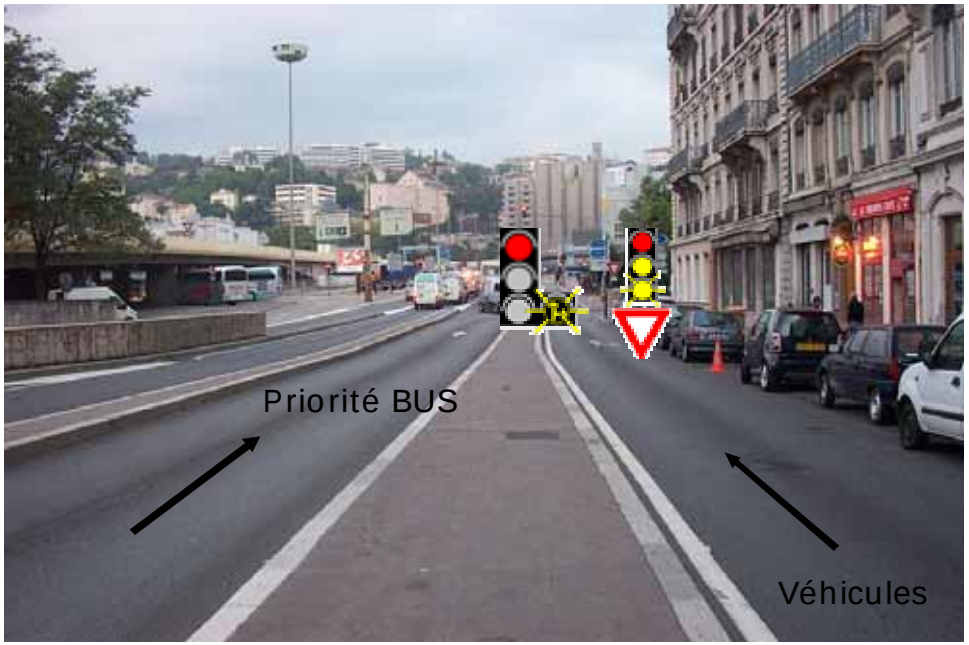
H	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
mn		55			00			35	20	40		40	30		15	50	25			

Balade au cœur du Val de Saône !

Tantôt ligne de rabattement dans le 9ème arrondissement de Lyon, tantôt ligne de desserte fine sur la Presqu'île, tantôt ligne transversale lorsqu'elle permet la liaison directe entre Vaise et le 2ème arrondissement, la ligne 31 a un tracé très varié, et côtoie des terrains très diversifiés. Une ligne directrice : la Saône, qu'elle suit de Perrache jusqu'à St Rambert.

Perrache, c'est ici que nous allons commencer notre excursion, dans la gare routière préférée des lyonnais. Au détour d'un pilier, notre Agora S surgit à fond dans un vacarme assourdissant, et fait trembler les dalles du centre d'échange.
Il file se placer en tête de quai, juste devant la 63. Il doit être en retard car il repart immédiatement en direction de la rampe Nord Ouest qui mène à la Saône.

Petite nouveauté en bas de cette rampe, des nouveaux feux ont fait leur apparition au droit de la rue Vaubecour, et permettent aux bus de passer devant tout le monde grâce à un feu jaune clignotant. Juste le temps pour lui de desservir l'arrêt « Pont Kitchener RG » au chaud dans un petit couloir réservé.



En bas de la rampe de Perrache, les véhicules s'avançaient dans l'intersection, empêchant les bus d'atteindre leur arrêt situé à droite de la chaussée. Désormais, les nouveaux feux devraient permettre de renforcer la priorité aux bus, les véhicules provenant de la voie de droite ayant un feu jaune clignotant et un panneau de « cédez le passage »...

A suivre !

Une fois la Saône franchie sur le Pont Kitchener - Marchand, nous ne quitterons plus la rive droite de la rivière, jusqu'au terminus. Dans l'autre sens, le retour se fait également par la rive droite jusqu'au Pont Koenig, puis par la rive gauche. Mais revenons à nos moutons.

Le pont franchi, nous prenons à droite en laissant devant nous l'effroyable montée de Choulans et ses odeurs nauséabondes pour partir à droite, en direction du quartier St Georges. Le profil est nettement plus accueillant, surtout depuis que les travaux du parking souterrain du Vieux Lyon sont en phase terminale.

En direction de Perrache, la ligne 31 emprunte un couloir commun avec les lignes 29 et 30 sur les quais Tilsit et Joffre.
A droite, la ligne 31 passe près de Célestins.

Nous longeons à présent le Vieux Lyon. En fait, c'est le cas depuis St Georges. Au pied des pentes du 5ème arrondissement, nous fonçons sur un largissime couloir bus, qui sert généralement de dépose minute ou d'espace de livraison, mais sa vocation est à la base d'accueillir simultanément des cycles et des véhicules de transport en commun.

Les rives de la Saône sont ici magnifiques, avec des façades colorées et des passerelles. Devant nous se profile déjà le fameux défilé de Pierre Scize.

La Saône effectue ici une double courbe et quelques tourbillons sont visibles en ce début de période automnale.

Depuis 2 ans sur le quai Pierre Scize, un site propre rénové suite à la construction d'une piste cyclable à double sens accueille plusieurs lignes qui viendront nous accompagner jusqu'au Port Mouton ou plus loin, jusqu'à la gare de Vaise.

Vaise : nous y entrons en franchissant le défilé de Pierre Scize. Le premier pont au sud de l'arrondissement est le Pont Koenig. Toujours dans un couloir bus, nous fonçons en direction de la Place du Port Mouton.

Jusqu'à la gare de Vaise, nous naviguerons en site propre. Via la Place Valmy et la rue de Bourgogne. Secteur souvent en proie aux embouteillages monstres, nous parvenons à y échapper en direction du Nord. En direction de Perrache, le franchissement de la place Valmy est une vraie bataille. Une fois extirpés, les bus de la ligne 31 peuvent emprunter la Grande rue de Vaise fraîchement rénovée.

Pour desservir le cœur de Vaise, nous nous enfonçons un peu dans l'intérieur des terres. Mais notre route retourne rapidement en direction des flots de la Saône.

Arrivée à gare de Vaise, le 1er gros arrêt de la ligne où des clients à destination de St Rambert et de La Chaux vont nous rejoindre.

La Chaux, c'est justement la destination qu'affiche notre bus, c'est à dire que la ligne ira au delà de St Rambert - Les Rivières, son terminus habituel.

Au-delà de Vaise, nous rejoignons à présent les quais de Saône, très roulants. Trop roulants. Notre Agora s'exprime de façon excessive. Attention : le quartier est en train de s'urbaniser et il n'est pas rare d'y trouver des piétons, écoliers ou cyclistes ! Les radars sont souvent sur le quai Sédaillan pour rappeler à l'ordre les automobilistes ou conducteurs de bus un peu trop motivés.

Après un passage furtif devant le siège de la société Infogrames, c'est désormais la Saône plus sauvage qui s'offre à nous. Devant nous, la charmante l'Île Barbe et ses passerelles branlantes. L'endroit est agréable en cette douce journée d'octobre.

Depuis la gare de Vaise, la ligne 43 nous tient compagnie. Elle va nous quitter juste au nord de St Rambert alors que nous quittons les berges de la Saône pour grimper vers le quartier des « Rivières », où nous ne ferons que passer alors que le bus qui nous suit y fera terminus.

La nuit, la ligne 31 effectue le trajet Perrache - St Rambert les Rivières. Petite particularité, la ligne 31 est la ligne de bus qui rentre en dernier sur l'ensemble du réseau TCL. Elle effectue un dernier départ de St Rambert aux environs de 00h55 pour finir son service à gare de Vaise vers 1h00 du matin. Une chose étonnante, elle effectue ce dernier trajet en service commercial alors que d'autres lignes effectuent leur retour au dépôt « haut le pied » (sans voyageurs).

Ci-contre : la boucle de la Cité E. Herriot, en correspondance avec la N76, la navette de St Rambert.

Continuons plus haut, jusqu'au lieu-dit « La chaux », situé sur les hauteurs, sur les premiers contreforts du Mont d'Or.

ligne **31**

Départs de Perrache

vers St Rambert → Les Rivières

vers La Chaux →

lundi au vendredi

H : 036AT

	H	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00
male	min	07 52	05 15 38 54	10 18 25 33 45 57	09 20 32 46	01 18 34 50	04 17 28 52	02 21 31 46 58	10 22 33 55	15 23 42 54	05 40	00 30 45	00 10 20 30 40 50	01 12 23 34 45 55	05 17 28 45	00 15 30 45	08 20d 38	35	05 43	13	25

Terminus : au milieu de nulle part, tous les voyageurs descendent de voiture (ah mince, il n'y a personne…).

31 LA CHAUX

Suivons les travaux !

Tramway
> Ligne **T4**

Sur le plateau des Minguettes, le terre plein central qui arborait une végétation importante a laissé place au chantier de la ligne T4 du tramway. Le SYTRAL a promis de replanter 2 fois plus d'arbres qu'il en arrachera, telle sera sa mission pour rendre possible l'insertion du tramway sur ces grands axes peu urbains.

Ci-contre, l'avenue Jean Cagne a été déviée, entraînant d'importantes perturbations sur les lignes 12, 12E, 36 et 48.

Du côté de la Darnaise, les pioches sont également de sortie. Les tours verront bientôt passer T4 dans une grande courbe inscrite dans le carrefour 11 Novembre / 8 mai 1945.

Ci-contre, les lignes 12, 12E, 36, 48, 60 et 93 dans la gare routière qui sera complètement détruite avec l'arrivée de T4, au profit d'un terrain vague.

Les lignes restantes (la 36 et la 48 seront ici supprimées) feront terminus plus au sud, au terminus de T4 « Minguettes - Polycliniques ».

Derrière, la paisible contre-allée vêtue de pavés autobloquants à la mode des années 70/80 est en passe d'être démantelée, également en vue du passage des rails.

Trolleybus
> Ligne C1

Fin des travaux pour C1. Les derniers essais d'octobre, avant le 12, pour le simple plaisir des yeux.

Photo ci-dessous : Olivier Meyer

Tramway
> T3

Derniers ajustements pour la Ligne de l'Est de l'Agglomération, la bien nommée T3.

Ces dernières semaines, ce sont les traversées piétonnes des voies qui ont été installées. Il s'agit de planches de bois de type « Tech », qui nous paraissent bien glissantes par temps de pluie. Un revêtement anti-dérapant a été insérée entre les lattes (fine couche noire visible sur la photo).

Du côté des stations, elles sont également en cours de finition : ici à « Vaulx en Velin - La Soie ».

Dans la semaine du 30 octobre au 3 novembre se termine la formation des futurs 33 conducteurs de la ligne. Ensuite, viendra la période de « marche à blanc », qui consiste à simuler le service commercial normal, sans prendre de voyageurs, pour caler les derniers réglages.

A noter :

La ligne sera officiellement inaugurée le 27 novembre à partir de 17h au départ de Gare Part Dieu - Villette. 8 rames partiront en convoi en direction de Meyzieu ZI vers 17h30 pour le protocole.

Ce même jour, la ligne sera en circulation exceptionnelle, uniquement pour le Salon Pollutec.

Le 2 décembre, la ligne sera gratuite entre 9h et 18h pour les riverains.

Enfin, la ligne entrera officiellement en service commercial le lundi 4 décembre 2006.

Premiers tests pour le système d'information voyageurs qui semble fonctionner correctement. On remarquera que les afficheurs ne sont pas du même type que sur les lignes T1 et T2.

Métro
> A

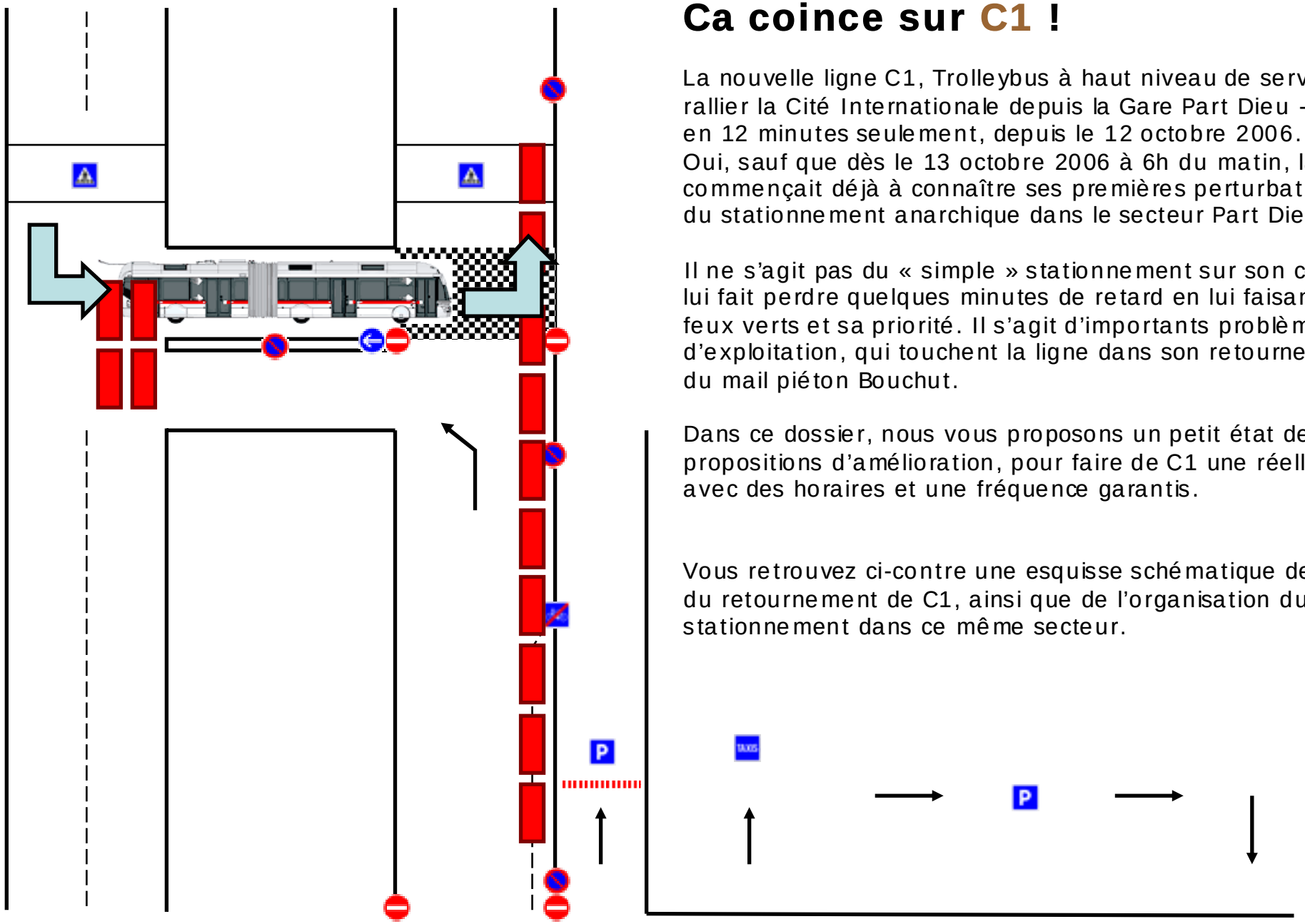
Sous la station de T3, les ouvriers s'affairent à la confection de la nouvelle station de métro A. La partie souterraine semble désormais achevée pour le gros œuvre, les rails sont même posés depuis une bon moment maintenant. En surface, les premiers aménagements sont en cours.

Métro
> C

Des travaux qui s'éternisent…

Les travaux de réaménagement de la station Cuire, suite à l'installation des portillons de contrôle d'accès et à la création d'un nouvel accès semblent s'éterniser, au grand désespoir des utilisateurs quotidiens de cette ligne. En effet, l'accès qui était jusque là le plus utilisé est pour le moment condamné pour permettre ces travaux.

Le dossier
coup de gueule
Les déboires de C1 à la Part Dieu - Vivier Merle



Ca coince sur C1 !

La nouvelle ligne C1, Trolleybus à haut niveau de service, permet de rallier la Cité Internationale depuis la Gare Part Dieu - Vivier Merle en 12 minutes seulement, depuis le 12 octobre 2006.
Oui, sauf que dès le 13 octobre 2006 à 6h du matin, la ligne commençait déjà à connaître ses premières perturbations, en raison du stationnement anarchique dans le secteur Part Dieu.

Il ne s'agit pas du « simple » stationnement sur son couloir bus, qui lui fait perdre quelques minutes de retard en lui faisant rater ses feux verts et sa priorité. Il s'agit d'importants problèmes d'exploitation, qui touchent la ligne dans son retournement, en face du mail piéton Bouchut.

Dans ce dossier, nous vous proposons un petit état des lieux, et des propositions d'amélioration, pour faire de C1 une réelle ligne forte, avec des horaires et une fréquence garantis.

Vous retrouvez ci-contre une esquisse schématique de l'organisation du retournement de C1, ainsi que de l'organisation du stationnement dans ce même secteur.

La dépose minute de la gare SNCF est pourtant bien indiquée ! Malgré cela, les véhicules s'engouffrent tous sur le site propre bus où tentent péniblement de circuler les lignes 28, 36, 37, 47, et 99. Et depuis peu la nouvelle ligne C1, une ligne dite « forte » avec une fréquence garantie et une amplitude horaire importante.

Ce stationnement, qui peut être aussi bien du dépose minute que du stationnement abusif journalier (!) paralyse le secteur aux heures de pointe, mais parfois aussi aux heures creuses (d'après le témoignage de conducteurs l'empruntant à toutes heures).

Pourtant, la signalisation est abondante et claire : sens interdit sauf bus, taxis, desserte, riverains et vélos. Comble de la bêtise, les véhicules qui se garent juste derrière ce panneau s'installent tranquillement sur ce qui est sensé être une bande cyclable... Elle est très rarement visible, tellement le stationnement est fréquent !

Comme les automobilistes les plus invétérés ont quand même une conscience, ils ne vont *généralement* pas jusqu'au bout du site propre, c'est-à-dire devant la station de tramway. Ils font la plupart du temps demi-tour juste au sud du retournement de C1, et retournent sur la rue Servient.

Ils tournent à gauche, croyant avoir évité le second sens interdit, en oubliant qu'ils en ont déjà franchi un 200 mètres avant, le mal est donc déjà fait pour les forces de l'ordre qui sont souvent dans les parages.

Juste au nord, c'est C1 qui fait demi-tour : un damier a été peint au sol pour matérialiser la zone dans laquelle rien ne doit se trouver, pour permettre la giration du bus. Encore une fois, cette peinture reste un vœux pieux... Des voitures se garent dessus, certains taxis font descendre leurs clients dessus alors qu'il existe des déposes spéciales pour les taxis...

Vous l'aurez compris, la Part Dieu et C1 vivent en pleine anarchie et la police municipale, aidée de la nationale et des agents de maîtrise TCL n'abondent plus et leurs carnets de PV sont vides ! Il semble que même la répression à outrance ne porte pas ses fruits !

Au droit du retournement, un arrêté d'interdiction de stationner avec mise en fourrière immédiate a été placé : rien n'y fait !

Ci-contre, un taxis fait descendre ses clients sur le passage piéton, juste en aval du damier bus…

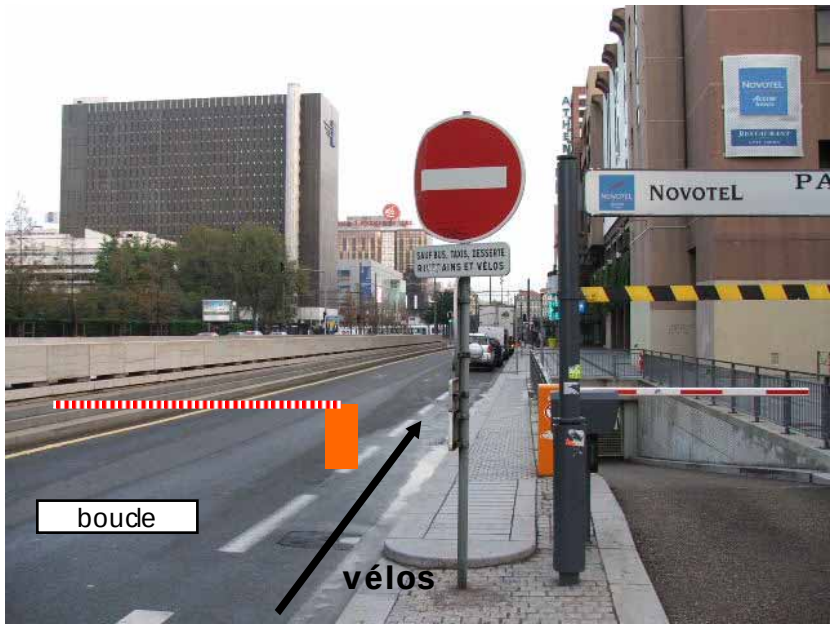
Ci-contre, repose en paix une bande cyclable… Au lieu de cela, un stationnement incessant, mais apparemment les personnes concernées n'en ont pas vraiment « pour 2 minutes ».

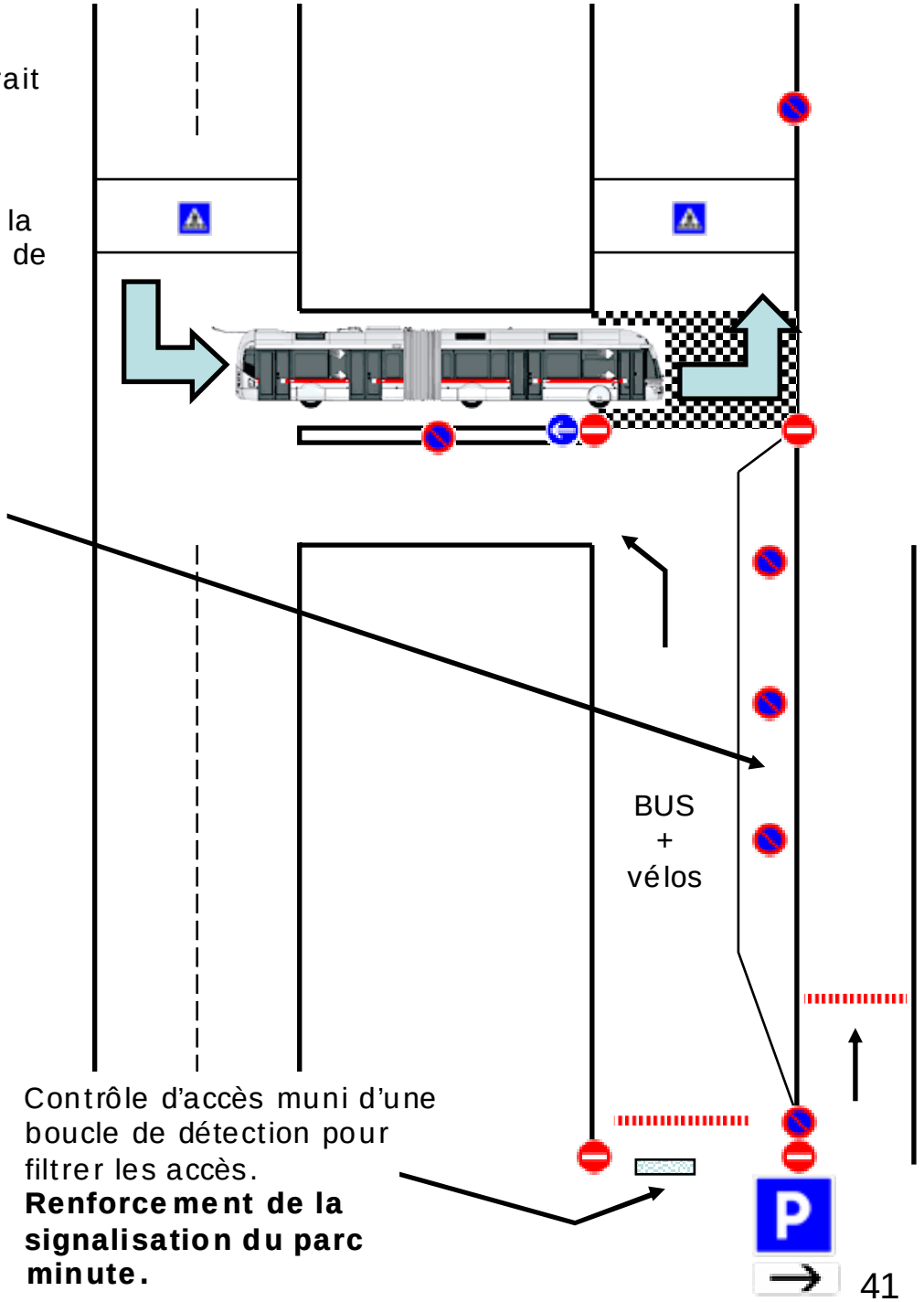
Nos propositions

Nous proposons la mise en place d'un contrôle d'accès, qui filtrerait les entrées du site propre. Un espace permettrait aux cycles de passer cette barrière sans encombres.
Le passage est en accès libre pour permettre aux bus, taxis et livraisons et autres véhicules autorisés d'y accéder. Simplement, la présence d'une barrière avec signalisation renforcée, notamment de l'accès au parking minute, devrait limiter les intrusions !

Bande cyclable supprimée au profit d'un durcissement (trottoir) et d'une réduction de voirie. La voie restante accueille sans problème les cycles et les bus sur un site commun. La présence d'une seule voie de circulation large interdit tout stationnement.

Le parking à droite a droit à sa barrière : pourquoi pas les bus ?





Contrôle d'accès muni d'une boucle de détection pour filtrer les accès.
Renforcement de la signalisation du parc minute.

En conclusion

Des mesures sont à prendre rapidement car la situation devient inextricable dans ce secteur de la Part Dieu. Outre l'image de la nouvelle ligne C1 qui est mise en péril, d'autres lignes à forte fréquence passent sur ce site propre et les enjeux sont importants à l'approche du centre directionnel de la Part Dieu.

Sans commentaire…

La photo du mois

Kesskisspass sur LeL ?

L'actualité de Lyon en Lignes, en octobre 2006

Sortie Lyon en Lignes

Merci à tous pour votre participation à notre dernière sortie Lyon en Lignes, qui s'est déroulée dans une excellente ambiance, comme d'habitude. Le beau temps a participé à notre bonne journée.

Merci à tous, vivement la prochaine sortie !

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

Les photos utilisées dans le Mag de Lyon en Lignes

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

www.keolis-lyon.fr

Pour plus de transparence et de respect de la personne, nous évitons autant que possible de faire apparaître les visages du personnel du réseau TCL et des passants. Lors des prises de vue en gros plan, nous demandons systématiquement l'autorisation à la personne intéressée si cela est possible (véhicule à l'arrêt).
Si votre visage apparaît sur une photo parue dans notre Mag, merci de nous en excuser et de nous le signaler afin que nous puissions faire le nécessaire. Merci à vous pour votre compréhension.
Pour toute suggestion, commentaire ou critique, n'hésitez pas à vous exprimer par mail. Si une photo vous plait et que vous souhaitez la recevoir par e-mail, n'hésitez pas à nous contacter !

Pour 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, Olivier Meyer et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Octobre 2006