



**Les lignes de
l'ouest lyonnais**

Episode 1 : St Paul - Lozanne

Découverte

L'axe fort « A7 »

Suivons les travaux

Les chantiers de l'agglomération

La ligne 36

La ligne des deux plateaux

Dossier technique

La zone 30 lyonnaise

Enquête spéciale

T3 : la sécurité aux
intersections en question

Revue de presse	<i>P3</i>
Découvrez le réseau TCL	<i>P11</i>
Dossier coup de cœur : les lignes de l'ouest lyonnais, épisode 1	<i>P38</i>
Dossier technique : la zone 30 lyonnaise	<i>P51</i>
Découverte : l'axe fort « A7 »	<i>P59</i>
Suivons les travaux	<i>P68</i>
Enquête spéciale	<i>P83</i>
Coup de gueule	<i>P92</i>
Les lignes éphémères : la N13	<i>P101</i>
Les photos du mois	<i>P104</i>
Kesskisspass sur LeL ?	<i>P106</i>
Droits et remerciements	<i>P107</i>

L'insécurité, moteur de grève aux TCL



Grève

Agressions dans les bus lyonnais : le droit de retrait des conducteurs
Le trafic d'une dizaine de lignes a été perturbé toute la journée de mercredi.



Les agressements ont été perturbés toute la journée. Les lignes 48, 54 et 55 ont même cessé à l'arrêt de circulation. Les lignes 13, 33, 36, 47, 53, 60, 7, 9B et 33E ont vu leur fréquence réduite. Seules les lignes 26, 54, 62, 76 et 85 ont fonctionné normalement. C'est pourquoi le droit de retrait des conducteurs de la ligne 9 a été exercé. Le 16 avril, les conducteurs ont refusé de fin à leurs services, des agressions commises, en rentrant franchement au dépôt des véhicules. Le dernier droit de retrait exercé pour les conducteurs date du 24 mars. Une agression, les bus sont restés au dépôt de nuit.

Leçon de TER pour les collégiens



Les élèves de la classe de 3^{ème} ont été initiés à la conduite d'un tramway. Ils ont pu découvrir le rôle du conducteur et les règles de circulation. L'activité a été menée par un expert de la SNCF.

LYON 3 Collision tram-voiture



Une collision s'est produite à Lyon 3^{ème}, hier à 17h30. Une voiture s'est produite entre un tramway et la ligne T3 qui roulait en direction de Paroche et une automobile Golf noire qui s'apprêtait à tourner dans la rue Verdier. Le conducteur de la voiture a été surpris par le choc qui a chassé le véhicule mais aucun blessé n'est à déplorer. Les passagers du tramway sont descendus calmement pour permettre au chauffeur de libérer le véhicule et de dégager son véhicule par une marche arrière. L'accident n'a pas perturbé la circulation plus d'un quart d'heure.

Funiculaire : réouverture lundi



Le service sera repris lundi. Les travaux de maintenance ont été terminés. La circulation sera normale à partir de lundi matin.

Polémique sur la largeur des voies de Lea et Leslys

Selon le PRACIT Rhône-Alpes, les futures voies de Lea et Leslys sont plus larges que les voies existantes. Cela pose des questions sur la faisabilité de la construction.

Cours Général-Gilou : retour à la normale demain

Les travaux de pose des rails sont terminés. La circulation sera normale à partir de demain.

Les travaux de pose des rails ont été terminés hier. La circulation sera normale à partir de demain. Les conducteurs ont pu reprendre leur service sans incident.

SNCF : quels chantiers ?

Des travaux de maintenance sont en cours sur plusieurs lignes. Les voyageurs sont invités à être attentifs aux perturbations.

Europe en panne sur Saint-Empoy

Des problèmes de circulation ont été constatés sur la ligne de Saint-Empoy. Les voyageurs sont invités à patienter.

Vélo'v innové

Le service de vélos a été amélioré. Les vélos sont plus confortables et plus sûrs. Les utilisateurs sont satisfaits.

La Gare Saint Paul va se moderniser

Dès 2002, un projet avait été mis en avant concernant la gare SNCF de Lyon - St Paul. Elle devait être en partie cédée sur 3 étages à un promoteur avec un bail de 30 ans. Le projet fut contesté par plusieurs associations de défense du Vieux Lyon, et retomba dans les cartons, notamment en raison de litiges au sujet de sa domanialité entre la SNCF et RFF.

Depuis, la situation s'est éclaircie, et la SNCF s'est saisie du dossier, et relance le projet de restructuration, alors que le projet de modernisation des lignes de l'ouest lyonnais, qui font terminus dans cette gare, en est à ses débuts et que la volonté de développer la gare au même rythme est établie par les décideurs.

Alors que la gare va devenir un point d'échange essentiel entre le réseau TCL (future ligne C3) et celui des TER de l'ouest lyonnais à l'horizon 2010, il était nécessaire de repenser son organisation, pour offrir un meilleur service aux voyageurs. Ce sont notamment les espaces dédiés à la clientèle qui feront l'objet d'une restructuration. Le projet vise à prendre en compte les piétons, les vélos, mais aussi l'accessibilité aux personnes handicapées. Une boutique SNCF devrait également voir le jour, ainsi qu'un point d'information et d'accueil des voyageurs. Quant aux étages de la gare, ils devaient être utilisés pour créer une résidence de tourisme.



Débuts difficiles à Optibus pour le GIHP

La passation de pouvoir semble difficile pour le GIHP, en charge du service "Optibus" depuis le 1er janvier 2007. Ce service, réservé aux personnes handicapées, fonctionne sur réservation, et il semble que le nouveau délégataire choisi par le SYTRAL ait quelques soucis d'organisation. Le SYTRAL en la personne de son Président, Bernard Rivalta, a effectivement décidé de confier ce service non plus à Inter Rhône Alpes, une filiale du groupe Kéolis (groupe qui gère également le réseau TCL "classique"), mais au GIHP, société associative qui en avait déjà assuré le fonctionnement dans le passé.

Les clients du réseau Optibus ne sont pour le moment pas satisfaits du service rendu : temps d'attente interminables au téléphone, temps de regroupement allongés, non prise en compte des réclamations... Le GIHP affirme avoir bien conscience des dysfonctionnements, et travailler dans le bon sens, sommé par le SYTRAL de réagir rapidement sous peine de pénalités.

Une reprise difficile, notamment en raison du mauvais état des véhicules récupérés, qui a parfois nécessité des immobilisations pour réparation. Le GIHP affirme avoir renforcé son personnel au standard et avoir adapté son logiciel de gestion, pour minimiser les temps d'attente...



Lyon capitale des bouchons... à cause de C1 ?

La ligne C1 semble être la cause de tous les soucis du 6ème arrondissement de Lyon. Dans son édition du 1er mars, Lyon Mag enquête sur le carrefour Belges / Grande Bretagne, situé devant l'entrée principale du Parc de la Tête d'Or, et dans lequel la ligne C1 a un site propre à double sens. D'après les avis recueillis par les journalistes, la ligne C1 est la cause des embouteillages, qui auraient empiré dans ce secteur où la circulation arrive des quatre coins de l'agglomération.

La faute à une voie en moins sur le Bd des Belges, à une voie en moins pour permettre la séparation physique du site propre près du Pont Churchill. Mais le PDU (Plan des Déplacements Urbains) ne prévoit-il pas un rééquilibrage des modes de transport, notamment au profit des modes doux ? Sommes-nous encore à l'époque où les rues faisaient quatre voies pour permettre d'écouler un maximum de trafic, en ignorant tout bonnement les piétons et les cyclistes ? Devant l'entrée principale du parc, la traversée piétonne est désormais sécurisée avec un îlot refuge, une voie à traverser en moins, mais les piétons et cyclistes n'ont apparemment pas été interrogés.

Quant à l'élu du 6ème arrondissement interrogé sur la question, il va bien entendu dans le sens de ses électeurs : les TCL n'ont qu'à créer des parcs relais s'ils veulent faire adopter les transports en commun. Facile, quand le réseau de Lyon a près de 6 000 places de stationnement, soit le plus grand nombre en France. Ce n'est certes pas assez, surtout pour le secteur desservi par C1, mais difficile d'envisager un parc relais à la Cité Internationale... Il faudra en effet attendre 2009 et C2, pour voir l'arrivée d'un parc relais près du centre commercial Caluire 2. Faute de financements suffisants, les aménagements de transport en commun et de parcs relais sont effectivement très en retard pour permettre en réel report des voitures vers les TCL. Mais à qui la faute : des crédits de 100 millions d'euros et de 80 millions d'euros sont débloqués pour sécuriser les tunnels, très bien, mais du côté du SYTRAL, il faut pleurer pendant des années 50 millions pour n'en obtenir que 20...

Petite palme de l'ignorance pour le dernier paragraphe de l'article. D'après le journaliste, la situation va encore empirer quand la ligne C2 franchira en 2009 le Pont Churchill... Une petite visite rapide sur le site du SYTRAL aurait permis d'éviter de dire de grosses bêtises. En effet, la ligne C2 ne passera pas du tout dans le secteur mais par le Tonkin (Villeurbanne) et par le Pont Poincaré...

Le nouvel aménagement de la ligne C1 à l'arrêt "Parc Tête d'Or - Churchill" permet l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, une traversée piétonne sécurisée pour les personnes aveugles et malvoyantes, et un temps de parcours assuré pour une ligne forte de trolleybus. Au prix d'une voie de circulation en moins pour la sécurité et le développement des transports en commun, le "rééquilibrage modal" est-il vraiment si inacceptable ?



2 voies pour les bus, 2 voies pour les voitures, la répartition est-elle disproportionnée ?

Seconde vie pour nos ER100

Erevan n'est désormais plus la seule ville d'Arménie à "rouler TCL", il y a désormais Stepanavan. Ville de 20 000 habitants jumelée à Décines, dans l'est de notre agglomération, elle a récemment reçu deux anciens trolleybus du réseau lyonnais, offerts par le SYTRAL. C'est le Maire de Décines qui est à l'origine de ce "transfert", en partenariat avec Bernard Rivalta, Président du SYTRAL.

Ces trolleybus vont permettre le développement du réseau de Stepanavan, et devraient être notamment utilisés sur des services scolaires.



La sécurité dans les transports scolaires du CG69

La sécurité routière des enfants dans les transports scolaires, c'est le nouveau cheval de bataille du Conseil Général du Rhône. Il organise depuis cette semaine des interventions dans les établissements scolaires de notre département, pour tenter de sensibiliser les enfants sur la sécurité dans les autocars. Du port de la ceinture obligatoire aux consignes à suivre en cas d'évacuation du véhicule, le sujet est abordé sous tous ses aspects, afin de maximiser leurs chances de s'en sortir en cas d'accident grave ou d'incendie.

Des gestes qui ont parfois du mal à passer, comme le port de la ceinture qui a du mal à s'imposer pour ces jeunes adolescents qui ne trouvent pas cela "tendance". La diffusion d'un petit film et des exercices pratiques devraient permettre de les convaincre.



T4 : ça prend forme

Dès le mois d'avril 2007, les travaux de T4 entre le Jet d'eau des Etats Unis et les Minguettes va passer à la vitesse supérieure. Après les détournements des réseaux qui paraissent ingrats pour les habitants, parce que très pénalisants et peu spectaculaires, les entreprises vont désormais s'attaquer aux gros oeuvre de construction de la plateforme du futur tramway. Cette opération consiste à terrasser l'emplacement de la future plateforme, à créer sa structure en béton et enfin, à poser les voies.

Le chantier sera divisé en deux secteurs géographiques :

- > Le secteur Jet d'eau / Gare de Vénissieux : les travaux partiront du carrefour Etats Unis / Viviani, pour remonter de chaque côté.
- > Le secteur Gare de Vénissieux / Minguettes : les travaux débuteront des deux extrémités pour se diriger vers la future station "Cerisiers", sur l'avenue Thorez, à Vénissieux.

La première station à sortir de terre sera donc "Etats Unis - Viviani", dès le mois de juillet 2007.

C1/C2 : marché attribué

C'est parti pour la suite de C1 et la construction de la nouvelle ligne C2. Le trolleybus articulé a décidément la côte à Lyon. Après la ligne C1 qui sera prolongée de la Cité Internationale à Cuire, c'est la ligne C2 qui va être créée entre la Part Dieu et Rillieux. Ces deux lignes emprunteront le site propre alterné de la Montée des Soldats, puis se sépareront au rond point de la place Foch, à Caluire.

Le marché vient d'être attribué au groupement SYSTRA / Arcadis, qui avait déjà travaillé sur l'actuelle ligne C1. La mise en service totale de C1 et C2 est prévue pour 2009. Les lignes devraient également être prolongées dans le même temps à Part Dieu Villette.



Vancia Château Bérard enfin !

Depuis lundi 12 mars, à 9h, les habitants de Vancia (commune de Rillieux la Pape), peuvent enfin profiter de leur nouveau terminus situé à "Vancia - Château Bérard". Initialement prévu pour une mise en service en septembre dernier, la préfecture avait cependant exigé que la sortie des bus sur la route de Strasbourg se fasse par des feux tricolores, qui ont été récemment installés.

L'actuel terminus, sur la sellette en raison d'un projet immobilier, va donc pouvoir être reporté au cœur de ce lotissement, qui bénéficiera des services de la ligne 59, en direction de Rillieux et de la Part Dieu.

Des bus encore et encore !

Ce sont 49 Citélis12 qui seront livrés à la fin de l'année, accompagnés de 11 articulés Citélis 18. Alors quid des numéros de série ? Il nous reste 2600, 2800 et 3800...

Cadencement des TER

Pour faire face à la constante hausse du trafic sur les TER Rhône Alpes, qui s'élève à 30% sur les 3 dernières années, la Région Rhône Alpes doit réagir vite, très vite. Derrière la première ligne TER de notre région en fréquentation qui va de St Etienne à Lyon, la ligne qui relie Grenoble à Lyon est en train de connaître quelques bouleversements. Dès le 10 décembre prochain, des trains supplémentaires devraient être mis en service, pour mieux desservir des communes comme Bourgoin Jallieu ou La Tour du Pin, avec quelques arrêts supplémentaires, jusqu'à 14 à Bourgoin. Un "cadencement" sera mis en place, qui consiste à améliorer la lisibilité des horaires, pour rendre les TER plus attractifs. Les nouveaux horaires seront présentés au mois de juillet.

La Région, conjointement à la SNCF, compte bien ainsi donner un nouveau souffle aux transports ferroviaires régionaux, en répondant à cette demande grandissante. Mais il ne faut pas se faire d'illusions. Cette réponse ne sera que ponctuelle, et ne pourra faire face que quelques temps à la nouvelle demande. Les responsables régionaux affirment que pour résoudre les problèmes de surfréquentation, il faudra créer de nouvelles voies, pour permettre notamment la création de trains depuis La Tour du Pin ou Bourgoin, partant à vide, chose actuellement impossible en raison du stationnement trop pénalisant des trains en gares. Dans le même souci de modernisation et d'attractivité des gares régionales, un nouveau centre multimodal fer/route/vélos/bus devrait voir le jour à Bourgoin, dans le cadre du contrat de plan Etat / Région 2007/2013.



Le funiculaire Fourvière fait des siennes

En raison d'une torsion anormale du câble, le funiculaire Fourvière a été arrêté pour une durée d'environ une semaine, le temps pour les experts de trouver la panne, et de soumettre l'infrastructure au STRMTG.

L'installation sort à peine de révision annuelle obligatoire, qui venait de valider son fonctionnement pour une année supplémentaire.

Au mois d'avril, c'est au tour du funiculaire St Just de subir son contrôle annuel obligatoire.



Mise en place d'un bus « relais funiculaire », entre St Just et Fourvière (photo Ibou69100)

Nouvel accident sur T3

L'accident a eu lieu ce dimanche vers 17h30, au passage à niveau de T3 coupant la rue F. Faÿs, à Villeurbanne. Alors qu'une rame s'apprêtait à franchir l'intersection barrière qui fonctionnait apparemment normalement, un véhicule de type Twingo s'est présenté devant la barrière fermée, et a soudain réaccélééré devant le tram pour passer à gauche de la barrière. Le conducteur a déclenché le freinage d'urgence, mais la rame est allée s'encastrer dans le véhicule, qui a été projeté sur les voies, frappant une armoire électrique et un mât d'éclairage public.

Le conducteur de la voiture, une personne de 50 ans, a été grièvement blessée et conduite à l'hôpital H. Herriot. Ses jours ne seraient pas en danger d'après des témoignages recueillis sur le terrain.

Les premiers constats sur place montrent plusieurs éléments dangereux dans cette intersection, limitée à 60 km/h pour les rames de T3. La présence de simples barrières, non doublées à gauche, laisse à penser que les rames ne sont pas complètement protégées. Le soleil couchant, placé juste dans l'axe des feux, est-il à l'origine de cette réaction ? Le fait de passer à gauche de la barrière abaissée était-il un acte délibéré ou bien le résultat d'une absence de la part du conducteur du véhicule ?

Après discussion sur le terrain avec plusieurs protagonistes, il apparaît que le placement des feux, le marquage au sol ainsi que les régimes de priorité (hors tramway) ne sont pas vraiment adaptés pour une bonne compréhension des trajectoires à adopter dans ce carrefour... L'enquête de police et les divers rapports nous en dirons certainement plus.

Après seulement 4 mois d'exploitation, LEA a déjà été arrêtée 3 fois pour des accidents majeurs. Des décisions seront-elles prises, alors que le SYTRAL vient de lancer une campagne de communication sur les signaux rouges clignotants, et compte placer des panneaux "feu rouge clignotant, arrêt absolu" dans les intersections...



La ligne 36

La ligne des deux plateaux





Par Bobméto

1953 (11 novembre) : le tunnel de la Croix Rousse vient d'être mis en service, et l'OTL crée cette courte ligne 36 reliant la **Gare de Vaise** à la place **Tolozan** (autobus Renault, série 1050 renumérotée 1650 puis 1600).

1958 : abandon de la place Tolozan et traversée du pont De Lattre pour faire terminus à la place **Maréchal Lyautey**.

1959 (16 novembre) : prolongement aux **Brotteaux** par la rue Duquesne

1960 (2 mai) : prolongement au **Cimetière de la Guillotière** (14 novembre) nouveau prolongement aux Etats Unis (Viviani). Ce parcours **Gare de Vaise – Etats-Unis** sera stable jusqu'en 1975. Ligne partagée entre les dépôts des Pins et de St Simon. Dans ces années 60 et début 70, ce sont des Renault, SC 2 ou S105 pour les Pins alors que St Simon fournit des Berliet PH 80, 8/100, 10/100.

1975 (novembre) prolongement aux **Minguettes (Montchaud)** et la ligne devient une des plus longue du réseau avec ses 17 km.
Les Pins : SC 10
St Simon : PH 10/100

1977 (16 février) passage en libre service avec des Saviem SC 10 série 2400

1978 (2 mai) : mise en service du métro et la ligne 36 fusionne avec la ligne 46 (Brotteaux-Duchère) pour devenir encore plus longue avec ce nouvel itinéraire : **Duchère – Minguettes**



Autobus Renault n°1053

1980 (7 novembre) : la ligne reçoit des véhicules neufs Renault SC 10 UO série 3600

1982 (1^{er} septembre) : prolongement jusqu'à **Minguettes Darnaise**

1984 (1^{er} octobre) : changement de dépôt pour les voitures des Pins qui passent à Audibert

1989 (13 février) : renforts en pointe avec 5 autobus articulés PR 180.2 série 2100



7 mai 1990 : le PR180.2 n°2105 passe le carrefour Vivier Merle / Félix Faure. Aujourd'hui, l'autopont n'est plus qu'un mauvais souvenir...

1991 (9 septembre) : la totalité de la ligne passe à Audibert

1993 (4 janvier) : Métro D à Vénissieux : allègement des fréquences et suppression des articulés.

1994 (21 mars) : Mise en service d'autobus RVI R 312 série 3000

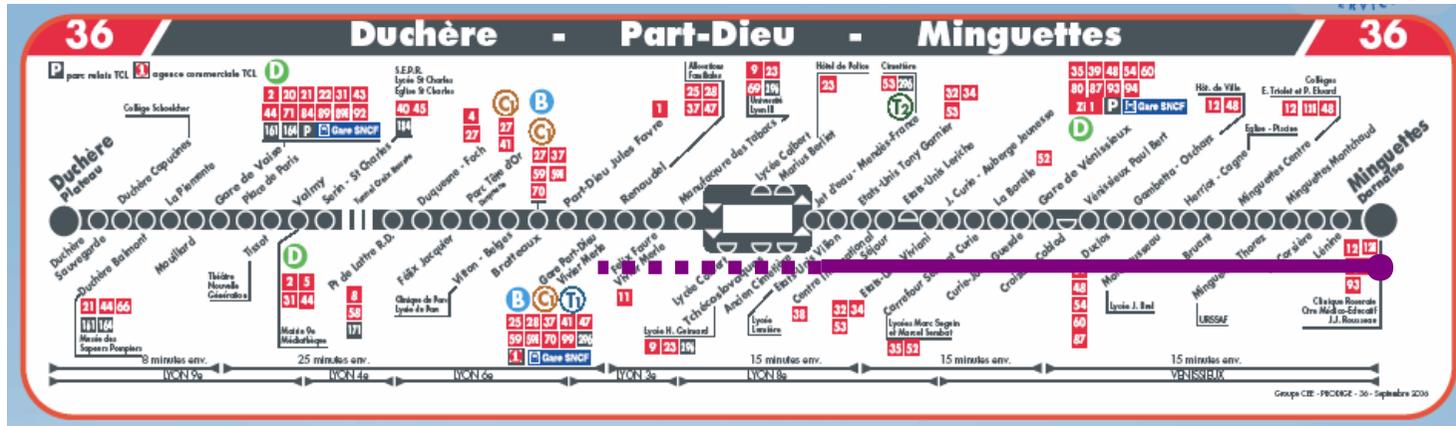
1997 (29 avril) : Métro D à Gare de Vaise et passage par site propre bus au lieu de Montée de Champagne

1999 (octobre) RVI Agora S série 3600

2003 (février) Irisbus Agora Line série 1400



Mai 1994 : expo à la Doua



Tram 4

Prolongement prévu

© Document Kéolis Lyon

Terminus « Minguettes-Darnaise ». « Bip Bip Bip... », c'est l'heure du départ. Tous les voyageurs montent. Nous sommes à bord d'un Agora Line de ligne 36 en direction de la Duchère pour un voyage qui va durer 1h30. Cette ligne fait son terminus aux Minguettes, tout comme les Lignes 12, 12^E, 93 et 48. (La ligne 60 ne faisant qu'un arrêt de passage à cet endroit). Ce terminus, lieu mythique pour les conducteurs d'Audibert, vit ses derniers mois, avant sa destruction pour laisser la place à T4. Ce lieu de convivialité entre conducteurs, où de nombreux cafés ont été bus et cigarettes « grillées », ne sera bientôt plus qu'un souvenir.

Mais il est l'heure, il faut partir. Dès le 1^{er} feu rouge, l'état de la route nous rappelle que nous sommes en plein dans les travaux de T4 (nids de poule, déviations, tranchées). Nous voilà donc engagés sur le Boulevard Lénine, remontant un secteur ayant une densité de population très importante. Dès le 1^{er} arrêt, les clients sont présents en nombre significatif. Les 1^{ères} poussettes apparaissent, et déjà c'est la bousculade.



Cette vilaine gare routière, avec ses fameux pavés autobloquants, ne sera plus qu'un souvenir en avril 2009



Nonchalant, notre bus continue malgré tout sa progression et arrive quelques minutes plus tard au rond point de la Rotonde pour s'engager ensuite sur l'avenue Maurice Thorez. Tout le long du parcours, malgré quelques clients qui descendent, le bus continue de se remplir de plus en plus. Nous cherchons un peu nos arrêts, car les potelets mobiles ont fait leur apparition, et ils ont la fâcheuse habitude de changer de place sans prévenir. Au bout de l'avenue Jean Cagne, à l'arrêt « Herriot Cagne », attend la foule. Cet arrêt caractéristique pour son affluence, notamment les jours de Marché, reste également l'arrêt le plus « populaire » de toute la journée. Cette fois c'est sûr, notre bus est plein à craquer, et pourtant, nous ne sommes que 10 minutes après notre départ !



Après de nombreuses minutes d'attente, afin de permettre à tous les clients de trouver une place, (MPA oblige), nous voilà repartis en pleine descente sur l'avenue d'Oschatz. L'arrêt « Gambetta Oschatz » permet aux clients qui le souhaitent une dernière correspondance avec la ligne 12.



Photo Manu69

Puis nous passons devant l'hôtel de ville de Vénissieux, ainsi que devant la médiathèque, pour nous engager à gauche sur le boulevard Ambroise Croizat. Il faut tenir bon, encore deux arrêts avant la gare de Vénissieux et enfin voir le bus se vider.



Photo Manu69



Balisage du chantier T4 sur le Bd A. Croizat – Photo Manu69



Arrivée de la ligne 36 à la Gare de Vénissieux

L'arrêt Duclos est aussi très sollicité, malgré le fait que les lignes 87,60,54,48 et 39 desservent aussi cet arrêt et la gare de Vénissieux. La 36 est la ligne préférée des habitants de ce quartier, et ils choisiront de préférence un 36 pour se rendre à la Gare de Vénissieux plutôt que toute autre ligne.

Nous roulons lentement, car les travaux ont considérablement réduit les voies de chaque côté du boulevard. Aux heures de pointe, les bouchons sont quotidiens.

Enfin nous arrivons à la gare de Vénissieux... Tout le monde descend ou presque. C'est un flot de voyageurs qui envahit le hall de la gare. Deux arrêts seront nécessaires. Un pour la descente, et un peu plus loin, un autre pour la montée, afin de pouvoir gérer au mieux les flux. Ici, les clients auront le choix. Le métro D pour ceux qui se rendent sur Lyon, mais aussi de nombreuses correspondances bus (35,39,48,54,60,80,87,93,94, Z11) et même SNCF.

La présence du nouveau parc relais (déjà plein à craquer tous les jours), génère aussi un flux de clientèle plus important.





Bon, ce n'est pas tout, mais nous avons des horaires à respecter...
Nous voilà repartis sur le boulevard Irène Joliot Curie, avec cette fois pour objectif de déposer nos voyageurs devant Carrefour !



Le spectaculaire franchissement du périphérique Laurent Bonnevey



Photo Manu69



Nous passons juste avant devant le meilleur ami de l' homo-automobilus...



Il faut maintenant charger les nombreux clients du quartier des Etats Unis, et faire attention car les travaux du T4 sont toujours là. Nous arrivons à Villon, arrêt de « relève » des conducteurs de la ligne, puis ensuite faisons l'arrêt « jet d'eau » correspondance avec le T2.



« Jet d'eau - Mendès France » : terminus de T4. Mais pour notre ligne 36, nous sommes loin d'être arrivés ! Nous croisons la ligne de tramway T2 qui circule sur l'avenue Berthelot, mais nous continuons tout droit sur la rue Audibert et Lavirotte.





En direction des Minguettes, la ligne emprunte un couloir réservé sur le Bd des Tchécoslovaques, parfois utilisé par quelques « intrus »...



Un peu plus loin, et toujours en direction des Minguettes, la ligne coupe la ligne T2, puis emprunte une courte portion de l'avenue Berthelot, et perd parfois quelques précieuses minutes en raison de la densité de la circulation sur cet axe.



Nous empruntons désormais la rue Marius Berliet, croisons la grande rue de la Guillotière, puis arrivons devant la « Manu ». Il s'agit de l'Université Jean Moulin Lyon 3, la « Manufacture des Tabacs », un magnifique bâtiment récemment restauré.

A l'arrêt, nous croisons un collègue de la 36. Nous faisons arrêt commun avec la ligne 23, qui elle tourne à gauche Cours Gambetta tandis que nous continuons tout droit, rejoindre le tumulte de la Part Dieu.



Le salut n'arrivera qu'à l'arrêt « Félix Faure – Vivier Merle » avec la voie réservée aux bus, si celle-ci n'est pas encombrée par un transporteur en train de décharger sa marchandise. L'arrêt « Part Dieu - Renaudel » est également très sollicité en raison de sa proximité avec la CAF.

Il est temps de s'engager sur le site de la Part Dieu. Après avoir évité quelques voitures stationnées derrière le panneau « sens interdit », après avoir « bruité » quelques piétons et klaxonné 2 ou 3 vélos, enfin il est possible de se positionner le long de l'abribus. De nouveau, le bus se vide. Quelques clients montent à bord, d'autres sollicitent le conducteur pour des renseignements.



Le Bd Marius Vivier Merle. La ligne 36 bénéficie d'un couloir réservé, qui lui permet d'atteindre la Part Dieu en un temps raisonnable



Photo O. Meyer

A gauche : nous sommes à l'arrêt « Part Dieu - Renaudel », juste au sud de la Part Dieu. Cet arrêt dessert entre autre la CAFAL, ainsi que la communauté urbaine de Lyon, qui n'est pas bien loin.



Photo O. Meyer

A droite, nous sommes sur l'esplanade Vivier Merle juste à la hauteur de la bibliothèque municipale de la Part Dieu.



« Gare Part Dieu - Vivier Merle » : nous sommes à un arrêt charnière de la ligne 36, qui embarque et débarque beaucoup de passagers. C'est ici que commence la partie nord de la ligne 36. La grande diagonale continue toujours plus loin, pour ressortir du centre de Lyon après y être entré.

Ci-contre, le bus teste « MPA », mis en place avant l'instauration du nouveau mode d'exploitation, à la demande du CHSCT, afin d'analyser ses impacts sur les conditions de travail des conducteurs TCL. La ligne 36 est donc la première ligne à avoir testé grandeur nature la nouvelle Montée par la Porte Avant !



Nous repartons après quelques minutes, traversons le cours Lafayette, et nous engageons sur le site propre de C1. Là aussi les travaux nous rappellent à l'ordre face à la gare des Brotteaux et en raison des bouchons créés à certaines heures de la journée par les travaux rue des Emeraudes. Malgré tout nous progressons, sortons parfois du couloir de bus afin de contourner camions de livraison, voiture en stationnement ou taxi déchargeant des clients sur le site propre, pour arriver enfin rue Duquesne. De nouveau, tous les arrêts seront demandés.





Ici, un bus de la ligne 36 dans le couloir à contre sens du Bd Jules Favre (à gauche), et du Bd des Belges (à droite).



La ligne 36 à l'arrêt « Vitton - Belges »





Au bout de la rue apparaît le pont De Lattre De Tassigny qui nous permet de franchir le Rhône et d'accéder au tunnel de la Croix Rousse.

Cette partie de l'itinéraire de la 36 a la particularité en fonction de l'heure ou de la météo de proposer un environnement très changeant. Le matin de bonne heure, il arrive qu'un mur blanc de brouillard dû à la présence du Rhône nous cache la vue des pentes de la Croix Rousse lorsque nous arrivons de la rue Duquesne. Nous avons alors cette impression de ne plus être à Lyon, ni sur notre itinéraire. Le conducteur peut alors se laisser surprendre par ses pensées pendant quelques secondes et rêver qu'il se dirige vers une autre destination.

Le Rhône a aussi cette particularité, le soir de refléter les lumières des habitations des pentes de la Croix Rousse, laissant tout le loisir aux conducteurs d'apprécier le mélange des couleurs sur l'eau.

Demier arrêt (correspondance avec la ligne 58) avant de partir en direction de Vaise. On vérifie que les feux de croisement sont bien allumés, et on s'engage pour deux kilomètres de tunnel sous la Croix Rousse. C'est une grande ligne droite qui permet de rattraper quelques minutes de retard même si les bus sont bridés à 50 km/h.



Sortie de l'ombre pour arriver dans le 9ème arrondissement de Lyon et traverser la Saône sur le pont Clemenceau. Après avoir déposé quelques étudiants à « Serin St Charles », nous faisons trajet commun avec les lignes 44, 31 et 2 jusqu'à la gare de Vaise en passant par Valmy, Tissot et la place de Paris. Dans ce sens, le couloir de bus permet une certaine fluidité du trafic.



Ci-dessus, la ligne 36 tourne dans la rue de Bourgogne, depuis la Place Valmy.



Gare de Vaise, correspondance SNCF, et gare routière. Le temps pour le conducteur de boire un café, et c'est les habitants de la Duchère qui prennent d'assaut le bus.



Sortie de la gare de Vaise, avant la construction du nouveau parc relais



Notre bus s'engage alors sur un site propre très apprécié des conducteurs, passe au-dessus des voies SNCF, et s'engage à nouveau sous un tunnel pour monter en haut du quartier de la Duchère. La sortie du tunnel offre une magnifique vue sur la Basilique Fourvière en hiver, mais il faut continuer de grimper, car notre terminus c'est le Plateau.

Pied sur l'accélérateur, le bus gravit un à un les mètres de dénivellation, suivi par un articulé de la 89, pour enfin arriver à l'arrêt Balmont. Plus que trois arrêts!







Enfin nous longeons le chantier de la tour détruite en 2006 pour arriver au terminus provisoire sur le plateau de la Duchère.

Cette balade aura durée 1h30 environ et c'est 48 arrêts qui auront été desservis à l'aller.

Déjà, les clients s'attroupent vers le potelet de départ, il est temps de faire demi-tour et de repartir pour de nouvelles aventures dans l'autre sens, mais c'est une autre histoire...



La ligne 36 sous les lignes aériennes fantômes de la ligne 44 - Viaduc de la Duchère, Lyon 9



Les lignes de l'ouest lyonnais



Episode 1
St Paul - Lozanne

Lassés de rester en centre ville, nous avons décidé ce mois-ci de prendre l'air. L'air de l'ouest lyonnais, dans ses fameuses lignes TER, si typiques, et promises à un avenir moderne !

En effet, d'ici 2010, la première ligne de tram-train devrait y voir le jour, avec une électrification dans un premier temps de la ligne Lyon - St Paul / Sain Bel, ainsi qu'un doublement des voies, qui permettra d'augmenter la vitesse commerciale des trains, leur régularité, et permettre ainsi un cadencement plus efficace pour les usagers.

En attendant, nous avons décidé de faire une petite excursion sur les 3 lignes de l'ouest lyonnais :

- > Lyon St Paul - Lozanne
- > Lyon St Paul - Sain Bel
- > Lyon St Paul - Brignais

Notre voyage se fera en 3 étapes, qui seront essentiellement composées de diaporamas, afin de vous faire découvrir l'environnement de ces 3 magnifiques lignes, méconnues de nous autres habitués du réseau TCL urbain.



Un seul point de départ : Lyon - St Paul !



Nous arrivons en quelques minutes seulement à la gare de Lyon - Gorge de Loup, dans le 9ème arrondissement.

Nous sommes à bord d'un X2800, un train graisseur de voie, généralement utilisé pour les services du week end.

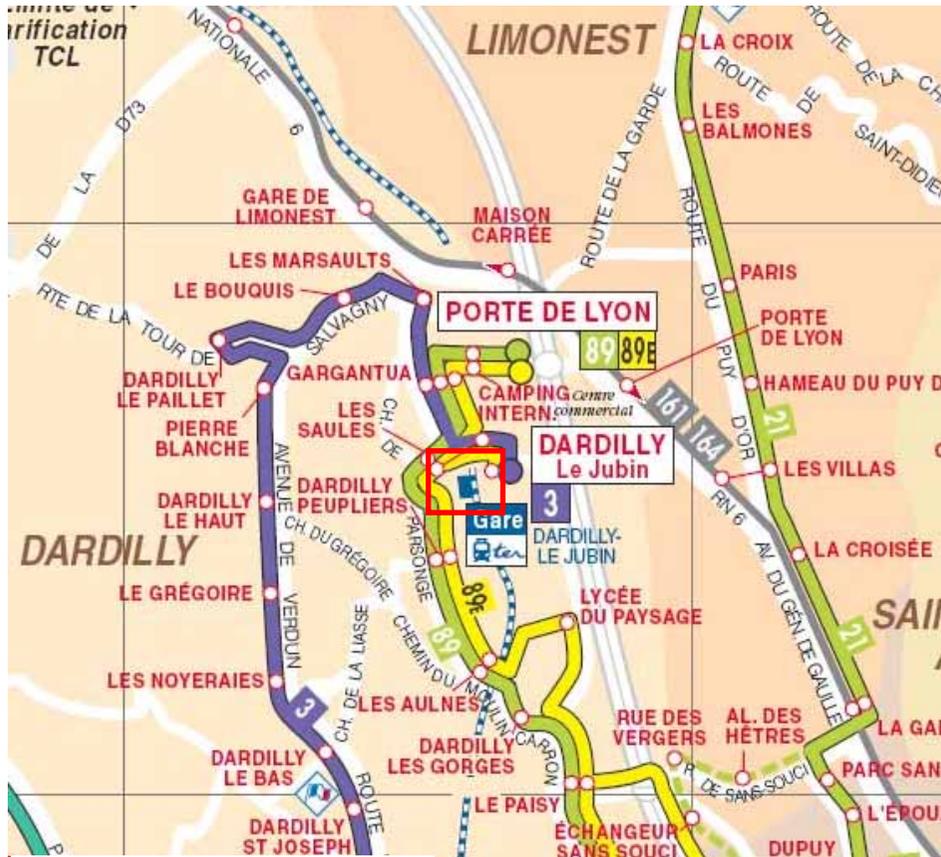
L'intérieur cuir intégral, très kitch, nous fait sourire mais reste néanmoins très confortable.



La gare de « Ecully – demi lune », desservie par les 3 lignes de l'ouest lyonnais.



La gare de Tassin la demi lune



© Document Kéolis Lyon

A bord de notre caravelle, nous stoppons notre parcours quelques instants en gare de Dardilly – Le Jubin, en correspondance avec les lignes TCL 3 et 89. Juste le temps de croiser une autre rame, et nous repartons.



© Document Kéolis Lyon

Nous franchissons la limite du Grand Lyon, pour desservir la gare de Dommartin - Lissieu



Nous filons à une allure modérée sur notre voie unique, à travers la forêt. Le paysage est très sympathique.

Des petits passages à niveaux protègent notre voie ferrée pour une progression en toute sécurité.



En gare de Civrieux d'Azergues, la vue est plongeante.

On remarque au passage que toutes ces petites gares ont toutes été modernisées, avec des abris, des espaces pour attacher les cycles et une signalétique renforcée.



Plusieurs ouvrages d'art...

...permettent de faciliter notre progression à travers les vallons de l'ouest lyonnais.





Quelques ancienne maisons de gardes barrières plus loin, la ligne passe en double voie à l'approche de la gare de Lozanne, notre destination finale.



Sur notre droite, le poste d'aiguillage de Lozanne. Terminus, notre X2800 est arrivée à bon port, et à l'heure !



La magnifique gare de Lozanne et la caravelle qui nous ramènera à Lyon.

C'est à Lozanne que la ligne Lyon – St Paul / Lozanne rencontre une ligne d'un intérêt plus régional, voire national. Il s'agit d'un tronçon non électrifié à deux voies qui relie St Germain au Mont d'Or à St Germain des Fossés.

A peine quelques minutes passées sur place, et nous voyons passer sous nos yeux tout le matériel qui emprunte cette voie.



X72500 sur la ligne Lyon / Roanne (42)



AGC sur la ligne Lyon / Clermont Ferrand (63)



CC 72 000 sur la ligne Lyon / Tours (37)





La zone 30 lyonnaise : enquête



La zone 30 à Lyon, tant décriée par certains, plébiscitée par d'autres, est en train de se mettre en place tout doucement dans notre paysage lyonnais. Ce sont en effet près de 60% des habitants des quartiers concernés par cette zone 30 qui l'ont accueilli favorablement, et la municipalité doit désormais concrétiser ce nouveau schéma de circulation dans le centre ville de Lyon.

La zone englobe les quartiers suivants : Vieux Lyon (Lyon 5), Croix Rousse (Lyon 4), Pentec de la Croix Rousse (Lyon 1er), la Presqu'île en dehors des quais (Lyon 2). D'autres zones 30 plus ponctuelles verront également le jour sur la rive gauche du Rhône.

En quoi consiste la zone 30 ?

La zone 30 est un concept en vogue, notamment dans les villes qui souhaitent réduire la circulation automobile, en offrant en contrepartie des conditions plus agréables de circulation pour les modes doux que sont la marche à pied, le vélos et autres rollers. La vitesse y est donc limitée à 30 km/h, afin de se rapprocher le plus possible de celle des modes doux, pour atténuer la rupture qu'il existe avec les modes motorisés.

Mais une zone 30, ce n'est pas qu'un panneau, avec un espace pavé de bonnes intentions. C'est bien plus que cela. Dans une zone 30, la vitesse de 30 km/h doit être instinctive pour être respectée. Les zones 30 où il est insupportable de rouler à 30 pour tout automobiliste normalement constitué sont des zones 30 ratées.



Dans les zones 30, les trottoirs disparaissent peu à peu. Ou plutôt c'est la chaussée qui monte à la hauteur des trottoirs. Généralement, la voirie est rétrécie et d'un matériau spécifique : pavage, grenaillé, ... Tout cela pour donner à l'automobiliste une impression de vitesse élevée, même à basse vitesse. Ainsi, instinctivement, l'automobiliste lèvera le pied.

A gauche, une petite voie près de la station T3 « Reconnaissance - Balzac ». Les piétons peuvent traverser en tout point de la voie, il n'y a d'ailleurs pas de traversées piétonnes matérialisées.

A droite, une rue en presque-île : pour y accéder, une bordure abaissée qui marque l'entrée d'un espace mixte où le piéton est roi. Les poteaux métalliques sont simplement présents pour éviter le stationnement sauvage.

Dans les zones 30, les traversées piétonnes ne sont pas matérialisées par des bandes blanches comme sur les voies courants. Elles peuvent être matérialisées par des clous métalliques, ou tout simplement non matérialisées.

Ci dessous, l'entrée de la zone 30 sur le quai des Célestins, et place Bellecour.



46 -



54



Autre mesure d'aménagement, qui n'est pas propre aux zones 30, mais que l'on voit souvent fleurir à Lyon dans les zones sensibles de centre ville. Ces aménagements dits en « oreilles de Mickey » servent à encadrer les places de stationnement, pour mieux les délimiter, et améliorer la visibilité au droit des carrefours.

Sortes de « bulbes » proéminents aux coins des rues, il suffit de passer une fois à pied dans ces carrefours pour en apprécier le confort.

Quelques plots métalliques ou bétons sont alors malheureusement obligatoires, sous peine de voir cet espace squatté pour du stationnement sauvage...



Et voici un exemple très réussi de carrefour de type « Zone 30 », non loin du théâtre des Célestins. Tout y est :

- > Carrefour resserré
- > traversées piétonnes cloutées
- > oreilles de trottoir avec visibilité excellente pour les usagers, et maîtrise du stationnement.
- > carrefour surélevé en « plateau » ralentisseur..
- > Pas de feux.

Zones 30 et zones limitées à 50 km/h, comment faire la différence ? La limite est-elle toujours bien claire pour les automobilistes ? Dans le but de clarifier les zones de transition, et parce que les seuls panneaux de signalisation verticale ne se suffisent pas à eux même, le Grand Lyon aménagement des sortes de « Portes d'entrée ». Elles sont là pour marquer clairement dans l'espace l'entrée de la zone « apaisée » autre nom que l'on pourrait donner aux zones 30.

Ci-dessous, la porte d'entrée du Quai Tilsit, dans le 2ème arrondissement. Contrairement à ce qu'affirment les détracteurs de la zone 30, elle n'entraîne pas forcément de diminution du nombre de voies, qui seraient synonymes d'affreux embouteillages. Ici, seuls la traversée piétonne va être réduite en longueur grâce à deux oreilles de Mickey, les stationnement va être maîtrisé, et les voies de circulation seront à peine réduites en largeur. Rien de bien scandaleux pour les automobilistes qui ont encore envie de venir circuler ici le samedi, malgré l'excellente desserte en transports en commun...





Autre arrondissement, autre exemple récent, encore en cours d'aménagement. Nous sommes dans le 4ème, au croisement du Bd de la Croix Rousse et de la Montée des Esses qui rejoint le 9ème.

A cet endroit, le carrefour était gigantesque en raison de la largeur importante du Bd de la Croix Rousse. Des travaux sont en cours pour modifier complètement sa géométrie, et le transformer en simple petit carrefour en « T », avec toujours deux voies de circulation, mais plus petites, et surélevées sur un plateau.

Le trafic ne sera pas pénalisé, mais simplement apaisé.

Beaucoup de carrefour vont « subir » le même sort à la Croix Rousse, où les piétons sont très nombreux à se déplacer. De plus, un regard attentif est porté à cette occasion pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.



La ligne forte « A7 »
Une ligne de rocade de la Confluence à La Doua



Présentée en février par le SYTRAL, la ligne forte A7 est inscrite au Plan des Déplacements Urbains (PDU) du Grand Lyon depuis 1997, comme à développer en priorité pour un mode de transport en commun, qui reste encore à définir.

Il devrait relier la Confluence au campus de la Doua. Il ne s'agira certainement pas de doubler la ligne T1 qui relie déjà ces deux points de notre agglomération, mais bel et bien de créer une nouvelle desserte, en rocade.

Aujourd'hui, tous les axes forts développés par le SYTRAL ont tendance à se diriger inéluctablement vers le centre ville et notamment la Part Dieu. C'est compréhensible vu la densité d'emplois et d'habitants qui sont à desservir.

Cependant, le besoin de lignes fortes de rocades est évident : les déplacements doivent être développés de périphérie à périphérie, trajets qui sont souvent effectués en voiture vu la faiblesse des dessertes TCL actuelles sur ce type de dessertes.

La ligne forte A7 sera donc une ligne de rocade interne, c'est à dire à l'intérieur du périphérique.

Une ligne forte A8, au delà du périphérique (sur les communes de Bron et Vaulx en Velin notamment) est également à l'étude, à plus long terme.

Pour l'axe A7, le mode trolleybus semble être pressenti par le SYTRAL, mais rien n'est encore décidé. On pourrait alors avoir une ligne forte Cristalis « C4 »...



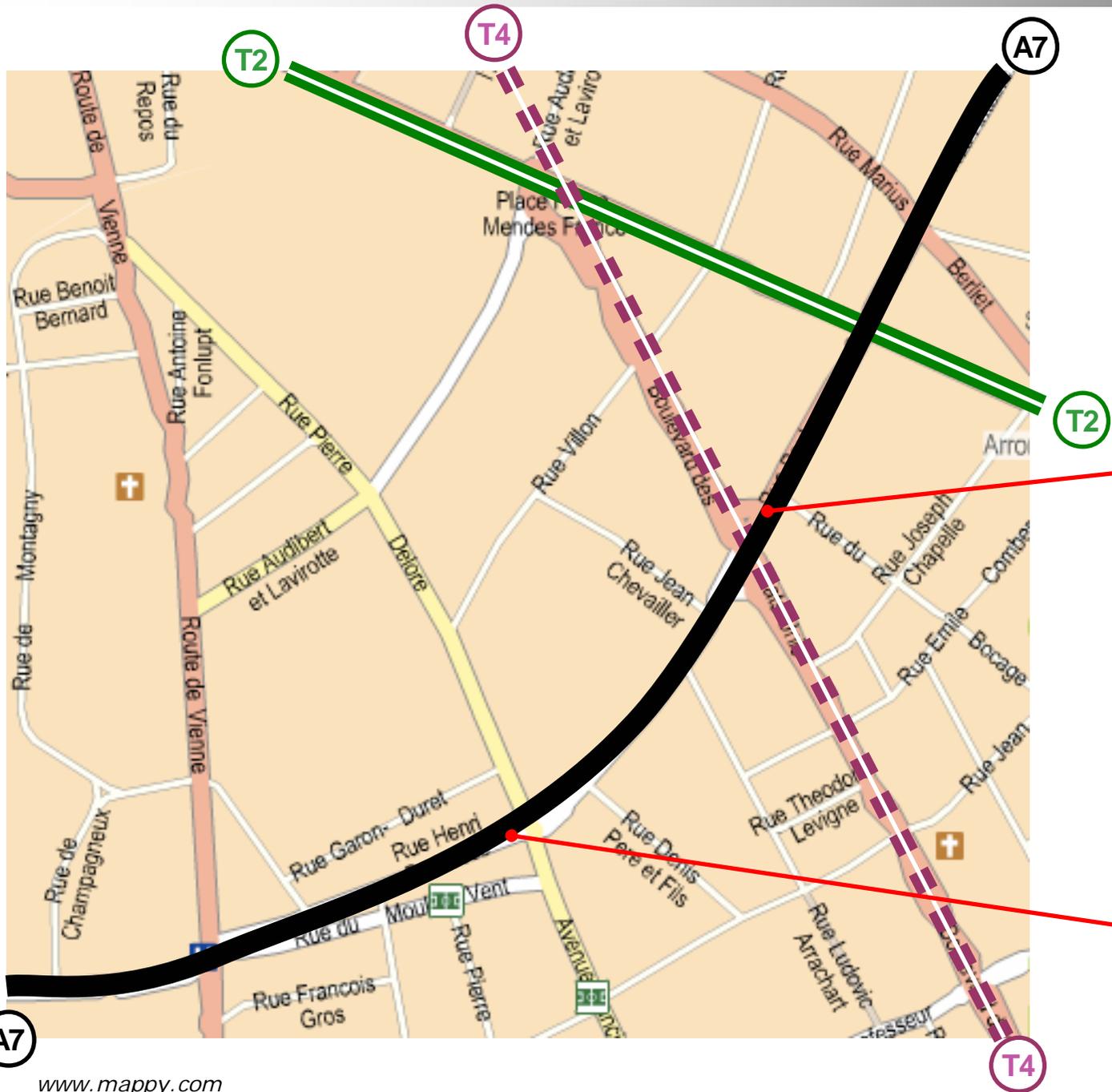
Depuis le Musée des Confluences, la ligne A7 traverserait le Rhône, en direction de la Halle Tony Garnier, en traversant la place Antonin Perrin, qui vient d'être complètement refaite par le Grand Lyon.

Une fois l'avenue Tony Garnier franchie, la ligne s'engagerait sur l'avenue Debourg, qui se dirige plein est, en direction du métro B.

Une fois la correspondance avec le métro B assurée, c'est l'avenue Challemel Lacour qui commence, dans le prolongement de Debourg.

Ci-dessous : l'avenue Challemel Lacour offre une largeur importante, qui peut laisser place à un site propre bi-directionnel...



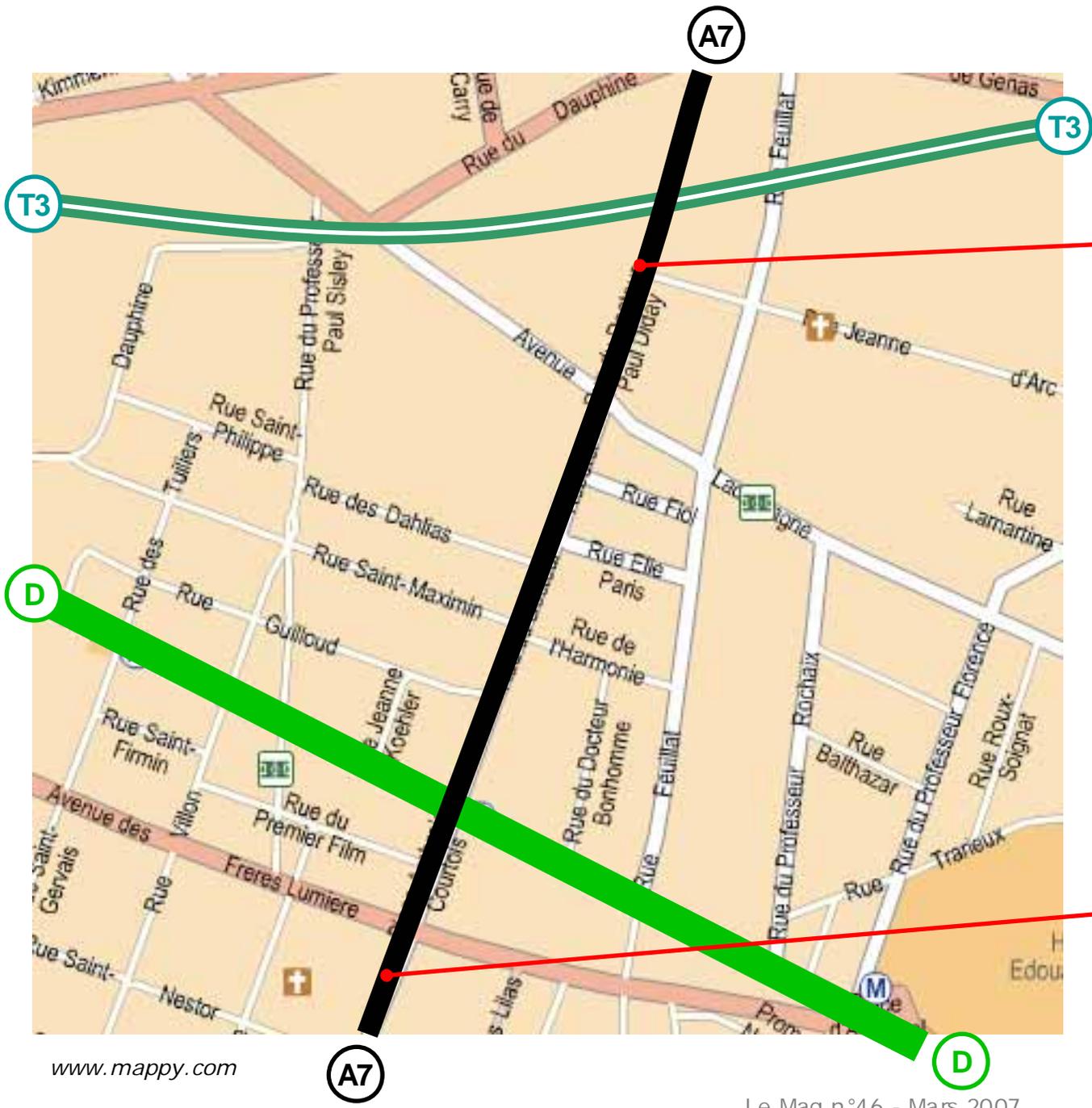


Au bout de l'avenue Lacour, arrive le carrefour important avec la route de Vienne. Cette étape importante passée, la ligne pourrait rejoindre le 8ème arrondissement via la rue Barbusse et la rue Paul Cazeneuve, avant de croiser T4 sur le Bd des Etats Unis, puis T2 sur l'avenue Berthelot.



A7

www.mappy.com



www.mappy.com

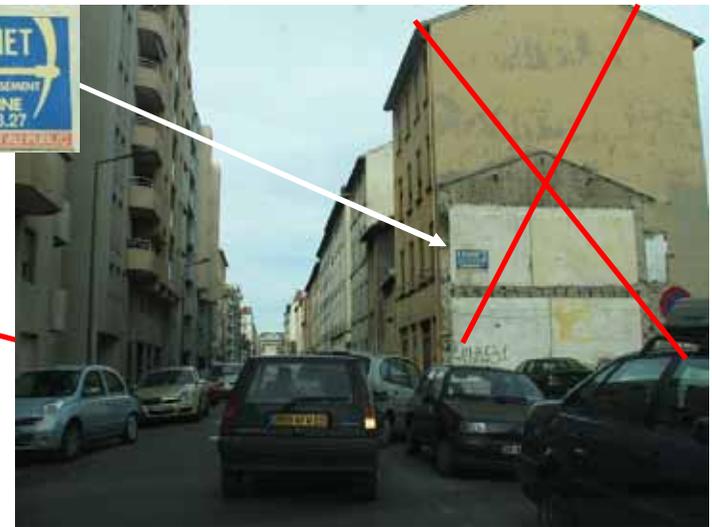
Le Mag n°46 - Mars 2007



La remontée vers le nord peut désormais se faire par la rue des Frères Lumière, avec une correspondance avec le métro D (Monplaisir - Lumière), puis par la rue Rebatel.

Direction plein nord maintenant, en direction de la ligne T3, qu'il faudrait franchir sur une voirie nouvelle, percée dans le tissu urbain.

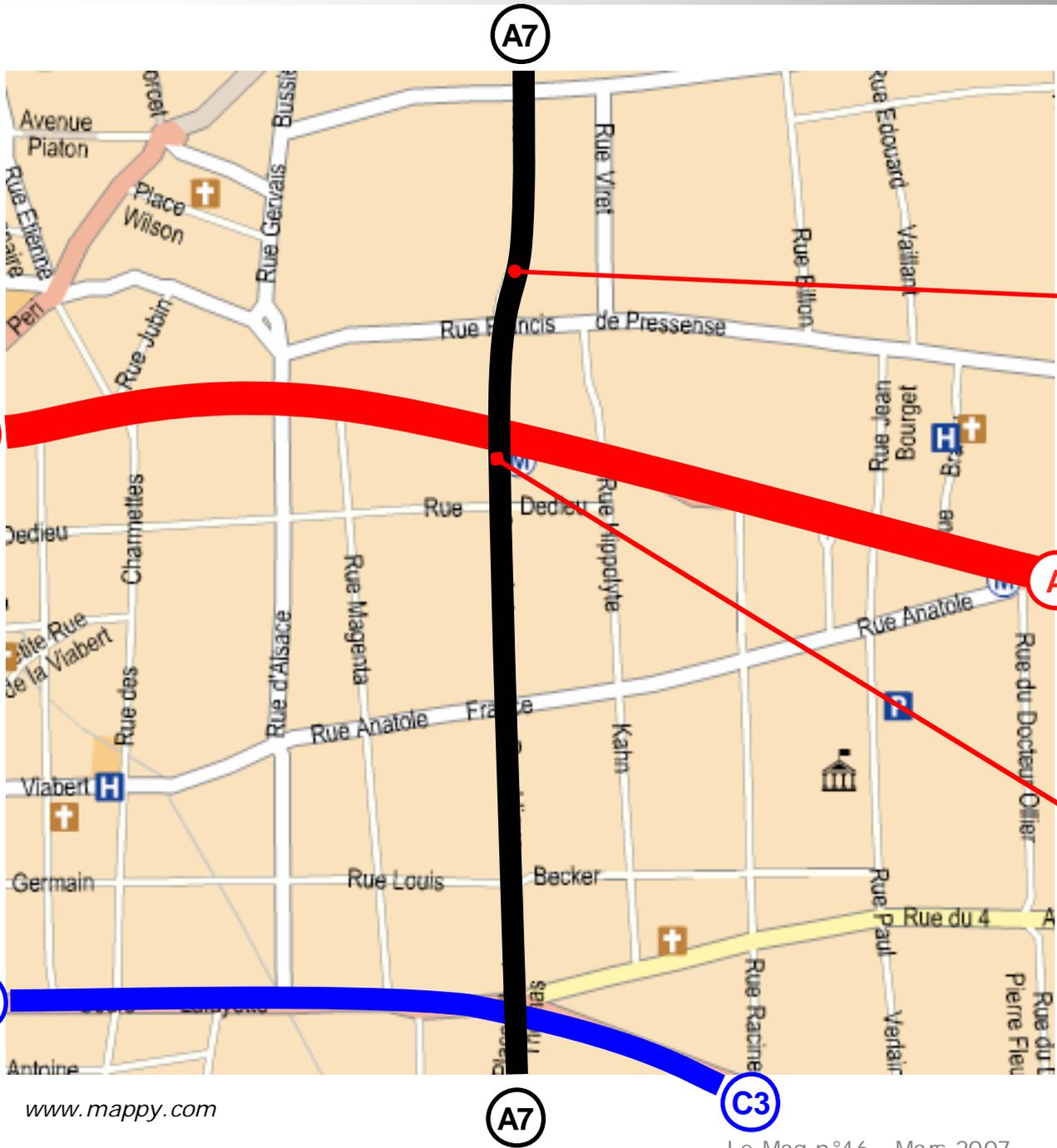




Dans Villeurbanne, l'affaire se complique. La commune est en effet particulièrement difficile à traverser, en raison de l'étroitesse et du non-alignement des rues...

Non-alignement, certes, mais la plupart des immeubles « gênant » A7 sont en train ou vont prochainement être démolis. De quoi faire un peu de plus pour un site propre de transport en commun.





www.mappy.com



www.mappy.com

A7



La planification urbaine de Villeurbanne permet peu à peu de réaligner les façades des bâtiments. C'est le cas sur notre axe A7 comme ici rue Colin. Il faudra sans doute attendre encore quelques années, avant d'y envisager toute ligne forte Crystalis ou tout tramway...





Depuis la mi-mars, le nouveau terminus de la ligne 59 à « Vancia - Château Bérard » est enfin en service sur la commune de Rillieux la Pape.

Sa mise en service était urgente, en raison de la volonté d'un promoteur immobilier de récupérer le terrain où était implanté le terminus jusque là.



Mais cette mise en service n'était pas aussi simple. Elle nécessitait la mise en place de feux tricolores au débouché de la nouvelle voirie réservée aux bus qui a été spécialement créée à cette occasion. En effet, cette voie débouche sur une route nationale, et le Préfet n'a pas souhaité que la sortie des bus se fasse avec une simple balise de STOP et de Cédez le passage.

Le temps pour les services du Grand Lyon de mettre en place les feux, et les bus peuvent désormais utiliser le nouveau terminus de Vancia.



Secteur sensible au sud de la Part Dieu, la contre allée du Bd Vivier Merle, réservée aux TCL et aux véhicules autorisés, est actuellement en travaux. En effet, un aménagement de voirie est en cours au niveau du retournement de la ligne C1, pour lutter contre le stationnement sauvage, très pénalisant pour la ligne forte de trolleybus.

Mais ce sont aussi les autres lignes de bus qui passent à cet endroit qui pourront bientôt en bénéficier.



Quelques jours plus tard, les travaux sont bien entamés. Une avancée de trottoir a été créée côté gare SNCF, pour éviter que des véhicules viennent gêner le retournement de C1. Le long de la contre-allée, l'interdiction physique de stationner en raison des barrières de chantier a créé un phénomène d'un genre nouveau : le stationnement sur les arrêts des bus, tout simplement !

Nous le répétons, des mesures restrictives urgentes doivent être prises dans ce secteur, où les bus perdent de leur attractivité tous les jours.



Venir en véhicule tout terrain à la Part Dieu peut s'avérer très utile !

Nouvel aménagement, vous le voyez, très efficace...



Au sud de la presqu'île, les pelleteuses s'affolent. Actuellement, c'est la darse qui est en cours de creusement au sud de la patinoire Charlemagne.

En face, le marché de gros résiste, mais pas pour longtemps : il devrait prochainement déménager pour Corbas, en banlieue sud est, pour laisser place entre autre au nouveau siège de la Région Rhône Alpes.





Sans cette remanié, le carrefour entre le Cours Charlemagne et le quai Perrache est en train de revêtir son visage définitif.



Vers 2010, c'est le tramway T1 qui arrivera depuis Montroulet, pour desservir le Musée des Confluences.

Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, affirme également vouloir prolonger cette ligne T1 jusqu'à Debourg, dans un mandat prochain...





Hôpital Lyon Sud : les lignes 17 et 47 vont bientôt bénéficier d'un nouvel aménagement, à l'intérieur de l'hôpital. Fini l'ancien terminus situé devant l'entrée principale, qui nécessitait un grand demi-tour au milieu du carrefour très fréquenté. Désormais, les bus entreront dans l'enceinte des HCL, via une barrière de contrôle d'accès, puis ressortiront sur un couloir réservé, avec une petite anticipation pour leur donner un coup de pouce.





Finies les déviations des réseaux, place maintenant aux travaux de plateforme, plus impressionnants. Plus impressionnants car les habitants et passants peuvent désormais découvrir plus précisément où passera le tramway dans leur paysage. Le chantier est désormais entièrement jalonné par des glissières béton, et des barrières aux couleurs de la future ligne de tramway.

Ci-contre, le passage du tram 4 sous le périphérique Laurent Bonnevey. La chaussée ne comporte plus qu'une seule voie au lieu des 2 auparavant. Mais cette réduction ne sera valable que pendant la durée du chantier. Une fois le projet achevé, les 2 voies vont réapparaître, moins larges et avec une bande cyclable dans chaque sens. La limitation à 50 km/h pour les véhicules sera sans doute plus crédible et respectable.

Les vilains poteaux directionnels implantés au milieu de la chaussée devront être démontés pour laisser place aux rails et à la pelouse.





Les « PRS », pour « **P**oints de **R**assemblement des **S**ecours », servent aux services d'intervention de secours à intervenir rapidement sur le chantier en cas d'incident ou de personne blessée. Une carte des PRS est communiquée par le SYTRAL aux autorités en début du chantier, qui leur permettent de les repérer rapidement en cas d'appel d'urgence.





L'emplacement de la future station « Etats Unis - Viviani », sur le grand terre plein central du Bd des Etats Unis, sans ses fameux platanes...



Sur le quai de la Pêcherie, c'est un maillon cyclable essentiel qui est en cours d'aménagement : il relie l'aménagement réalisé sur le quai Pierre Scize (rive droite de la Saône), aux aménagements de la Presqu'île. A terme, l'île Barbe sera reliée à la Confluence !

Ci-dessus, le stationnement longitudinal va être décalé (mais pas supprimé), pour laisser place à une piste cyclable unidirectionnelle. L'espace sera gagné sur une voie de circulation.



Ca bouge à la Soie. Depuis la fin mars, la station « Vaulx en Velin – La Soie » est parcourue par les rames qui entrent ou sortent du dépôt de la Poudrette.

La voie provisoire qui shuntait la station (1) va être déposée.

La station (2) prend progressivement forme en surface.

Enfin, le quai de la station de tramway T3 (3) a enfin été terminé, pour permettre une correspondance très aisée avec le métro A dès le mois de septembre.

(4) Les 2 voies qui sortent de la nouvelle émergence de la Soie, en direction du dépôt ou de la machine à laver.



A gauche : le bout du tunnel ! Les 2 voies sont au niveau du sol, et arrivent presque au niveau de la rue Salengro, à Vaulx en Velin !

A droite, on aperçoit les 2 voies qui partent de l'arrière gare de la Soie, en direction des ateliers de la Poudrette.

T3 : la sécurité aux intersections en question

Sécurité Tramway T3

STOP

Feu rouge clignotant = arrêt obligatoire!

Même si les barrières ne s'abaissent pas !

STRAIL



4 mois d'exploitation, 3 accidents spectaculaires. T3 est-elle plus touchée sur les autres lignes de tramway lyonnais par les accidents de la circulation ? Le recul est trop peu important pour commencer à tirer des conclusions générales, mais nous sommes en droit de nous poser des questions.

Dans ce petit dossier, nous mettrons d'emblée de côté tous les comportements déviants, comme le fait de passer volontairement au rouge, ou de slalomer au milieu des passages à niveau pour éviter les barrières fermées. Non pas que nous souhaitons nier le fait que ces comportements existent, et qu'ils constituent sans doute une grande part de l'origine des accidents les plus graves, mais nous allons tenter d'analyser les intersections proposées, pour trouver d'éventuelles autres causes.

Avec la ligne T3, le SYTRAL réinvente les passages à niveau, que la SNCF tente tant bien que mal de supprimer en raison de leur dangerosité, qui pénalise l'exploitation des lignes SNCF, et fait beaucoup de morts sur les routes chaque année. Mais pour pouvoir exploiter T3, la ligne qui reprend une ancienne emprise ferroviaire, quoi de mieux que des feux R24 de type « SNCF » (rouge clignotants), accompagnées des barrières, pour permettre une vitesse commerciale élevée pour cette nouvelle ligne de transport en commun.



Cette signalisation, qui est pourtant inscrite clairement dans le code de la route, ne semble pas être très connue de la part des automobilistes, notamment des automobilistes urbains... Fatalité, manque de formation, ignorance ? C'est un fait. Même des conducteurs aguerris, interrogés sur la question laissent planer un grand blanc une fois la question posée. Pire, certains donnent une fausse définition de ce signal, en le prenant pour le signal jaune clignotant qui signale un danger, et recommande un passage avec prudence.

Que faire dans cette condition ? Continuer à installer ces signaux, sans rien changer ? Leur apposer un panneau explicatif simple pour aider à sa compréhension ? Les remplacer par d'autres signaux plus explicites, au risque de tomber rapidement dans le non réglementaire ou dans l'assistanat ?

Entre le 15 novembre 2006 et le 9 mars dernier 79 incidents ont été relevés sur les barrières entraînant le remplacement de 40 d'entre elles et coûtant environ 100 000 € au SYTRAL (source SYTRAL). Le syndicat des transports a donc décidé de réagir, rapidement.



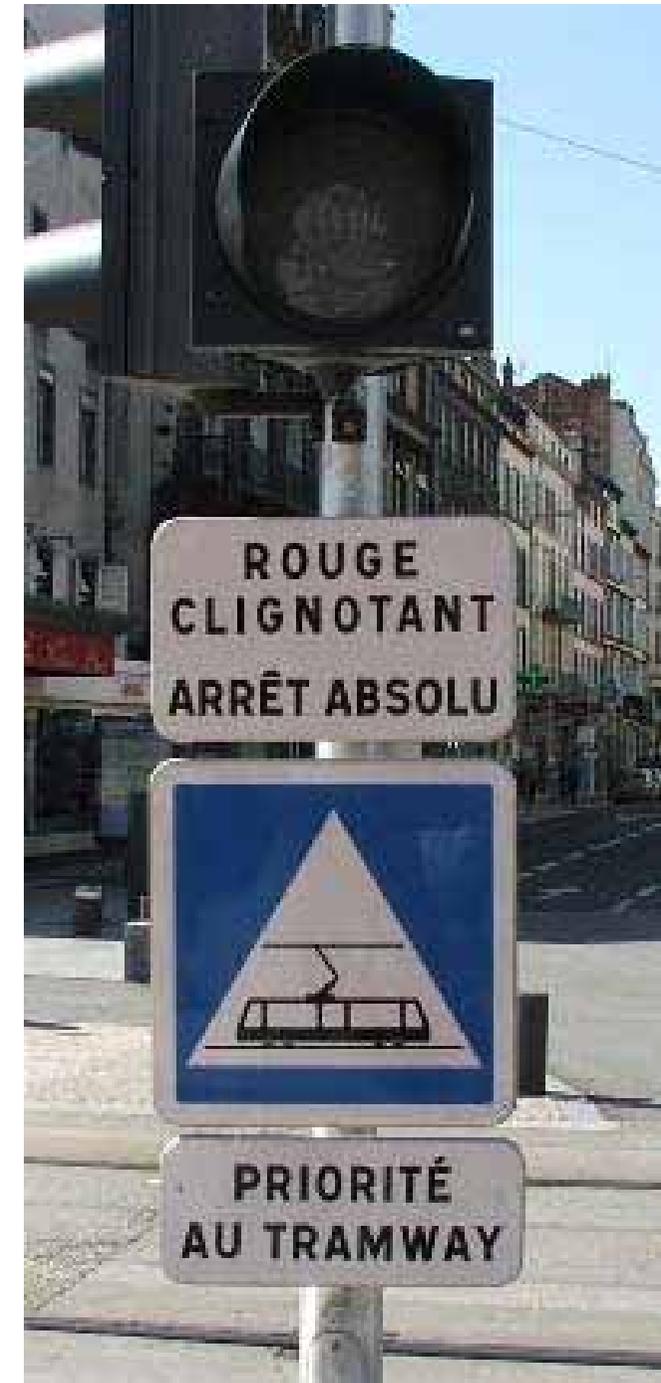
Ainsi, de grandes banderoles ont été récemment installées au niveau de 7 intersections barrières sur 26, afin de faire passer un message simple aux automobilistes : feu rouge = STOP. Ou le caractère un peu « limite » du message transmis (en effet, le feu rouge clignotant n'est pas un « STOP » mais impose l'arrêt absolu », sans doute le message est-il volontairement simpliste (faux) pour être facilement compris... ?

Dans les prochains jours, des panneaux « rouge clignotant arrêt absolu » comme celui-ci photographié sur le Translohr de Clermont Ferrand vont être mis en place sur T3, d'après le SYTRAL.

Nous nous posons la question suivante : ces messages, qu'il faudrait lire en conduisant, ont-ils vraiment une utilité pour la perception des automobilistes qui passent les intersections barrières de T3 ? L'excès de messages à lire n'est-il justement pas néfaste en terme de sécurité, le feu rouge clignotant étant déjà mal détecté par les usagers de la route...

Les messages visuels, surtout surabondants, polluent l'environnement visuel des intersections, et ne sont pas instinctifs (ils doivent être lus et ne sont donc pas perçus au premier regard).

Pour être plus sécurisées, les intersections doivent être plus lisibles, instinctives du point de vue de la signalisation lumineuse, mais aussi de l'aménagement proposé.

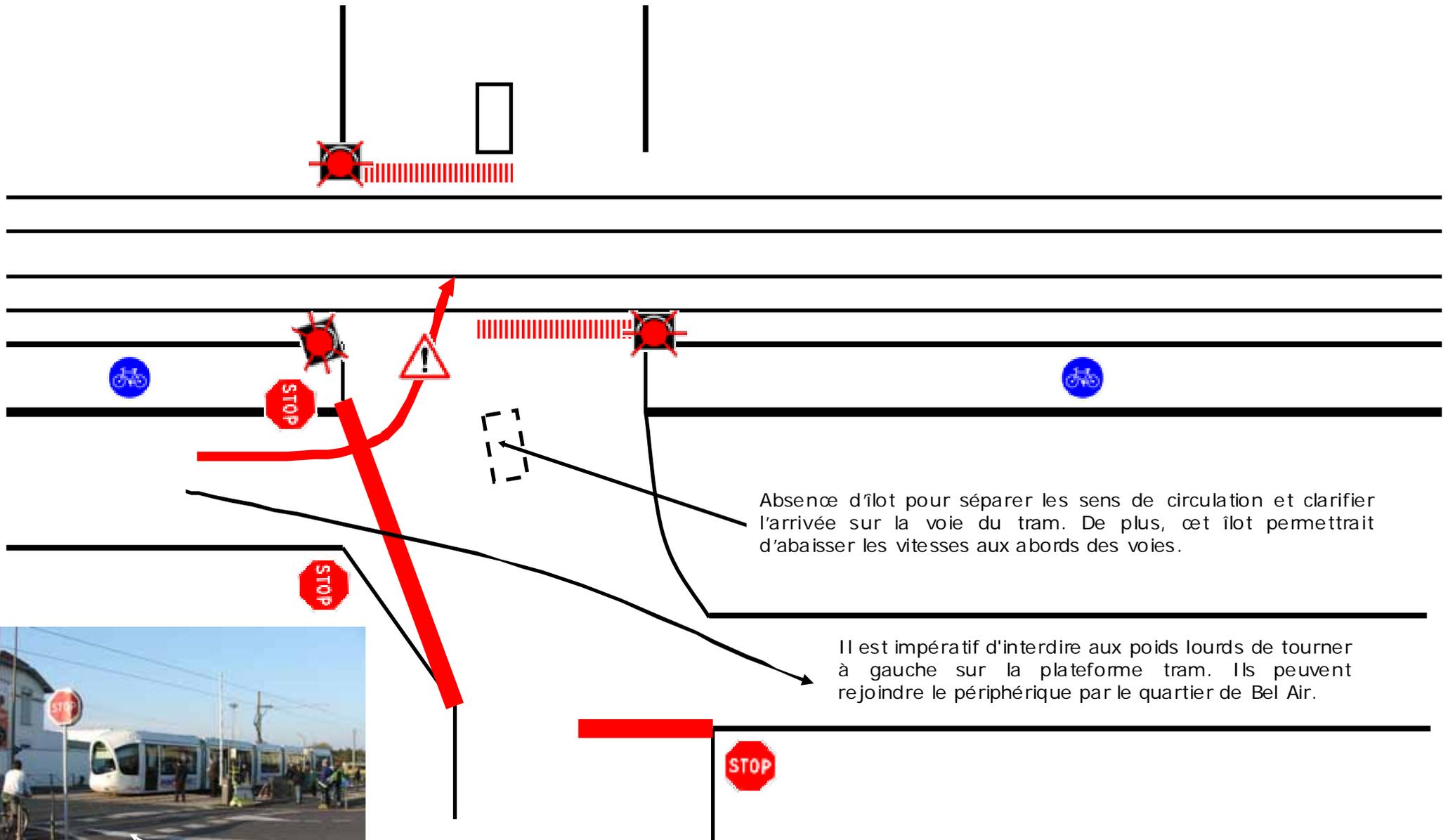




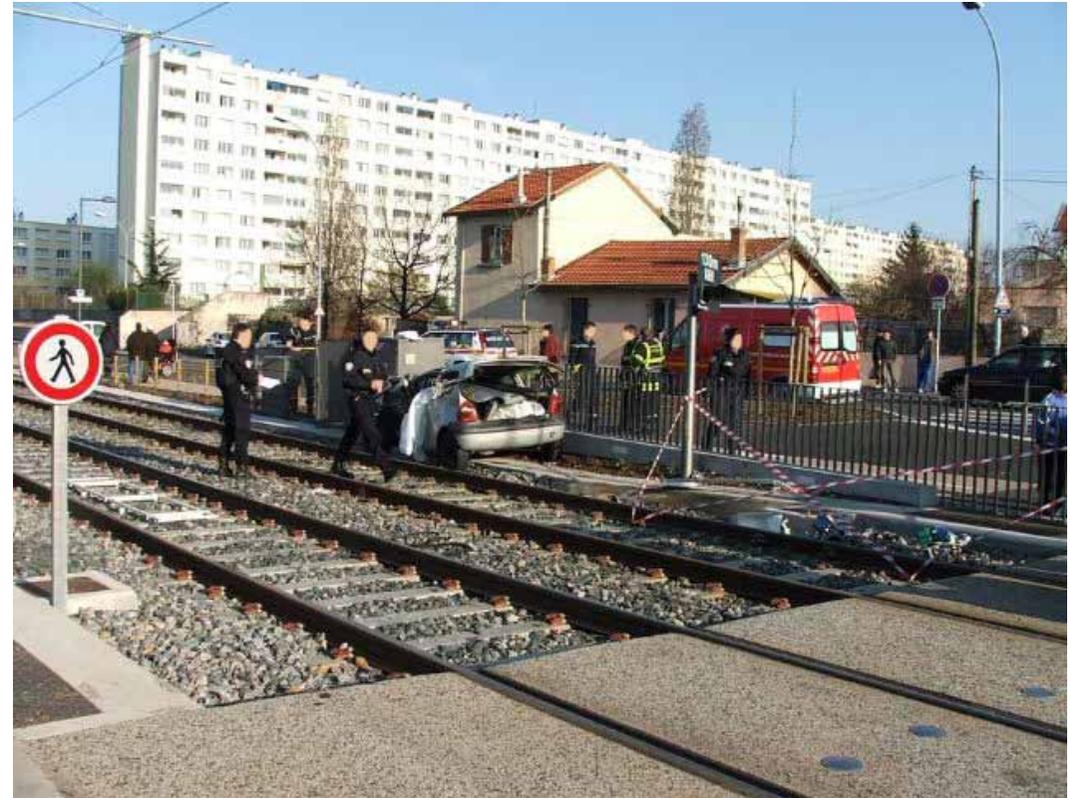
Et à la SNCF, comment ça marche ? Les passages à niveau SNCF, contrairement aux intersections barrières de T3 (qui n'en sont pas, mais qui sont une sorte d'hybride de carrefour à feux..), sont munis en plus des barrières, des feux clignotants, d'un dispositif sonore, qui alerte les automobilistes de façon très efficace. Cependant, les accidents ne sont pas rares, même sur les installations SNCF...

Il semble pourtant que les PN SNCF soient mieux respectés que les IB du SYTRAL : pourquoi ? Sans doute les PN sont-ils mieux identifiables, souvent situés en rase campagne, et se voient au premier coup d'œil (et d'oreille !). En ville, la pollution visuelle est importante (panneaux, devantures de magasins, autres usagers, intersections), et il est plus difficile de concentrer son attention sur un feu rouge clignotant qui, il n'est pas bête de le rappeler, est éteint 50% du temps même quand il fonctionne !

Le carrefour T3 / Faÿs, à Villeurbanne, lieu de l'accident du 25 mars 2007 : une intersection accidentogène.



La bande de STOP mène droit dans le contresens, où la barrière ne protège plus le tramway ! De plus, une fois arrêté sur cette bande, le feu R24 est invisible...



Ces efforts de signalisation fournis par le SYTRAL, font suite à 2 accidents assez impressionnants qui ont touché T3. L'un d'entre eux a entraîné le déraillement d'une rame.

Dans le premier cas, les barrières ne s'étaient pas abaissées malgré un feu rouge clignotant en bon état de fonctionnement.

Dans le cas le plus récent, les barrières ont fonctionné, mais le conducteur a néanmoins passé l'intersection...

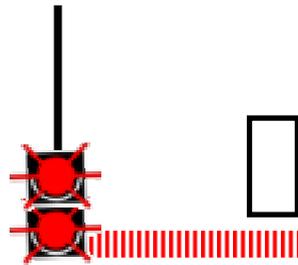
Délinquance routière, ignorance, l'évidence est là : malgré une signalisation lumineuse réglementaire, des panneaux, des messages, les accidents ont toujours lieu.

On est donc en droit de se poser la question de l'efficacité de tous ces dispositifs. Il semble qu'une réponse par l'aménagement soit plus appropriée : mise en place systématique d'îlots séparateurs entre les 2 voies de circulation, géométrie des carrefours qui incite les véhicules à se présenter de face par rapport aux barrières, mise en place de feux tricolores en plus des IB lorsqu'il existe des rues transversales à proximité des IB...

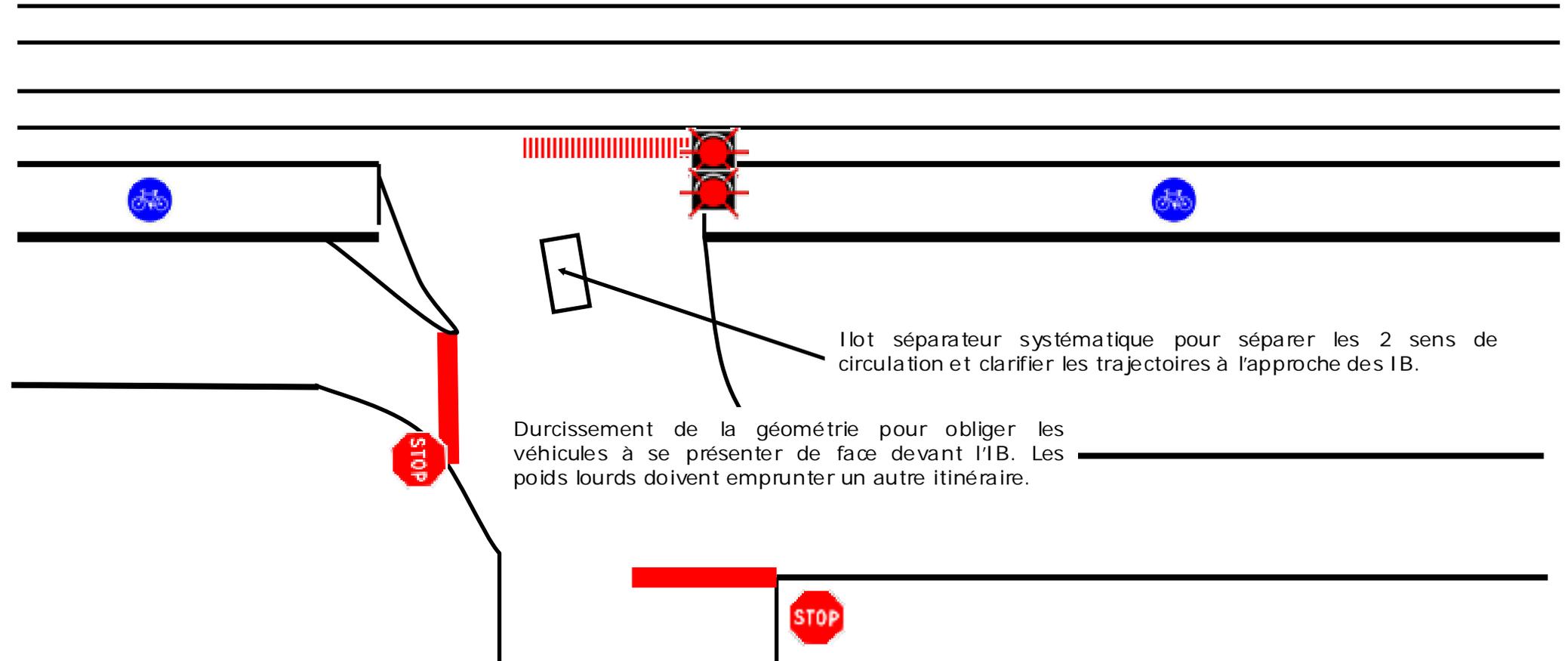


Ci-contre, des nouveaux panneaux « interdit aux piétons » ont fait leur apparition sur les bords des voies de T3 : ils rappellent que les cheminements techniques le long des voies sont interdits au public.

Nos propositions pour améliorer la sécurité du carrefour



Mise en place de R24 en système « flip-flop » : allumage alterné des 2 feux, successivement. De cette façon, lorsque l'automobiliste regarde les feux en phase de fonctionnement, l'un d'entre eux est allumé.



Ilot séparateur systématique pour séparer les 2 sens de circulation et clarifier les trajectoires à l'approche des IB.

Durcissement de la géométrie pour obliger les véhicules à se présenter de face devant l'IB. Les poids lourds doivent emprunter un autre itinéraire.

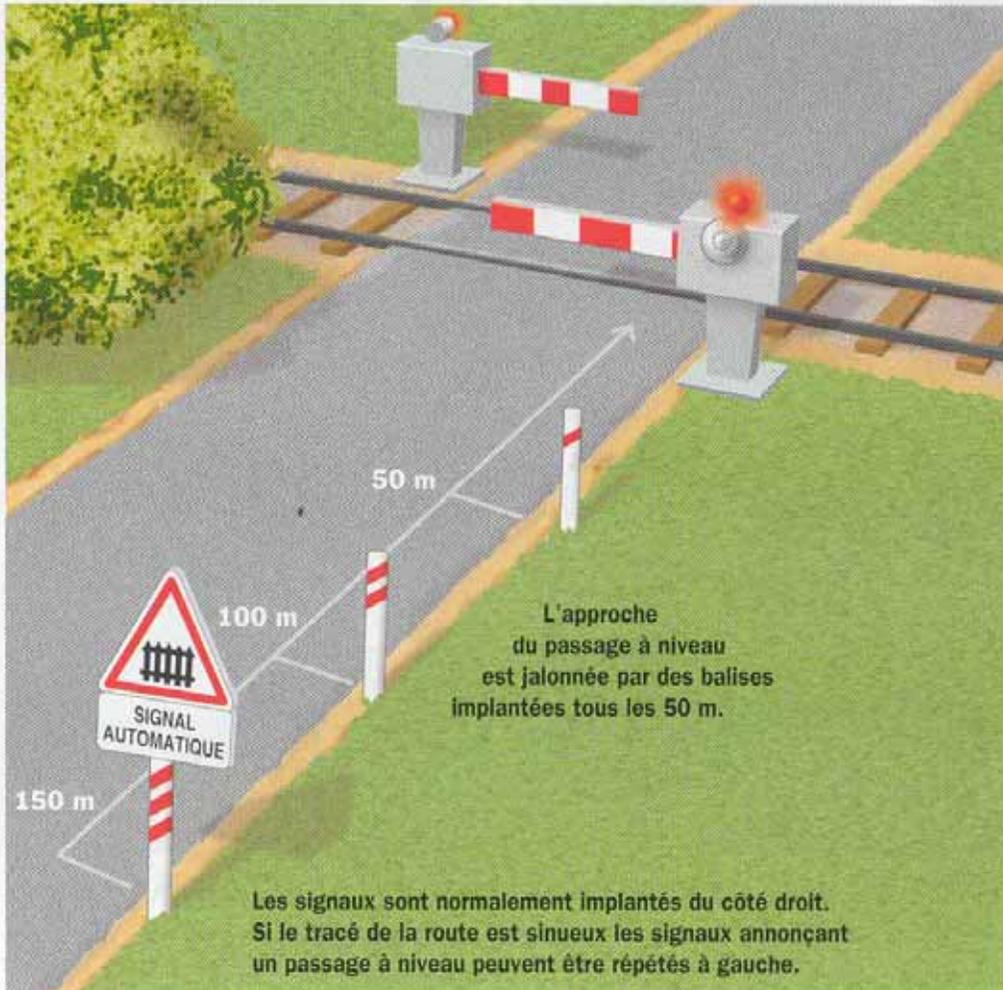
Il nous semble dangereux de proposer des barrières en aval de la plateforme tramway, les véhicules pouvant être bloqués sur les voies. Même si les automobilistes ont l'interdiction formelle de s'engager sur les voies sans être sûr de pouvoir les libérer dans les temps, la réalité montre que la préservation de la vie du conducteurs et des clients du tramway est essentielle. Il est donc impératif de laisser la possibilité aux automobilistes de s'échapper. Pour faciliter cette évacuation de la plateforme, il est essentiel que la géométrie du carrefour soit adaptée : éviter à tout prix un tourne à gauche juste après la plateforme par exemple, comme à l'IB de la Gare de Villeurbanne...

DANGERS LIÉS AUX AUTRES VOIES DE COMMUNICATION ■



► **Passage à niveau avec barrières à fonctionnement automatique**

Ce signal et son panneau annoncent un passage à niveau muni de demi-barrières à fonctionnement automatique.



© Source Code Rousseau

■ **TRAMWAY**

Les tramways qui circulent sur des voies ferrées sont prioritaires aux intersections.

Lorsqu'un conducteur croise une ligne de tramway, il en est averti par ce panneau. Parfois, un feu rouge clignotant s'allume lorsqu'un tramway va passer.

Le conducteur doit s'arrêter.



Généralement, les rails du tramway sont installés en site propre. Ils disposent ainsi de leurs propres signaux lumineux de couleur blanche. Ils ne vous concernent pas.

Il arrive parfois que les tramways circulent sur les mêmes chaussées que les voitures. Dans ce cas, il faut être extrêmement vigilant.

Leur dépassement s'effectue par la droite. Toutefois, celui-ci peut se faire par la gauche :

- dans les rues en sens unique,
- dans les rues à double sens si le conducteur ne franchit pas l'axe médian.



Pendant l'arrêt du tramway, il est interdit de dépasser du côté ou s'effectue la



① Vingt secondes environ avant l'arrivée du train :
- une sonnerie retentit...



② ...les demi-barrières s'abaissent...



③ ...le train arrive. Durant toute la durée de son passage, les demi-barrières restent abaissées. Le feu continue à clignoter...



④ ...quand le train est passé les demi-barrières se relèvent. Le passage est ouvert seulement quand le feu rouge s'éteint.

► **Il est interdit de s'engager sur un passage à niveau :**

- quand les barrières sont en mouvement pour s'abaisser ou se relever,
- si l'on n'est pas certain de pouvoir le franchir entièrement parce que la progression est gênée par un autre véhicule avançant très lentement ou par un obstacle

Les feux clignotants sont plus visibles que les feux fixes. Ils attirent mieux l'attention. Ils sont utilisés lorsqu'un danger ou un obstacle risque de surprendre les conducteurs.

► **Feux rouges clignotants**



Passage à niveau avec demi-barrières automatiques



Passage à niveau sans barrières



Traversée d'une aire de danger aérien

Le feu rouge clignotant signifie l'interdiction de passer.

Le conducteur doit s'arrêter. Il ne peut repartir que lorsque le feu rouge est éteint.



• Pont mobile

© Source Code Rousseau

Le code de la route est simple, et explicite sur les règles à respecter en matière de passages à niveau. Pourtant, les feux spécifiques aux franchissements des voies ferrées sont classés dans une catégorie spécifique, dans la catégorie « divers » ou « autres signaux », un peu comme s'ils étaient rarement croisés sur la route...

Avec le retour du tramway dans toutes les agglomérations et villes moyennes françaises, il serait utile de les remettre sur le devant de la scène, par exemple en les classant avec les autres feux de circulation, qui sont très fréquemment rencontrés en ville.

La piste cyclable de LEA



LYON PART-DIEU 2.5
Dauphiné-Lacassagne 1.2 →

← 12.7 MEYZIEU Z.I.
0.1 *Reconnaissance*

Quand les cyclistes ne savent plus où donner de la tête...



Depuis décembre 2006, les cyclistes peuvent jouir d'une nouvelle piste cyclable d'environ 14 km, le long des voies du tramway LEA. Bernard Rivalta ne cesse de le répéter à toutes les réunions publiques, T3 est son « bébé », dont il est fier et dont il a mis toute sa passion et toute sa carrière d' élu villeurbannais à faire réaliser.

Le résultat est éloquent : une véritable réussite en terme de transport de voyageurs !

Il y a cependant des déçus... les cyclistes. Il suffit de parcourir la piste cyclable une seule fois pour se rendre compte de quelques manques classiques, qui n'ont pas épargné cette nouvelle réalisation, qui reste néanmoins remarquable par sa longueur, et par sa qualité urbaine.

Nous avons choisi de nous exprimer sur la question, afin de pointer les « petits » dysfonctionnements, qui pourrissent la vie des cyclistes qui l'empruntent quotidiennement ou juste pour une balade en famille le week end.

Problèmes de jalonnement, de qualité de revêtement, de discontinuités pénalisantes, les problèmes sont nombreux et surviennent souvent dans les intersections, là où les cyclistes sont le plus en danger.

Petit état des lieux...



Les 3 mètres de largeur de la piste cyclable ne sont souvent que théoriques. Ici, un plot du Grand Lyon qui empêche des véhicules de pénétrer sur la piste cyclable, pendant les travaux d'un immeuble qui empiètent sur la chaussée. Une disposition dangereuse pour les cyclistes.



Que dire de la continuité de la piste cyclable près de la gare de Villeurbanne ? Ci-contre, le parcours est censé suivre le parc relais au nord, mais le revêtement n'a pas encore été posé, alors que LEA est en service depuis le 4 décembre !

Un peu plus loin, l'emprise disponible aux côtés des voies de T3 n'est pas suffisante pour assurer le passage des vélos à double sens, soit. Le mur d'une propriété empiète donc sur la piste, sans aucune signalisation (ni bande réfléchissante, ni panneau de rétrécissement...).





Villeurbanne. Des glissières ont été disposées devant les fus des barrières des passages à niveau de T3, pour les protéger. Petit problème, ils sont dans l'axe de la piste cyclable et obligent les cyclistes à se déporter sur la chaussée à contresens pour circuler en direction de la Part Dieu.



Quelques mètres plus loin, l'emprise disponible à côté des voies est à nouveau insuffisante pour accueillir les cycles à double sens. Les pictogrammes sont donc temporairement disposés à gauche de la chaussée, puis la piste réapparaît à double sens, avec une rangée de potelets bien serrés... mieux vaut ne pas être pressé.

Quel aménagement tordu !



Vaulx en Velin – La Soie : on recommence... L'arrivée sur le carrefour avec la rue de la Soie est assez sportive, car l'enrobé définitif n'a pas encore été posé, et oblige le cycliste à sauter une bordure saillante.



En direction de Décines, c'est un chantier qui empiète sur la piste cyclable. Gravillons, barrières de chantier, tout y est pour chuter !



Quelques points positifs, oui, mais...

Une signalétique abondante a été mise en place sur le tracé de la piste cyclable de LEA : panneaux indicateurs de directions, de distances, d'entrée / sortie de commune...

Tout cela est très positif car la piste en devient d'autant plus attractive et ludique, notamment pour les enfants et ceux qui souhaitent découvrir les lieux.

Mais les fléchages n'auraient-ils pas été plus importants pour mieux signaler les interruptions de la piste (elles sont très mal indiquées, et il faut parfois faire d'importants détours avant de retrouver son chemin...), ou pour signaler les dangers.

Encore une fois, on a préféré une signalisation de façade, qui montre aux cyclistes qu'on s'occupe d'eux, à coup de panneaux verts, mais les éléments essentiels de sécurité et de lisibilité sont absents...





Ici, la piste cyclable se transforme mystérieusement en trottoir, juste à l'emplacement d'un abribus de la ligne 16.

Rien de bien méchant, mais comment faire comprendre aux cyclistes ensuite que les trottoirs leurs sont strictement interdits, sous peine d'amende. Quand un aménagement d'une telle ampleur débouche sur un trottoir, comment faire la différence ?

Notre conclusion :

L'aménagement est de qualité, par son environnement et son tracé mais, comme souvent, de nombreuses irrégularités sont à noter. On voudrait que les pistes cyclables soient considérées par les cyclistes comme de véritables voiries mais les aménagements ne sont pas cohérents. Un coup sur les trottoirs, un coup sur la chaussée avec du simple marquage, un coup nulle part (pas de panneaux, pas de signalisation de fin de piste cyclable...), les cycles passent alors où ils peuvent... pas étonnant de les retrouver sur les trottoirs en centre ville, où ils se sentent sans doute plus en sécurité, en dehors des flots de véhicules.

Jean Louis Touraine, premier adjoint au Maire de Lyon en charge des déplacements avait donné des consignes de sévérité aux Polices pour sanctionner les vélos contrevenants. Nous ne manquerons pas d'être également sévères avec lui quant au laisser aller dans la conception de certains aménagements cyclables de notre agglomération...

Le tramway, lui, circule. Les cyclistes se noient en raison des évacuations d'eau pluviales qui n'ont pas été prévues...





NAVETTE DÉPARTS DE GRANDES BRUYÈRES destination Buclay

Mardi - Jeudi - Vendredi												H : 0117M	
		9	10	11									
		45	45	45	45								
Mercredi												0113M	
		9	10	11	13	14	15	16	17				
		45	45	45	35	35	35	35	35				

☐ = Destination Charbonnières Gare

NAVETTE PASSAGES À CHARBONNIÈRES - GARE destination Buclay

Mardi - Jeudi - Vendredi												H : 0117M	
		9	10	11	12								
		00	00	00	00								
Mercredi												0113M	
		9	10	11	12	13	14	15	16	17			
		00	00	00	00	50	50	50	50	50			

NAVETTE DÉPARTS DE BUCLAY destination Grandes Bruyères

Mardi - Jeudi - Vendredi												H : 0117M	
		9	10	11	12								
		15	15	15	15								
Mercredi												0113M	
		9	10	11	12	14	15	16	17	18			
		15	15	15	15	05	05	05	05	05			

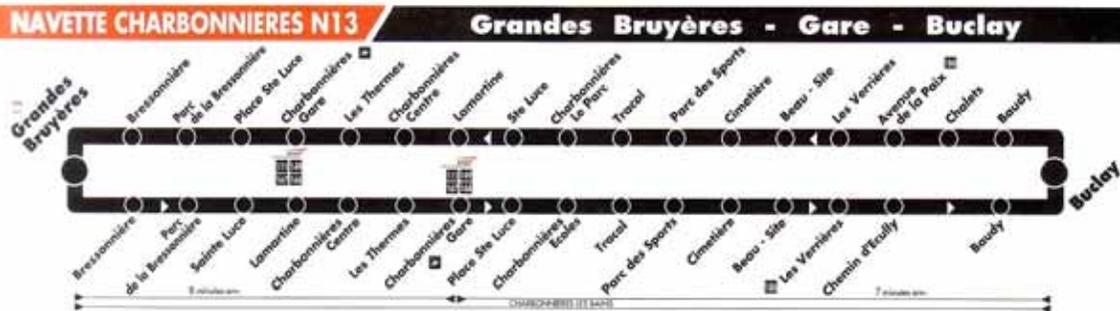
NAVETTE PASSAGES À CHARBONNIÈRES - GARE destination Grandes Bruyères

Mardi - Jeudi - Vendredi												H : 0117M	
		9	10	11	12								
		30	30	30	30								
Mercredi												0113M	
		9	10	11	12	14	15	16	17	18			
		30	30	30	30	20	20	20	20	20			

Durant les vacances scolaires, les horaires sont identiques à ceux de la période normale.

LA NAVETTE CHARBONNIÈRES NE CIRCULE PAS LES LUNDI, SAMEDI, DIMANCHE ET FÊTE.

Pour information, le réseau TCL ne fonctionne pas le 1^{er} mai



18 mars 2003 : le premier trajet ne donnant pas satisfaction, un nouveau trajet simplifié est mis en place. A l'aller le trajet est quasiment identique mis à part une boucle rajoutée au nord de la gare afin de desservir les themes. Au retour le trajet est identique à l'aller, la ligne ne passe plus par le sud de la nationale 7 et ne fait plus sa boucle par le chemin vert. Un trajet supplémentaire est rajouté le mercredi après midi.

Mais voilà, comme à chaque fois la fréquentation n'est pas au rendez-vous (elle fût proche de 0 par jour), peut-être parce que la ligne ne circule pas en pointes, que la fréquence est peu importante et qu'elle rabat sur rien. 18 juillet 2003 c'est la fin la N13 par aux oubliettes.





Navette « Direct Eurexpo » pour la Foire de Lyon, mars 2007



L'actualité de Lyon en Lignes, en mars 2007

Sortie Lyon en Lignes

Le samedi 7 avril prochain aura lieu notre sortie Lyon en Lignes. Vous êtes tous invités à y participer, il vous suffit de télécharger le programme dans la rubrique « Sorties » de notre site Internet.

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

Les photos utilisées dans le Mag de Lyon en Lignes

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

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, Manu69, bus64, dédé, Ibou69100, Olivier Meyer, Rémi Désormière, et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Mars 2007