

# Le Mag

L'actualité des transports de Lyon et sa région  
n°44 - Janvier 2007

**De Gibus à TCL,**  
l'heure du  
premier bilan

**La ligne 34**

La ligne des frères Lumière

**Gros carton sur T3**

La voie est-elle libre  
pour C3 ?

**Dossier technique :**  
Comment renuméroter  
le parc TCL ?

## Sommaire

Revue de presse	<i>P3</i>
Découvrez le réseau TCL	<i>P9</i>
Givors, Grigny : l'heure d'un premier bilan	<i>P24</i>
T3 : gros carton !	<i>P29</i>
Suivons les travaux : le réseau TCL bouge !	<i>P33</i>
C3 : la voie est-elle libre ?	<i>P37</i>
Le dossier technique	<i>P49</i>
La photo du mois	<i>P52</i>
Kesskisspass sur LeL ?	<i>P53</i>

**La journée sans-voiture rassembleuse mais rebaptisée**

à l'occasion notamment de sa dévotion le 22 septembre, sur une semaine présidentielle



Depuis Lyon (ici) et il était de constater que l'adhésion de plusieurs milliers de citoyens peut être la bonne solution pour une ville.

Le rassemblement a été à l'initiative de la municipalité de Lyon, avec les conseils de quartier lyonnais. Différents, selon le secteur de l'habitat, dans les communes de l'agglomération lyonnaise, il est venu de la ville de Lyon, de la région lyonnaise et de la région Rhône-Alpes. Les rassemblements ont été organisés à l'initiative de la municipalité de Lyon, de la région lyonnaise et de la région Rhône-Alpes. Les rassemblements ont été organisés à l'initiative de la municipalité de Lyon, de la région lyonnaise et de la région Rhône-Alpes.

Il est 22 septembre et sur la première table, le rassemblement a été organisé à l'initiative de la municipalité de Lyon, de la région lyonnaise et de la région Rhône-Alpes. Les rassemblements ont été organisés à l'initiative de la municipalité de Lyon, de la région lyonnaise et de la région Rhône-Alpes.

# Revue de presse



## L'actualité des transports de Lyon et sa région

### L'insécurité, moteur de grève aux TCL



**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.

### Laçon de TER pour les collégiens



Le trafic a été perturbé toute la journée. Les lignes 48, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100 ont été perturbées.

### Funiculaire : réouverture lurt



**Polémique sur la largeur des voies de Lea et Leslys**  
Selon le PRACIT Rhône-Alpes, les travaux d'élargissement des voies de Lea et Leslys ont été effectués.

### Cours Général-Gilou : retour à la normale demain



**Collision train-voiture**  
Un train de marchandises a heurté une voiture sur la voie de Lea et Leslys.

### SNCF : quels changements ?



**Cours Général-Gilou : retour à la normale demain**  
Les travaux menés cours Général-Gilou suite à l'éclatement d'un mur de soutènement ont été achevés.

### Collision train-voiture



Un train de marchandises a heurté une voiture sur la voie de Lea et Leslys.

### Cours Général-Gilou : retour à la normale demain



Les travaux menés cours Général-Gilou suite à l'éclatement d'un mur de soutènement ont été achevés.

### Vélo'v innova



Le service de vélos en libre-service Vélo'v innova est disponible à Lyon.

Il est 7h25 ce 1er janvier 2007, et le premier bus TCL sort du dépôt de Givors pour effectuer son 1er départ de Grigny la Colombe à 7h30. Il s'agit du Citélis n°1654, conduit par un ancien conducteur Gibus, désormais devenu "Kéolis Givors". Dans des rues désertes, nous effectuons les premières rotations sur les lignes 211, 213 et 215, avec un conducteur expérimenté, qui nous mène à bon port avec beaucoup de souplesse et de professionnalisme. Les clients sont peu nombreux : 2 seulement entre 7h30 et 10h du matin, mais les givordins sont certainement en train de se remettre tout doucement de leur réveillon. De plus, un bus dans les rues de Givors un jour férié, c'est une première. En effet, le réseau Gibus ne fonctionnait pas les jours fériés.

### **Bienvenue Givors, bienvenue Grigny !**



Photo Patafix

### **Top départ aux Sept Chemins**

Top départ pour les travaux d'aménagement du gigantesque carrefour à sens giratoire des 7 chemins, à Bron, dans l'est de l'agglomération lyonnaise. Ils devraient durer 9 mois environ et les automobilistes et bus TCL circulant dans le secteur pourront donc goûter à ce nouvel aménagement dès octobre 2007.

Les aménagements prévus ont pour but de modifier en profondeur ce carrefour actuellement surdimensionné, qui autorise des vitesses élevées, et n'est pas très sécurisant pour les piétons qui doivent couper des voies larges, et faire d'importants détours pour se rendre d'une rive à l'autre du giratoire.

Du côté des transports en commun, fini le stationnement de régulation sur le terre plein central, son rayon va en effet être réduit de 10 mètres. Le SYTRAL pourra en contre partie bénéficier d'un nouvel aménagement, à l'angle Roosevelt / Reclue, qui rassemblera l'ensemble des lignes de bus desservant le secteur.

Pour les piétons, des îlots protecteurs verront le jour, ainsi qu'un balisage lumineux des traversées piétonnes, les rendant plus visibles pour les automobilistes.



## Lyon Saint Exupéry un aéroport européen ?

Les patrons sont catégoriques : Lyon n'a qu'un petit aéroport de niveau européen, qui n'est pas du tout à la hauteur de leurs attentes. Manque de liaisons internationales, de liaisons inter-continentales, Lyon Saint Exupéry ressemble plus à un aéroport domestique qu'à un véritable aéroport international d'affaire.

Malgré un trafic en constante augmentation chaque année, l'aéroport de Lyon n'arrive pas à décoller et à talonner celui de Nice - Côte d'Azur, qui se situe encore loin devant au palmarès des aéroports de province.

Les perspectives de croissance pour l'aéroport lyonnais sont pourtant nombreuses. Les vols à bas prix ne constituent actuellement qu'un faible pourcentage des vols, alors qu'il est très élevé dans les autres grands aéroports français. L'arrivée de LESLYS, le tramway rapide entre la gare de Lyon Part Dieu et l'aéroport, devrait dès l'automne 2009 booster sa fréquentation. Enfin, une emprise spatiale a été prévue à l'ouest des installations actuelles, dans l'éventualité de la construction de deux nouvelles pistes.

D'après certains, la gestion de l'aéroport lyonnais laisserait à désirer, et on pointe du doigt la Chambre de Commerce, qui est chargée de son exploitation. On se dirigerait apparemment vers une véritable entreprise aéroportuaire, avec une façon de fonctionner totalement différente... A quand un "Aéroport De Lyon" ?



## Métro non-fumeur

Malgré les nombreuses campagnes de communication du SYTRAL pour rappeler aux usagers que la cigarette est strictement interdite sur le réseau TCL, il semble que le message ait beaucoup de mal à passer. Outre les irréductibles rebelles qui fument dans l'ensemble du réseau TCL, la plupart des usagers sont très bien informés que l'usage de la cigarette est prohibé dans les bus, tramways et métros du réseau TCL. Pour ce qui est des stations de métro, il n'est cependant pas rare d'y voir des cigarettes s'y consumer, en parfaite connaissance de cause ou non, alors qu'elles n'ont rien à y faire non plus. Les personnes interrogées sur la question tombent souvent des nues lorsqu'on les informe de l'interdiction... Notre métro lyonnais est relativement propre au regard de certaines autres agglomérations, mais cette odeur permanente de cigarette est parfois très désagréable et les innombrables mégots que l'on observe entre les rails démontrent que c'est une pratique courante, qui n'est pas forcément l'oeuvre de "jeunes délinquants", mais parfois aussi de costumes cravates...



### Autoroute A45 un choix judicieux ?

La future autoroute A45, qui doit relier Lyon à St Etienne sans passer par Givors, ne fait décidément pas l'unanimité. Cet après midi, une manifestation a eu lieu depuis la place Carnot jusqu'aux Terreaux, pour dénoncer ce projet. Entre 2 000 et 3 000 personnes ont battu le pavé : souvent des habitants des communes traversées ou des écologistes. Un projet qui devrait voir le jour dans une dizaine d'années.

Ce projet a notamment pour but d'améliorer la desserte du Sud Ouest lyonnais, et de développer la liaison Lyon > St Etienne, actuellement effectuée sur l'autoroute A47, vieillissante et dangereuse. Mais une nouvelle autoroute ne va-t-elle pas encore aspirer un trafic supplémentaire, alors que les pouvoirs publics essaient dans le même temps de développer de façon efficace les relations ferroviaires dans la grande région lyonnaise ? Les politiques menées ne sont-elles pas contradictoires ? Une rénovation et une sécurisation de l'A47 ne sont elles pas préférables ?



### T3 un succès certain

LEA-T3 a la cote ! En effet, à peine plus d'un mois après sa mise en service officielle, les premiers chiffres sont tombés. La ligne enregistre d'ores et déjà une fréquentation de 15 000 voyages par jour, avec des pointes à 20 000. Rappelons que la ligne dessert des zones bien moins denses que ses soeurs T1 et T2, et que ces chiffres sont très honorables, voire excellents\*. De plus, en septembre, le métro A sera prolongé à la station "Vaulx en Velin - La Soie", en correspondance avec T3, ce qui va sans nul doute amener une clientèle supplémentaire. A noter qu'une nouvelle restructuration du réseau bus aura lieu à cette occasion, notamment pour optimiser les rabattements sur ces deux lignes fortes structurantes.

Après quelques semaines d'exploitation à peine, les modifications d'horaires sont déjà nombreuses, et quelques adaptations ont déjà été programmées, pour faciliter encore l'attractivité de cette nouvelle ligne de tramway. Dans un premier temps, le premier départ de la ligne en direction de la Part Dieu qui se faisait à 4h46 depuis la station Meyzieu gare a été avancé à 4h43, de la station Meyzieu Z.I. Mais cette semaine, ce premier départ a même été avancé à 4h27, pour permettre un premier départ de la Part Dieu à 5h02, arrangeant par la même occasion quelques clients très matinaux, comme les facteurs par exemple. De plus, cette adaptation de l'amplitude de fonctionnement de la ligne permet dorénavant une correspondance avec le premier départ de la nouvelle ligne de desserte interne de la Z.I. de Meyzieu, la ligne "Zi2".

Mais les fréquences de la ligne en heures creuses (16 min) et la nuit (32 min) seront-elle modifiées ?



## Changement d'opérateur pour Optibus

Depuis le 1er janvier, il y a aussi du changement du côté d'Optibus, le service réservé aux personnes étant dans l'incapacité d'utiliser les transports en commun en raison d'un handicap important. En effet, lors du renouvellement de la délégation de ce service, le SYTRAL a choisi d'écarter Inter Rhône-Alpes (filiale de Kéolis), au profit du GIHP, qui devra donc le gérer jusqu'en 2010.



## Du nouveau dans la pub

La société Clear Channel, principal concurrent de JC Decaux et n°1 de l'affichage publicitaire dans le monde, vient de remporter l'appel d'offre du SYTRAL. Le marché concerne 7 000 espaces publicitaires sur les bus et dans les stations de métro et de tramway de l'agglomération lyonnaise. Ce contrat prend effet au 1er janvier 2007.



## Des clients plus fidèles

Alors que les grèves sont de plus en plus fréquentes sur le réseau TCL, les clients n'ont jamais été aussi fidèles aux transports en commun. Avec une hausse de 5,7% par rapport à 2005, le réseau compte aujourd'hui près de 146 millions de déplacements par an. Autre chiffre intéressant : le nombre d'abonnés a augmenté de 7,3% et la vente de tickets de 2,1% depuis l'an dernier. Par contre, les ventes de camets de 10 tickets ont quant à elles baissé de 0,5%, notamment en raison du report de l'achat des camets étudiants / scolaires vers les abonnements correspondants, qui ont été rendus plus abordables. Enfin, les ventes de tickets unitaires ont augmenté de 6,8%, malgré un prix fixé à 1€50.



# A vos agendas, pour 2007

## Les évènements à venir pour l'année 2007 :

**BUS** : le réseau Gibus de Givors et Grigny laisse place au réseau TCL.  
> depuis le 1er janvier 2007.

### **Trolleybus C3** :

Mise en service de la ligne entre "L. Bonnevoy" et "Vaulx en Velin - La Grappinière" (sous l'indice "51").  
> Février (première phase)

Mise en service complète de la ligne entre "Gare St Paul" et "Vaulx en Velin - La Grappinière".  
> Septembre (seconde phase)

**Tramway T4** : début des travaux de plateforme entre "Jet d'Eau - Mendès France" et "Cliniques - Feyzin".  
> Février

**Métro A** : mise en service du prolongement entre "L. Bonnevoy" et "Vaulx en Velin - La Soie", connexion avec T3.  
> Septembre

**BUS** : restructuration du réseau TCL sur le secteur de Givors / Grigny avec hausse de 30% de l'offre, et sur le secteur Vaulx en Velin la Soie.  
> Septembre

**LESLYS** : début des travaux du tramway express entre Meyzieu Z.I. et l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.

**SNCF** : développement du projet REAL et de la carte Oura !

**TCL** Découvrez le  
réseau TCL



**La ligne 34**

La ligne des frères Lumière

# La parole à l'histoire



*Par Bobméto, avec la participation de JM-C*

**1925** : Partant des **Cordeliers**, la première ligne numéro 34 n'a eu que des tramways après un accord conclu entre l'OTL et les TOD (Tramways Ouest Dauphinois, futurs VFD) pour électrifier la portion de voie métrique de Monplaisir la Plaine (terminus du 23) à **Saint Priest**.

**1935** : Dès cette année, les TOD reprirent cette exploitation par la route jusqu'à sa suppression au début de la guerre.

**1946** (19 décembre) : Sur la portion **Brotteaux – Grange Blanche** de l'ancienne ligne C d'électrobus municipaux (Brotteaux - Bachut), une ligne numéro 34 va renaître, exploitée par des véhicules récupérés par l'OTL, devenus « accubus ».

**1947** : Des Berliet PCK neufs puis GDSL d'avant-guerre prirent le relais et la ligne est prolongée au sud à Bellecour par fusion avec la 32 puis au nord jusqu'aux Cordeliers.

**1948** (19 juillet) : La partie nord est reprise par la 27 et le 34 a de nouveau son terminus nord aux Brotteaux.

**1949** : Retour du numéro 32 pour la partie Bellecour – Etats-Unis et le 34 devint alors : **Brotteaux – Etats-Unis**

**1956** : Autobus Berliet PBR (série 1701-1710)

**1965** : Passage à un agent avec des autobus Berliet PH 8/100 (série 1501-1515)

**1973** : Autobus Berliet PCM (série 1253-1263)

**1978** : Mise en libre service avec des Saviem SC10 neufs (fin série 3456-3495)



Accubus en 1946



PBR n° 1751 en 1957

**1980** (2 mai) changement de dépôt : Les Pins au lieu d'Audibert

**1984** (3 décembre) : la ligne reçoit les 10 SC10 PF (n° 3406 à 3415)

**1990** (25 février) : retour à des SC10 fin de série 3400.

**1991** (9 septembre) : Abandon du tronçon Brotteaux- Charpennes et la ligne devient **Charpennes – Etats-Unis**

**1992** (24 février) : RVI SC10 UO (série 1300)

**1997** (juin) : SC10 R renouvelés (série 1600)

**1999** (4 janvier) Itinéraire plus direct entre Grange Blanche et Bachut par rue Antoine Lumière au lieu de Bd Ambroise Paré (repris par 38)

**2000** (mai) : Mise en service d'autobus RVI Agora S (2422-2427 à palette UFR + des 2500 puis des 2700).

**2003** (mars) : La ligne est entièrement équipée d'Agora S de la série 2700.

**2006** (octobre) : La plupart des 2700 sont remplacés par des Agora S de la série 2500.

A noter que cette ligne 34 est l'une des plus stables du réseau, son parcours n'ayant que très peu évolué depuis 1949, soit presque soixante ans.

SC10 n° 3409 le  
27/06/1986,  
au Bachut





Entre le terminus Charpennes et la rue Baraban, la ligne 34 effectue une boucle, en raison des sens de circulation des rues.

En direction du Nord, la ligne emprunte les rue d'Alsace, de la Viabert, l'avenue Thiers et la rue des Emeraudes.

En direction du Sud, la ligne emprunte sur une courte distance le Cours E. Zola, et tourne immédiatement à droite dans la rue Vivant, puis emprunte la rue Notre Dame.

Elle jongle ainsi avec la limite administrative entre Lyon et Villeurbanne, qui est très capricieuse dans ce secteur.

Nous descendons à présent de la colline de la Croix Rousse, où notre 33 vient de nous poser. Un petit tour dans le métro C, le métro A, et nous voici à Charpennes, sur la Place Charles Hemu, ancien maire de Villeurbanne.

Cette grande place de forme ovale, et ornée de candélabres originaux, est un point noir de la circulation à Villeurbanne. Elle est en effet le lieu d'importants embouteillages, qui pénalisent les transports en commun, qui ne bénéficient pas de sites protégés, hormis le tramway T1 qui traverse la place.

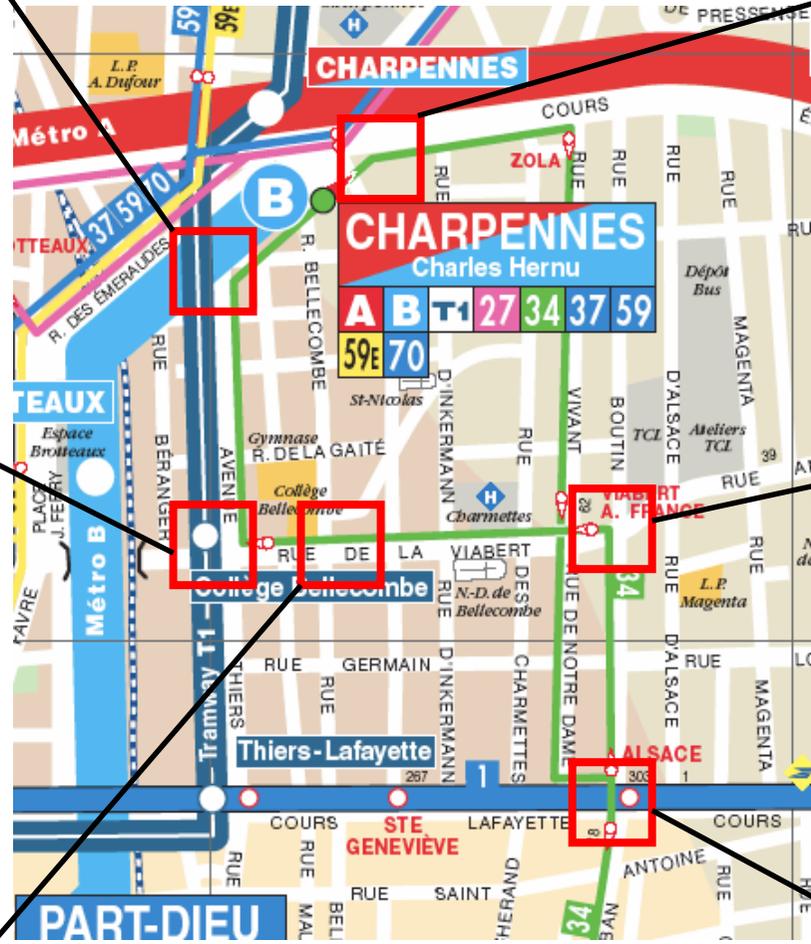
Notre 34 stationne au sud Ouest de la place, près de la bouche qui mène directement au quai de départ du métro B.



A l'angle de la rue de la Viabert et de la rue Boutin, la ligne quitte Villeurbanne, pour rejoindre Lyon.



La boucle de la ligne 34 entre Lyon 6 et Villeurbanne



© Extrait document Kéolis Lyon



Nous continuons désormais notre petite promenade sur la rue Baraban, dans le 3ème arrondissement de Lyon.



Nous longeons la patinoire Baraban, puis arrivons au carrefour Baraban / Pompidou, où nous croisons la ligne 99 à l'arrêt « Sacré Cœur ».



Pour rejoindre la place Rouget de l'Isle, plus au sud, la ligne 34 va à nouveau se diviser car la rue Baraban est maintenant à sens unique, dans le sens Sud / Nord. Nous bifurquons donc à gauche, puis à droite dans la rue Turbil.

Nous arrivons sur la place Rouget de l'Isle, qui a été récemment réaménagée, et où la correspondance avec les lignes 11, 25 et 28 a été largement facilitée, grâce à une disposition en triangle des arrêts de bus autour de la place.

En direction du nord, après une chicane serrée, le bus s'engouffre dans l'étroite rue Baraban.





Dauphiné - Lacassagne



Après un bout de chemin effectué avec les lignes 25 et 28 sur l'avenue Lacassagne, nous bifurquons à droite dans la rue Rebatel.

La rue file plein sud, en direction de Monplaisir Lumière.





Au bout de la rue Rebatel, nous arrivons sur le Cours Albert Thomas, que nous prenons à contre sens, dans un couloir réservé. La plupart des voyageurs descendent prendre le métro D, d'autres s'engouffrent dans le marché pour aller faire quelques courses sur la place A. Courtois.

Après un bref passage à Grange Blanche, notre bus revient sur ses pas via la rue des Frères Lumière, que nous remontons également à contre sens dans un couloir réservé, pour revenir à la hauteur de la place A. Courtois.

Vous l'aurez compris, la desserte du quartier de Monplaisir est fine, et essentiellement destinée à des petites trajets.

Un virage à gauche et nous quittons notre couloir à contre sens pour rejoindre la rue Antoine Lumière, qui nous guidera jusqu'à la rue Marius Berliet.



En direction de Charpennes, la ligne emprunte un trajet parallèle entre Monplaisir et l'avenue Lacassagne. Une fois l'avenue des frères Lumière et Grange Blanche franchis, la ligne s'engage sur le Cours Albert Thomas, dans le bon sens cette fois-ci, puis tourne à droite dans la rue Feuillat.



La ligne 34 sur le Cr A. Thomas



Virage à droite dans la rue Feuillat



Remontée de la rue Feuillat en direction de Charpennes



Devant les fresques de l'avenue Lacassagne, la ligne tourne à gauche pour rejoindre le couloir à contre sens des lignes 25 et 28.



Feuilat - Lacassagne



Boulevard des Etats Unis



Après avoir quitté la rue A. Lumière, nous arrivons sur la rue Cazeneuve, qui nous mène jusqu'au Bd des Etats Unis, grand axe qui nous amène jusqu'au terminus.

Cet axe est actuellement bien délabré, et sa chaussée bien fatiguée. En effet, le tramway T4 va y circuler dans un peu plus de 2 ans (avril 2009), et pour l'instant c'est encore le temps des travaux de déviation de réseaux. La chaussée n'est donc plus entretenue, mais c'est un mal pour un bien, puisque les usagers de ce grand axe lyonnais pourront bientôt bénéficier d'un revêtement tout neuf, ainsi que d'une piste cyclable dans les 2 sens de circulation.

Un virage à gauche et nous voilà engagés sur une grande ligne droite, qui s'étend du Jet d'eau des Etats Unis (futur terminus de T4), à la gare de Vénissieux.

Mais nous n'irons pas si loin, notre chemin s'arrêtera à la limite entre Lyon 8 et Vénissieux, juste avant de passer sous le périphérique.

Etats Unis / Viviani : terminus ! Nous effectuons un demi-tour assez scabreux au milieu du terre-plein central végétalisé du Bd des Etats Unis, et nous repartons déjà en sens inverse après avoir pris quelques passagers avec nous.





Etats Unis - Viviani

# Givors : premier bilan

Après à peine un mois d'exploitation, il serait bien présomptueux de juger la nouvelle desserte du réseau TCL sur les communes de Givors et Grigny, fraîchement intégrées au Grand Lyon. Nous nous sommes cependant rendus sur place, pour prendre la température des lieux, et faire une première analyse à froid.

Une première visite le 1er janvier vers 7h du matin, nous a permis de découvrir le 1er CitéLis TCL circulant officiellement sur le réseau TCL à Givors et Grigny. Une matinée certes très calme, mais où nous avons pu découvrir les premières affiches et les premiers autocollants de signalétique, premières traces de la nouvelle présence du Grand Lyon et du SYTRAL.



Ci-contre, la nouvelle signalétique TCL cohabite avec l'ancienne signalétique Gibus, aujourd'hui obsolète.



Côté infrastructures, TCL est là, bien là ! Le dépôt a reçu les nouvelles couleurs du SYTRAL, tout comme l'agence commerciale, qui est en cours de déplacement en direction du centre ville, à la place d'une ancienne bijouterie.

Certains poteaux d'arrêt ont déjà été remplacés, alors qu'à certains endroits, de simples autocollants aux nouvelles couleurs ont été apposés sur l'ancien matériel : les clients s'y retrouvent néanmoins, et cette technique permet une transition en douceur.



**BUS**  
**TCL**  
GIVORS HOTEL DE VILLE  
213 Collège de Bans  
*Faire signe au conducteur*

GIVORS et GRIGNY  
**TCL**  
**ici** le SYTRAL  
aménage votre  
nouveau point  
d'information  
et de vente TCL  
**i**   
Ouverture prévisionnelle  
Été 2007  
SYTRAL  
SYTRAL SAISONNIÈRE DES TRANSPORTS  
POUR LE PAYS ET DANS LES DÉPARTEMENTS VOISINS

Dilan

CHAR



30

19t





**Partout, le Grand Lyon s'affiche !**

Même s'il est encore difficile pour les habitants de Givors et Grigny de voir une réelle différence avec le réseau Gibus, les premières améliorations sont sensibles, notamment en terme de confort et de lisibilité du réseau. Bus récents, nouvelle tarification, lien avec le réseau TCL « classique », on attend bien évidemment avec impatience le mois de septembre, où le réseau sera réorganisé, et où l'offre devrait être augmentée de 30%.

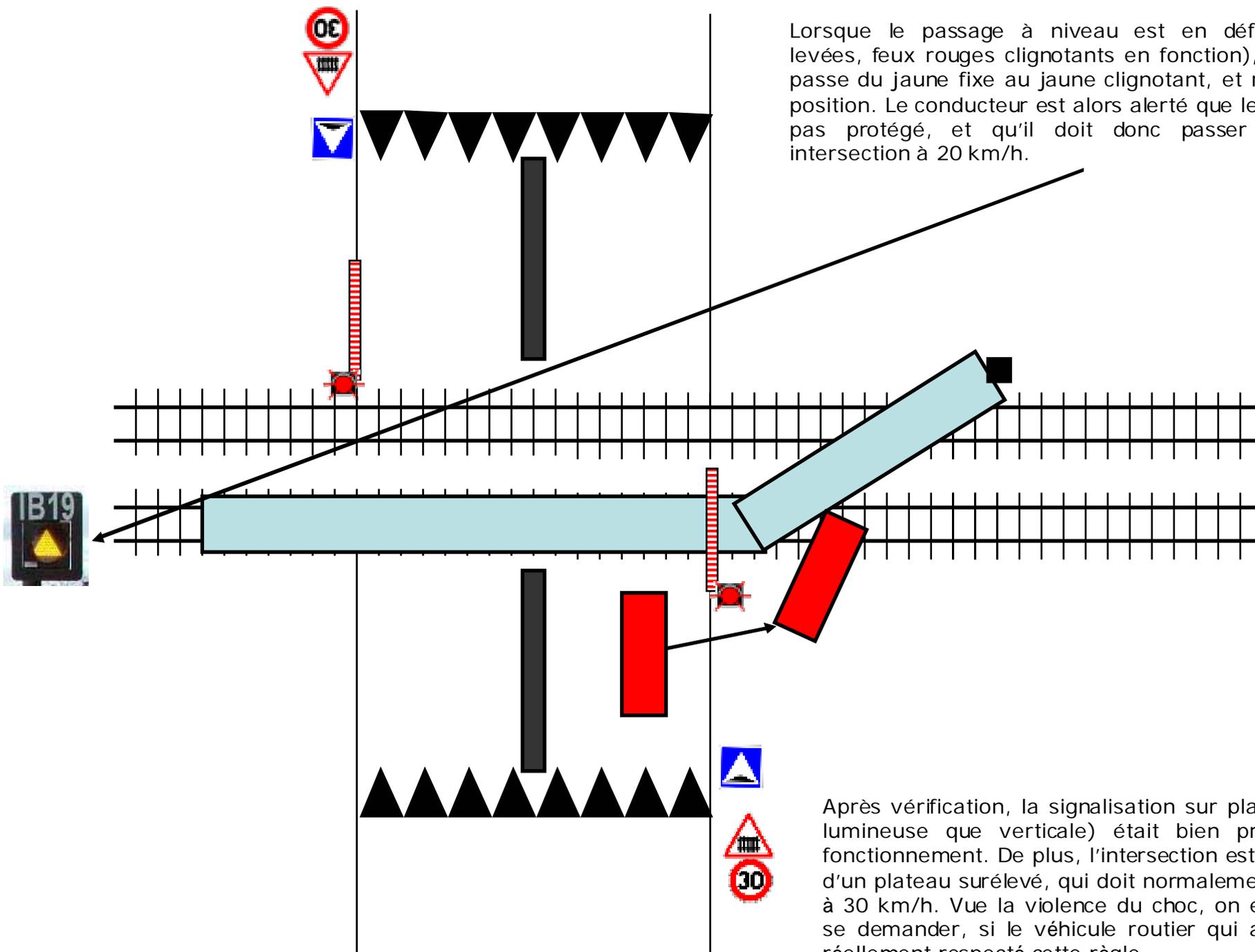


# T3 : gros carton !

Samedi 20 janvier, vers 12h45 environ, un véhicule a été percuté par une rame de la ligne T3 à Décines, juste après la trémie en direction de Meyzieu Z.I. Sous le choc, la rame a déraillé, a coupé la voie d'en face, avant de s'arrêter contre un poteau de ligne aérienne, qui a plié. Il paraîtrait d'après les premiers témoignages sur le terrain que cette intersection barrière était en défaut : les barrières sont restées levées, mais le feu rouge clignotant a bien fonctionné (il clignotait encore à notre arrivée). Dans ce cas de figure, les conducteurs de tram doivent franchir l'intersection à 20 km/h et les automobilistes doivent impérativement s'arrêter. Il n'y aurait aucun blessé grave, ni du côté de la rame, ni du côté des occupants de la voiture incriminée. La rame 850 a eu d'importants dommages.

Le trafic a finalement pu reprendre en soirée, vers 22h05.





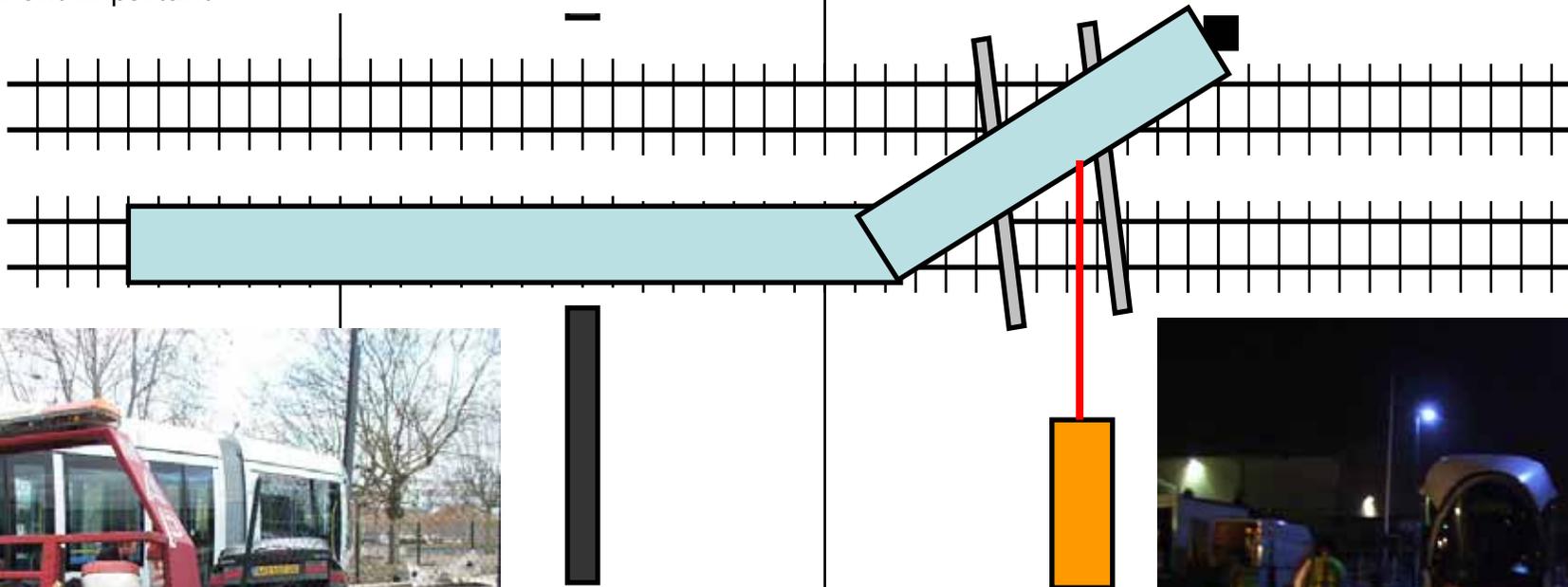
Lorsque le passage à niveau est en défaut (barrières levées, feux rouges clignotants en fonction), le signal d'IB passe du jaune fixe au jaune clignotant, et reste sur cette position. Le conducteur est alors alerté que le passage n'est pas protégé, et qu'il doit donc passer la prochaine intersection à 20 km/h.

Après vérification, la signalisation sur place (aussi bien lumineuse que verticale) était bien présente et en fonctionnement. De plus, l'intersection est située au sein d'un plateau surélevé, qui doit normalement être franchi à 30 km/h. Vue la violence du choc, on est en droit de se demander, si le véhicule routier qui a été touché a réellement respecté cette règle.

Pour remettre la rame sur les voies, les agents TCL sur le terrain ont utilisé un véhicule rail/route, qui est venu tirer la rame à l'avant droit. La rame a préalablement été déposée sur des plaques métalliques à l'aide de coussins gonflables.

Une opération délicate, et de longue haleine. Le comportement de la rame est en effet parfois imprévisible, et ses mouvements latéraux ne sont que de quelques centimètres à chaque fois.

Un grand coup de chapeau aux équipes techniques qui ont réussi à remettre la rame 850 sur les rails rapidement, au vu du déraillement important.



Remorquage du véhicule incriminé.



Vers 22h, la rame a pu être remise sur les rails, et est repartie au dépôt de Meyzieu par ses propres moyens, à vitesse très réduite, et escortée du véhicule rail/route.

A peine une semaine après l'accident, le passage à niveau est réparé... Tout le monde s'accorde à dire que les barrières de T3 sont de piètre qualité, et qu'il serait temps de trouver des solutions afin de garantir la sécurité de tous les usagers, et la vitesse commerciale de cette excellente ligne de tramway.



Des barrières bien légères...

# Suivons les travaux !



# Tramway

## > T4



Sur le tracé de T4, les arbres disparaissent peu à peu, après la passage des engins de travaux. Ici, sur la rue Curie à Vénissieux, les vieux platanes ont été complètement coupés.

Une élagage impressionnant, mais nécessaire pour permettre l'avancée du chantier du futur tramway. Mais pas de panique, le SYTRAL va en replanter deux fois plus !

# Bus

## > Ligne 7



Suite à une avarie sur le pont de Décines, celui-ci est interdit aux véhicules poids lourds, et dont la taille dépasse les 2,1m.

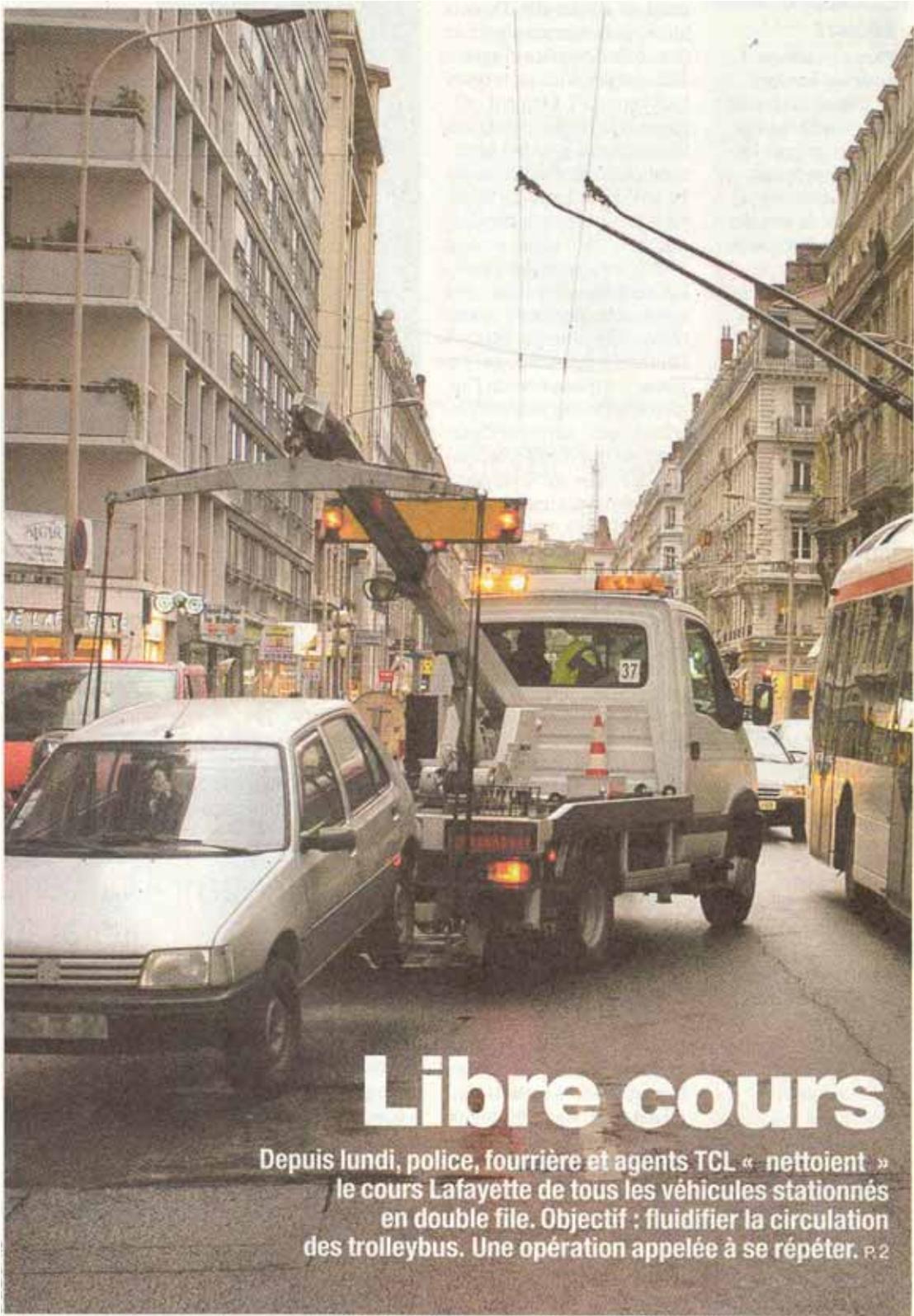


Conséquence directe : la ligne 7 qui devrait normalement passer par ici depuis la restructuration du réseau liée à l'arrivée de T3, est détournée en direction de Vaulx en Velin - La Soie.



# C3 : la voie est-elle libre ?





# Libre cours

Depuis lundi, police, fourrière et agents TCL « nettoient » le cours Lafayette de tous les véhicules stationnés en double file. Objectif : fluidifier la circulation des trolleybus. Une opération appelée à se répéter. P.2

## La police fait le ménage dans les couloirs

**Gare au stationnement en double-file.** Depuis lundi, polices municipale et nationale, fourrière et agents TCL ont pris d'assaut le cours Lafayette (3<sup>e</sup>). Objectif : dégager et verbaliser toute automobile qui gênerait la circulation des trolleybus sur les 14 km de la ligne 1 (Saint-Paul-Bonnevay), la plus fréquentée du réseau avec 35 000 voyageurs par jour.

La semaine dernière, ces agents assermentés en étaient restés aux sommations. A l'initiative du Sytral, qui organise les transports de l'agglomération, ils avaient distribué aux automobilistes garés en double-file, aux arrêts de bus ou sur les espaces de livraison, des tracts avec un slogan clair : « maintenant il faut dégager la voie ».

Le message a, semble-t-il, été entendu. « Lundi, il y a eu assez peu d'infractions », indiquait hier la police municipale de Lyon. Vingt véhicules stationnés sur des espaces réservés aux livraisons ont toutefois été emmenés à la fourrière et une soixantaine ont été verbalisés. L'addition peut être salée



Un véhicule stationné en double file, cours Lafayette (3<sup>e</sup>).

pour les spécialistes du « j'en ai pour deux minutes » : jusqu'à 126 €. « A cause de ce genre de comportements, les bus ne sont pas à l'heure. Du coup, il y a parfois trois trolleybus qui se suivent alors qu'ils sont cadencés toutes les cinq minutes », explique Jacques Bajard, chargé de mission « sécurité » au Sytral. Cette opération coup de

poing, qui mobilise chaque jour une dizaine de policiers municipaux lyonnais, sera donc menée jusqu'à « ce que la vitesse commerciale de la ligne s'améliore ». Ce dispositif devrait être prochainement déployé sur d'autres secteurs comme la Croix-Rousse (ligne 6) et Saxe-Jaurès (lignes 4 et 18).

Frédéric Crouzet

**violence** Le stationnement gênant est la source d'altercations entre automobilistes et chauffeurs. Cette violence, qui a représenté jusqu'à 20 % des incidents sur le réseau, est en baisse depuis le durcissement des lois.

Gros tapage dans la presse, campagne de communication agressive du SYTRAL : les véhicules gênants sont devenus insupportables sur le Cours Lafayette, et il va falloir faire le ménage, très sérieusement !

Depuis 2004, la situation s'est-elle améliorée sur le trajet de la ligne 1, qui deviendra bientôt la ligne C3.

La mise en service prochaine de la ligne C3 et de sa priorité aux feux aura-t-elle un effet positif sur la circulation des trolleybus, au milieu de cette jungle ?

Petit reportage sur place pour faire un point notamment sur les aménagements effectués.

# FAUT-IL EN ARRIVER LÀ... POUR QUE NOS BUS PUISSENT CIRCULER ?

Respecter les couloirs de bus,  
c'est assurer la fluidité de la  
circulation dans l'agglomération.



SYTRAL



PARTOUT, POUR TOUS, IL Y A TCL



# Stationnement en double file et sur les arrêts de bus : Maintenant, il faut dégager la voie !

A partir de fin octobre 2004, les véhicules qui gênent  
la progression de votre trolleybus seront verbalisés,  
voire enlevés par la fourrière, afin de garantir les conditions  
normales de votre trajet : confort, sécurité, rapidité.



SYTRAL



Allo TCL 0820 42 7000 \*

www.tcl.fr

PARTOUT, POUR TOUS, IL Y A TCL



# FAUT-IL EN ARRIVER LÀ... POUR QUE VOUS NE SOYEZ PAS TENTÉ DE RÉCIDIVER ?

Respecter l'ensemble des citoyens,  
c'est ne pas stationner sur un arrêt de bus,  
même pour une minute.



SYTRAL



PARTOUT, POUR TOUS, IL Y A TCL

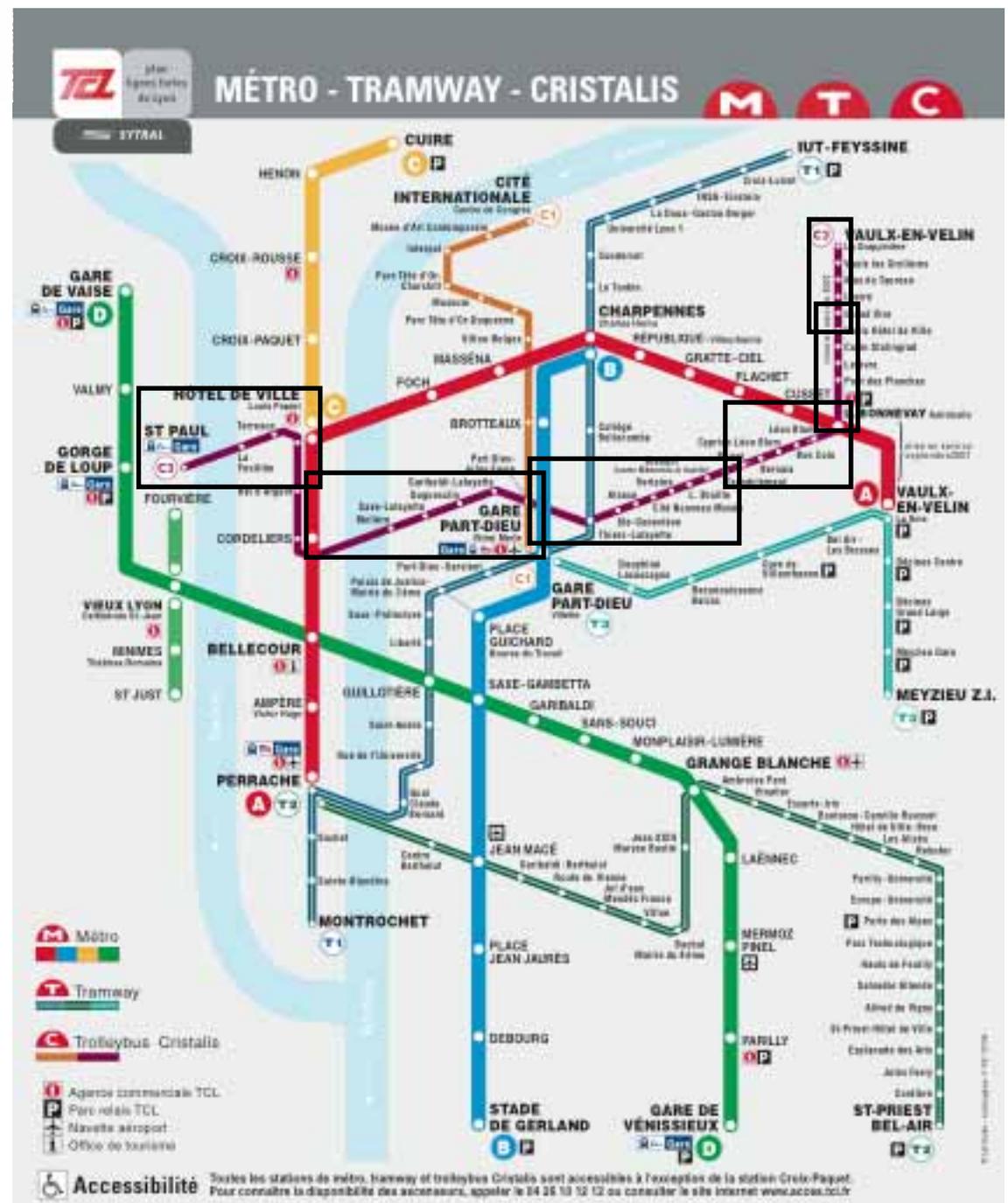


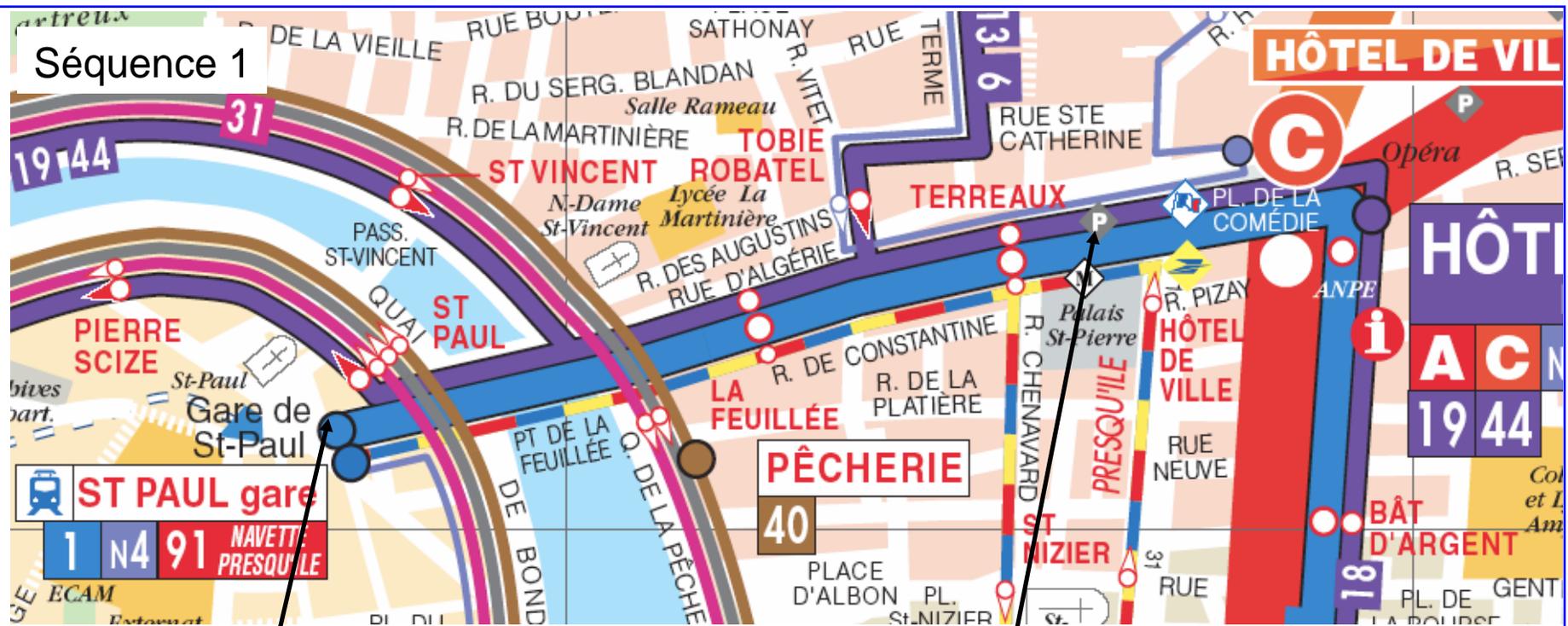
Voici un échantillon des différentes campagnes de communication, visant à faire prendre conscience à tous les usagers de la voirie, des problèmes de circulation des bus dans notre agglomération. A l'époque (2004), il semble que la répression était la meilleure solution, avec une verbalisation systématique des véhicules gênant, pendant une semaine. Mais cette action a été bien peu suivie, et surtout bien vite oubliée, et laissée dans un carton...

## Le point sur les aménagements de la ligne forte de trolleybus C3

Afin de mieux comprendre ce que sera C3, nous vous proposons ce mois-ci un point complet sur les aménagements de la ligne forte de trolleybus C3. Pour cela, nous avons parcouru l'ensemble des lignes 1 et 51, qui formeront à terme C3, que nous avons découpé en 6 séquences, visibles sur le plan ci-contre.

Nous avons pu constater avec grand regret que le stationnement en double file y est toujours de rigueur, et perturbe très fortement la 1ère ligne du réseau TCL. Une réaction de la part des autorités, et notamment du SYTRAL, semble indispensable, si la ligne C3 veut acquérir toute crédibilité. En effet, comment assurer la priorité d'un bus qui n'est pas dans un site propre, et qui est noyé au milieu d'un flot continu de véhicules, souvent garés de façon anarchique en pleine voie ?





St Paul Gare : un retournement en site propre a été créé derrière la gare SNCF de Lyon St Paul. Il est gardé par un contrôle d'accès à bômes escamotables, qui sont malheureusement hors service depuis de nombreux mois...



Le long de la place des Terreux : le couloir bus a été complètement refait, en profondeur, l'été 2006. Une question simple : le feu piéton situé devant l'entrée du Palais St Pierre est-il vraiment utile ?

## Séquence 2



Station Saxe - Lafayette : alignement de la bordure sur la voie de circulation, et resserrement général du carrefour, et mise à la norme PMR.

Station Lafayette - Garibaldi : resserrement du carrefour avec mise en place d'un îlot central pour les piétons.

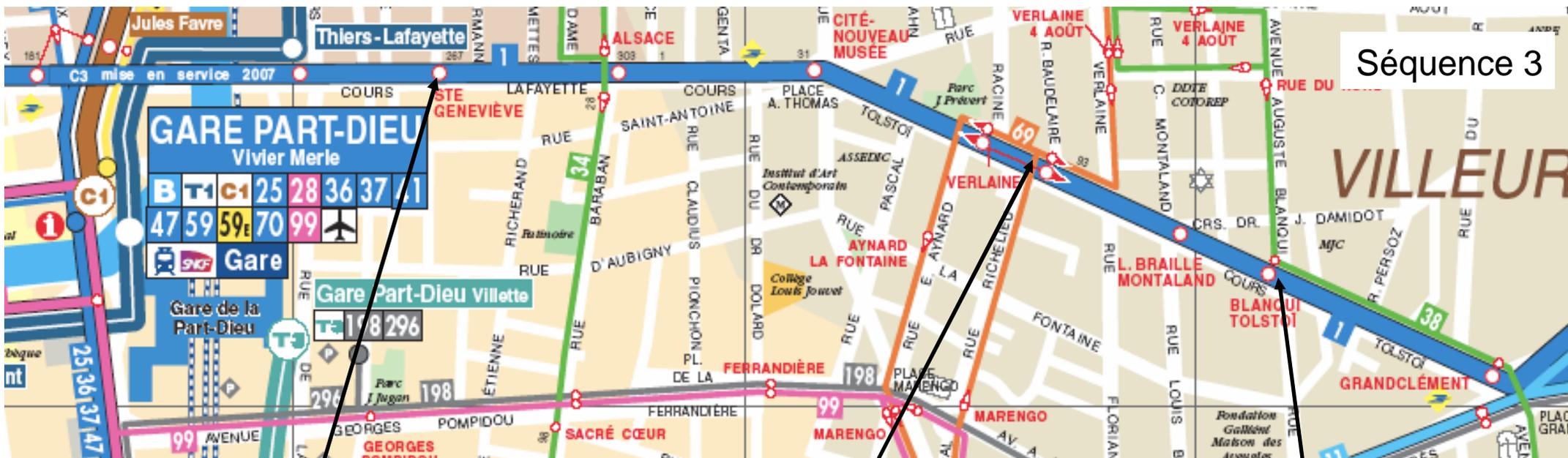
Sur le pont Lafayette : création d'un couloir en direction de L. Bonnevay. Le site est donc bidirectionnel sur le côté nord du pont.



Modification du carrefour Lafayette / Augagneur



### Séquence 3



Station Sainte Geneviève : mise en alignement de la bordure sur la voie de circulation, et mise à la norme PMR.

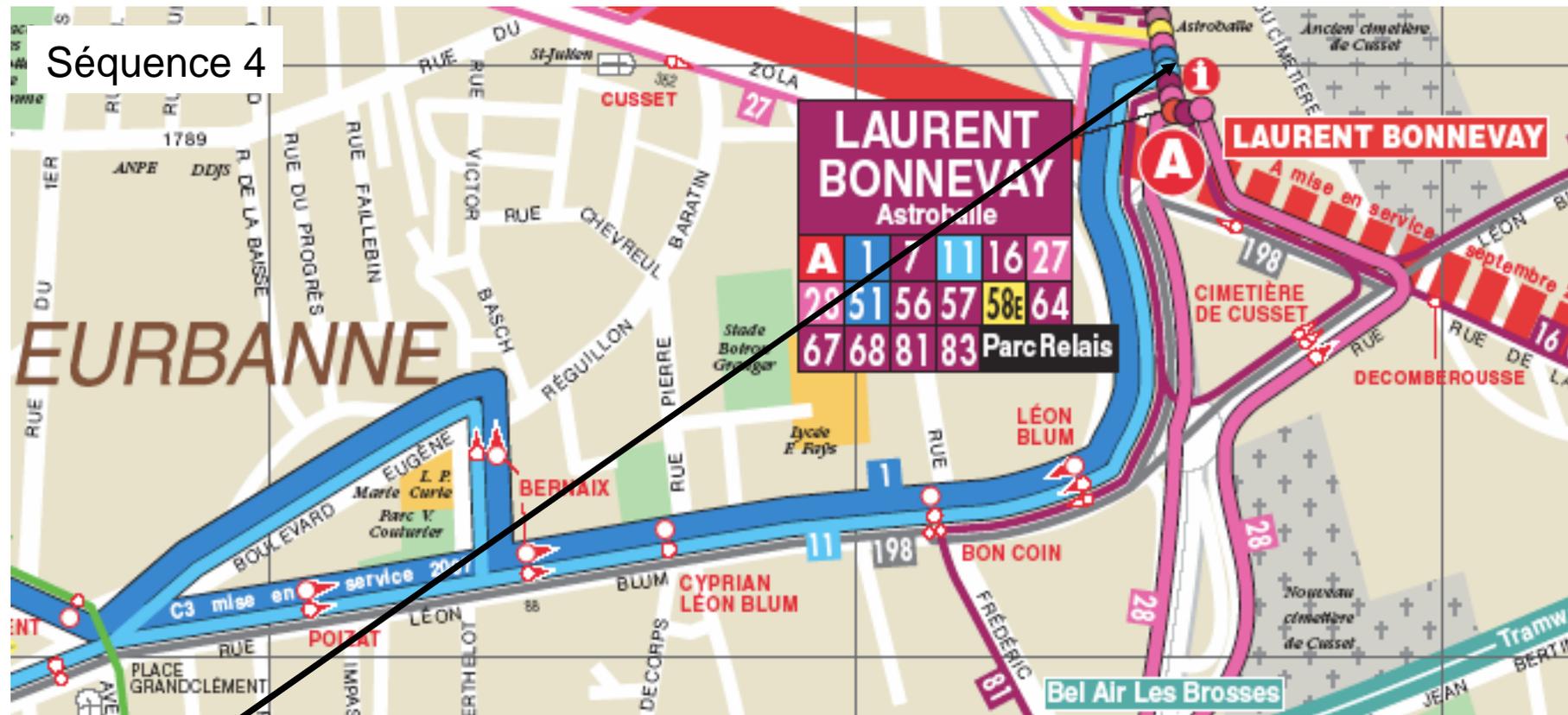


Carrefour Lafayette / Racine : resserrement du carrefour avec îlot piéton au sud.



Station Blancqui - Tolstoy : alignement de la bordure sur la voie de circulation, et mise à la norme PMR.

## Séquence 4



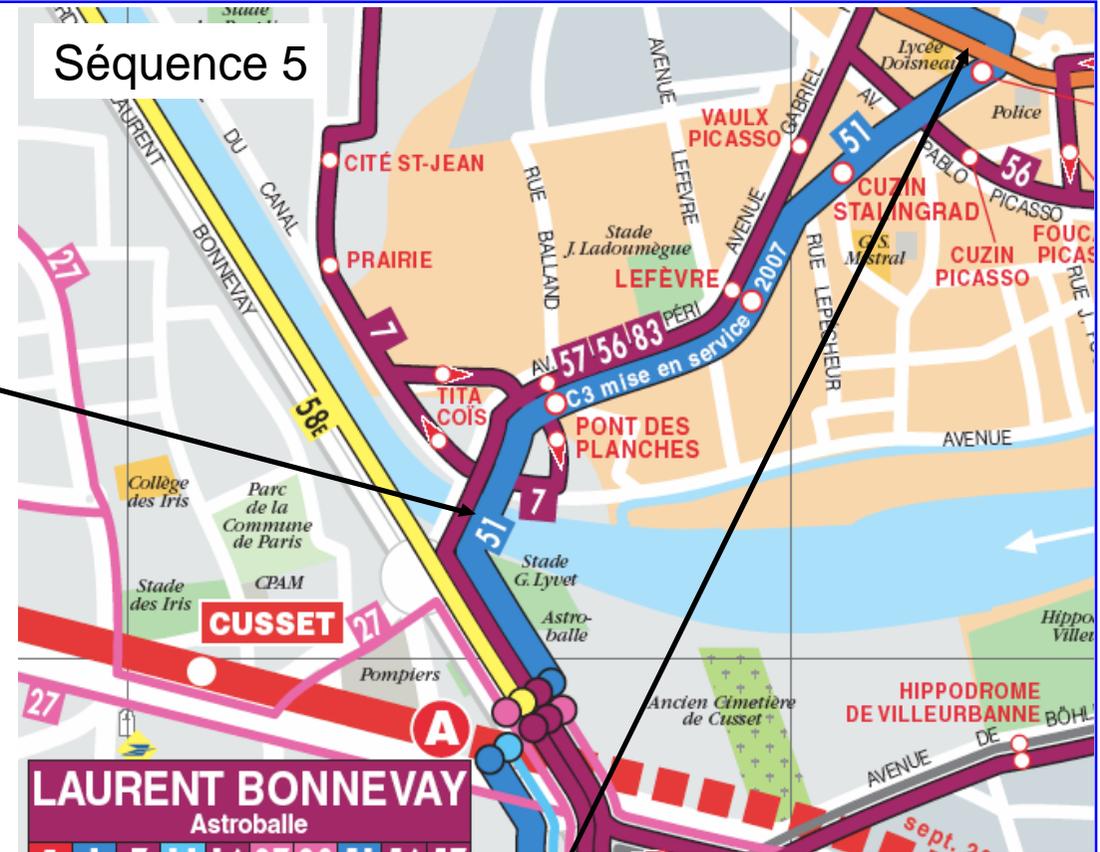
L. Bonnevey : mise en place d'un arrêt standard PMR. Mise en place de nouvelles LAC.



## Le Pont de Cusset



## Séquence 5

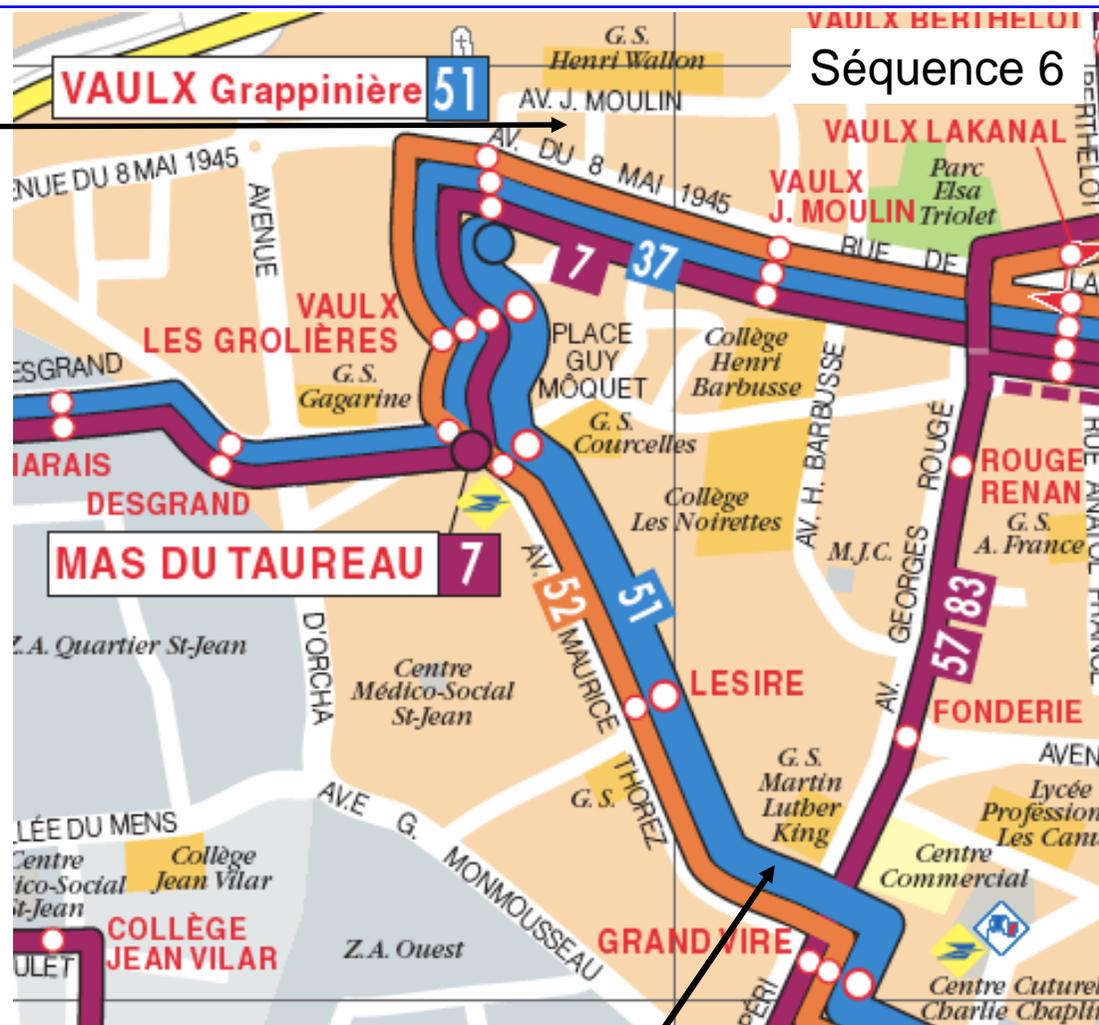


### Le secteur Vaulx en Velin centre

Les poteaux de lignes aériennes ont fait leur apparition, ainsi que quelques portions de lignes.

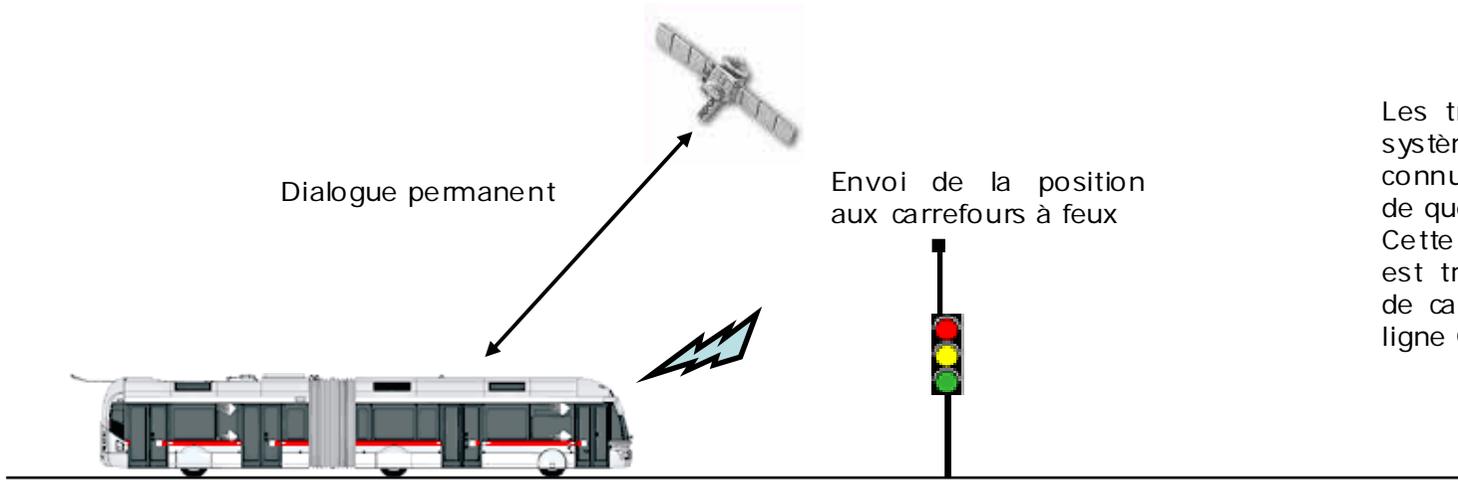
Ci-contre, la ligne 51 exploitée en Agora L sera prochainement remplacée par C3, exploitée en Cristalis ETB18.

Construction d'un nouveau terminus en boucle, dans le quartier de la Grappinière. Terminus en site propre.



Prolongement de l'aménagement avec site propre axial, séparé du reste de la circulation par un terre plein central.

# Le système de priorité aux feux de C3 est enfin visible sur le terrain



Les trolleybus sont géolocalisés par différents systèmes (GPS, odomètre...) et leur position est connue en temps quasi-réel (rafraîchissement de quelques secondes seulement). Cette position géographique réelle et précise est transmise par ondes radio aux contrôleurs de carrefours à feux, en aval du parcours de la ligne C3.

Vu ici près de la station « Louis Braille - Montaland » : une petite antenne posée au sommet d'un support de signalisation tricolore. Elle permet la réception des données en provenance des trolleybus à l'approche, qui donnent leur position exacte, afin d'adapter les cycles de feux, et de favoriser leur progression.



# Essais d'un trolleybus livrée « Ligne forte » sur la ligne 1 (n°1922)



# Le dossier technique

Ce mois-ci, Lyon en Lignes vous propose un dossier technique concocté à l'initiative de notre membre JM-C. Il souhaite pousser un petit coup de gueule au sujet de la numérotation des bus du réseau TCL, ce que l'on appelle techniquement les « numéros de parc ». Ce sont ces numéros à 4 chiffres que l'on voit sur les bus, qui servent notamment à les repérer, pour faciliter leur gestion par les services techniques qui en ont notamment l'utilité.



## Pour une renumérotation logique du parc routier

Un sondage *Lyon en Lignes* récent montre que le numéro de parc ne permet plus d'identifier rapidement les bus d'une même série.

On aura des incohérences tant qu'on ne fera pas sauter la barrière actuelle des 4000 ce qui oblige de reprendre des numéros de série utilisés peu de temps avant. Par exemple, les R 312 ont été numérotés 3100, puis 3300, 3000 et 3400 car au milieu il y avait les PR 100.2 en 3200. Récemment, on a rien trouvé de mieux que de numéroté les 5 Europolis en 3200.

### Éléments communs à une série de bus

Carrosserie externe	22
Poste de conduite	16
Sièges (type et disposition)	16
Intérieur (plafond, éclairage, côtés etc...)	15
Climatisation	15
Moteur	14
Palette UFR	13
Boîte de vitesse + pont	11
Commande des portes (élec, pneu)	11
2 premiers chiffres du n° de parc	11
Girouettes	10

Avant 1939, les véhicules étaient numérotés séparément par type. C'est ainsi que les premiers trolleybus (les Vetra CS60 "Francheville", les fameuses "caisses à savon") furent numérotés 1 à 20 alors qu'il existait au parc des autobus ayant déjà ces numéros là. Les trolleybus acquis à partir de 1941 furent numérotés à la suite, et c'est ainsi que les Vetra Renault CS60 (ex ligne 6) de 1945 et 1946 reçurent les numéros de parc 61 à 78.

Les autobus et autocars étaient numérotés par séries de centaines (urbains 1 à 76, autocars à partir de 101, autobus suburbains Berliet GDSL à partir de 501). Les autocars de la série 100 n'étant plus au parc, les premiers autobus urbains acquis après la libération (Berliet PCK) furent numérotés 101-165 en 1947, alors que les trolleybus Vetra Berliet B47 de la même année reçurent les numéros 101 à 150.

### Trolleybus en 1963

Vetra Berliet B41	21- 53
Vetra Berliet B47	101-150
Vetra Berliet B48	201-230
Vetra Renault CS60	401-418
Jacquemond 10A	501-520
Vetra VA3	601-654
Vetra Berliet VA3B2	702-842

Une réforme de la numérotation eut alors lieu en 1950 de façon que tous les véhicules routiers aient un numéro de parc unique, quelque soit leur type. Il fut alors décidé que les véhicules électriques seraient numérotés en dessous de 1000 et que les autobus auraient des numéros à 4 chiffres. Les CS60 furent ainsi renumérotés 401-418, les PCK 1101-1165, les GDSL d'avant-guerre 1501-1566, les trolleybus Jacquemond

s'octroyant la tranche 500.

Le nombre d'autobus au parc ne cessant de croître d'une part en raison du développement des cités périphériques (Bron-Parilly, La Duchère etc...) mais aussi en raison de la suppression de l'exploitation de la plupart des lignes de banlieue par trolleybus, on finit par buter sur la limite fatidique des 2000. Il fut alors décidé de continuer les séries au-delà mais en gardant le chiffre des centaines, ce qui interdisait toute numérotation chronologique par la suite.

Dans les années 70, il y avait plusieurs centaines de SC10 et les séries 2300 et 2400 firent suite à la série 2100 mais on finit par buter sur les PH en 2500 et les S105 en 2600, ce qui fait qu'en 1977 la fin de la série de 105 véhicules numérotés à partir de 2401 se termina en 3400-3405. La barre des 3000 était franchie, et à leur tour les séries de Berliet PR 100 3700 et 3800 prirent la suite des 2700 et des 2800.

### Autobus en 1970

Berliet PH 12/180 [articulés]	1001-1034
Saviem SC10 U (135 ch)	1101-1190
Saviem SC10 U (150 ch)	2101-2134
Berliet PCM U	1201-1298
Berliet PH 8/100	1501-1550
Berliet PH 10/100	2501-2572
Saviem SC2	1626-1699
Saviem S105	2601-2612
Berliet PBR	1711-1793
Berliet PLR	1801-1827
Berliet PH80	1901-1956

**Exemple de numérotation  
logique**

Trolleybus (midi et standards)	1001-1999
Trolleybus articulés	2001-2999
Autobus standards	3001-6999
Autobus articulés	7000-7999
Autobus midi et minibus	8001-8999
Véhicules non accessibles aux voyageurs	9001-9999

La numérotation continua alors par série de centaines libres sans se préoccuper de la moindre chronologie ni du type de véhicules, alors qu'on pourrait facilement le faire en procédant à une refonte générale de la numérotation comme en 1950, en numérotant cette fois le parc routier entre 1001 et 9999, les numéros à trois chiffres étant réservés aux véhicules guidés.

# La photo du mois



T3 - Franchissement de la Rocade Est de Lyon

# Kesskisspass sur LeL ?

L'actualité de Lyon en Lignes, en janvier 2007

## Sortie du 13 janvier, à Givors et Grigny

Merci à tous les membres qui ont participé à notre sortie à Givors et sur le réseau de Vienne (38).

## Plan interactif

Découvrir le réseau TCL, sans bouger de chez vous ? C'est maintenant possible grâce à notre plan interactif des lignes fortes de l'agglomération lyonnaises ! En un seul clic, vous pouvez découvrir les différentes stations de métro, tramway, funiculaire ou encore Cristalis, en photos ou en vidéos. Certaines interstations sont également disponibles. N'hésitez pas à promenez le curseur de votre souris sur le plan, afin de découvrir tous ses petits secrets !

Bon surf à tous !

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](http://www.lyon-en-lignes.org) dans la rubrique « Le Mag ».

### **Les photos utilisées dans le Mag de Lyon en Lignes**

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



[www.keolis-lyon.fr](http://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 bus64, dédé, bobmétro, Patafix, JMC, et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

***Création Lyon en Lignes – Janvier 2007***