



En janvier 2008, Le Mag de Lyon en Lignes change de formule. Initialement publié tous les mois, il sera désormais publié au fil de l'actualité sans périodicité précise. Nous tenterons de vous proposer des reportages plus fournis, des commentaires, des critiques constructives ainsi que d'anciennes rubriques qui nous tiennent particulièrement à cœur.

Nous profitons de ce numéro inaugural pour vous souhaiter à tous une excellente année 2008. Merci pour votre fidélité.

[L'équipe de Lyon en Lignes](#)

Correspondances

Le Magazine de Lyon en Lignes

Les commentaires de Lyon en Lignes

*Points de vue, critiques,
propositions...*

Découvrez les lignes du réseau TCL

La ligne 45 : course de côtes !

Le Grand Format

*L'autoroute Garibaldi : enjeu du
prochain mandat municipal ?*





LESLYS : de nouveau au point mort ?

Alors que tous les problèmes semblaient réglés pour la réalisation courant 2008 de la ligne de tram-train entre Lyon Part Dieu et la plateforme multimodale de Lyon Saint Exupéry, c'est un nouveau coup d'arrêt qui vient d'être révélé par la presse courant janvier 2008. Après 2 appels d'offre, qui avaient permis de désigner un concessionnaire pour la réalisation et l'exploitation de la ligne, composé de la Caisse des Dépôts et de Véolia Transport, c'est le commissaire enquêteur qui vient de rendre un avis défavorable concernant le tracé retenu par le Conseil Général du Rhône.

-  Tracé T3
-  Tracé initial, rejeté par le CG69
-  Tracé LESLYS retenu par le CG69
-  Tracé ancien CFEL



Source www.viamichelin.fr



LESLYS : de nouveau au point mort ?

En octobre dernier, il a beaucoup été question de la future ligne "LESLYS" au conseil municipal de Pusignan, ligne de tram-train qui reliera début 2010 la Part Dieu à la plateforme multimodale de Lyon St Exupéry. C'est notamment son tracé, qui n'est pas encore complètement arrêté, qui fait débat. Initialement prévu par le nord de la commune (sur l'emprise de l'ancien CFEL), le Conseil Général a finalement décidé de détourner la ligne par le sud de la commune, pour des raisons foncières, économiques mais aussi techniques (détour important, urbanisation dense et problématique, nécessité d'implanter des passages à niveau, temps de parcours supérieur...). Officiellement informée de ce changement le 15 novembre 2006, la Mairie de Pusignan a réagi, pour renouveler son souhait de voir la ligne effectuer un arrêt sur son territoire, afin que les habitants, déjà bien pénalisés par la présence de l'A432 et de l'aéroport, puissent bénéficier d'une desserte en direction de Lyon.

Du côté de la Mairie, on regrette que la précédente option ait été écartée, car elle avait soulevé peu d'opposition, hormis le fait qu'elle ne prévoyait pas d'arrêt de la ligne sur la commune. De plus, l'utilisation plus importante de l'ancienne emprise du CFEL permettait de créer une première amorce vers un éventuel prolongement de la ligne en direction du Nord Isère... Le passage de la ligne LESLYS par le sud de la commune ne pose pas de réel problème de nuisances puisque les terrains traversés sont essentiellement agricoles, mais il est clair qu'il repousse à une date bien plus tardive tout espoir de prolongement à l'est de "LEA", et implique de fait le passage dans le futur de 2 lignes de part et d'autre de Pusignan, l'une au nord, l'autre au sud. Les habitants estiment avoir déjà payé un lourd tribut à l'aménagement et au développement de l'agglomération lyonnaise.

Enfin, les élus pointent le fait que les terrains situés au sud, qui seront traversés par la ligne LESLYS, sont actuellement situés dans une zone PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable), et qu'ils constituent un des derniers "poumon vert" de la commune.

Le conseil municipal de Pusignan a donc émis un avis défavorable sur le tracé de LESLYS. L'itinéraire le long de la LGV est préféré (voir photo ci-contre >)



G. Barriol (ici en train de présenter le projet LESLYS aux habitants de Genas en 2007), devra-t-il revoir sa copie ?





LESLYS : de nouveau au point mort ?

Décidemment, tant que les premiers coups de pelleuse ne seront pas donnés entre Meyzieu Z.I. et l'aéroport de Lyon St Exupéry, personne ne saura dire si le projet LESLYS, tram-train entre Lyon et son aéroport, est sur les rails ou non !

Le commissaire enquêteur remet en cause provisoirement le tracé retenu par le Conseil Général du Rhône. Il faudra que Michel Merci revoie sa copie. Il a reçu le soutien de Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, qui souhaite que les objections du commissaire enquêteur soient toutes levées afin de maintenir l'itinéraire par le sud de Pusignan.

Pour l'heure, ce sont les habitants de Pusignan et de Crémieu qui sont ravis. Désireux de conserver le tracé initial, ces deux communes doivent en effet se frotter les mains, car c'est le nouveau tracé qui est en train d'être remis en cause.

Les habitants de Pusignan sont en effet plus favorables à l'ancien tracé, car il permettrait de desservir leur commune avec une station supplémentaire. Problème, le CFEL dans cette zone a été fortement rejoint par l'urbanisation, et il n'est pas sûr que faire passer LESLYS ici soit forcément plus facile en terme d'urbanisme.

Les habitants de Crémieu pourront également se satisfaire de cette décision, car un passage par l'ancien CFEL permettrait en théorie de ne pas fermer toute prolongation de LEA jusqu'en nord Isère.

Ce sont donc plusieurs logiques qui s'affrontent, alors que tout le monde croyait que LESLYS allait bon train, avec des travaux qui sont toujours prévus courant 2008 avec une mise en service prévue pour fin 2009 / début 2010.

Qu'en est-il désormais... personne ne le sait !



La traversée de Pusignan est plus difficile en raison de l'urbanisation très proche de la plateforme de l'ancien CFEL. Sera-t-elle finalement choisie ?





LESLYS : de nouveau au point mort ?



-  Tracé T3
-  Tracé initial, rejeté par le CG69
-  Tracé LESLYS retenu par le CG69
-  Tracé ancien CFEL

La décision du commissaire enquêteur va ravir les membres du collectif « PARFER », qui militent activement pour une prolongation de la ligne T3 jusqu'en nord Isère, jusqu'à Crémieu. Le choix du Conseil Général de privilégier la solution 2 aurait en effet compromis quasiment toute prolongation à l'Est par l'abandon de l'emprise de l'ancien CFEL.

Petit problème : le passage du CFEL au nord de la commune de Pusignan est bien plus problématique en raison de la plus forte urbanisation.

Alors LESLYS : mythe ou réalité ?

[L'équipe de Lyon en Lignes](#)



C'en est assez ! Les clients de la ligne C3 se plaignent de plus en plus des retards pris par la "nouvelle" ligne de trolleybus, qui relie la gare St Paul (Lyon 5ème) à Vaulx en Velin - La Grappinière. Certains ont même lancé une pétition sur la commune de Vaulx en Velin, pour dénoncer les dysfonctionnements dont est victime leur ligne, issue d'un mariage récent entre les anciennes lignes 1 et 51. Cette ligne transporte environ 50 000 voyageurs par jour, et est exploitée en trolleybus articulés "Cristalis".

Les raisons invoquées par Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, sont simples pour tenter d'expliquer les problèmes rencontrés par cette ligne : la circulation automobile, grandissante dans l'agglomération lyonnaise, et notamment sur le Cours Lafayette, emprunté par C3. Certains évoquent également le stationnement en double file, mais selon lui, ce n'est pas le problème principal. D'autres évoquent la priorité aux feux, soi-disant inefficace, mais sans site propre, difficile d'imaginer faire mieux, tout en conservant une circulation relativement fluide dans les secteurs traversés par la ligne. Il ne s'agit pas en effet d'une priorité absolue, comme peut en bénéficier le tramway qui circule sur un site propre.

La petite ligne "chouchoute" de Bernard Rivalta semble donc montrer les limites de l'exploitation d'une telle ligne forte avec des trolleybus. Mais le Président estime que la ligne C3 n'est pas la plus mal lotie dans l'agglomération lyonnaise, et qu'elle n'est pas victime de si importants problèmes, qui paraissent exagérés à ses yeux. Sans doute ne l'a-t-il pas très souvent... Le tramway serait plus que jamais adapté sur une telle desserte, mais Bernard Rivalta semble assez impuissant face à la circulation automobile. Il est pourtant responsable d'un syndicat des transports...

[L'équipe de Lyon en Lignes](#)



Aux heures de pointe, c'est la cohue entre les trolleybus à L. Bonnevey

Des projets autoroutiers en pleine santé, des trains qui patinent...

Alors que l'Etat vient d'annoncer que la future A45 (Lyon - Brignais - St Etienne) était sur la bonne voie, avec une mise en service prévue pour 2015, les TER qui relient la capitale des Gaules à St Etienne ont beaucoup de mal à prendre en charge le nombre grandissant de voyageurs qui empruntent chaque jour cette ligne.

Première ligne TER de France en nombre de voyageurs transportés, cette ligne a été touchée comme beaucoup d'autres par le cadencement depuis début décembre, et 9 trains supplémentaires ont été mis en place depuis cette date, une mesure appréciée.

L'augmentation de la fréquentation est cependant problématique, et les associations d'usagers demandent donc la création de trains directs St Etienne - Lyon Part Dieu, afin de soulager ceux desservant les gares intermédiaires de St Chamond, Rive de Gier et Givors. Pour appuyer leur demande, ils affirment que la normalisation du matériel d'ici 2009 devrait permettre de gagner 4 à 5 min de temps de parcours.

On voit bien là le décalage entre les différentes politiques de transports, avec la volonté d'un côté de développer le transport routier avec le projet A45 pour tenter de désengorger l'actuelle A47, constamment engluée, et les lenteurs des pouvoirs publics à développer de façon importante le trafic voyageurs de la SNCF. Car l'A45, ce ne sera pas seulement des camions que l'on va enlever de l'A47 pour les amener à Lyon, c'est également un axe qui va traverser un paysage urbain « mité » à l'urbanisation très lâche, incitant à l'utilisation de la voiture individuelle pour rejoindre Lyon. Se posera ensuite le problème de l'arrivée sur Lyon à Pierre Bénite, avec la connexion très risquée à l'A7 de surcroît en zone Sevezo. Mais il sera trop tard, les milliards seront déjà dépensés, le trafic ferroviaire n'aura qu'à bien se tenir.

[L'équipe de Lyon en Lignes](#)





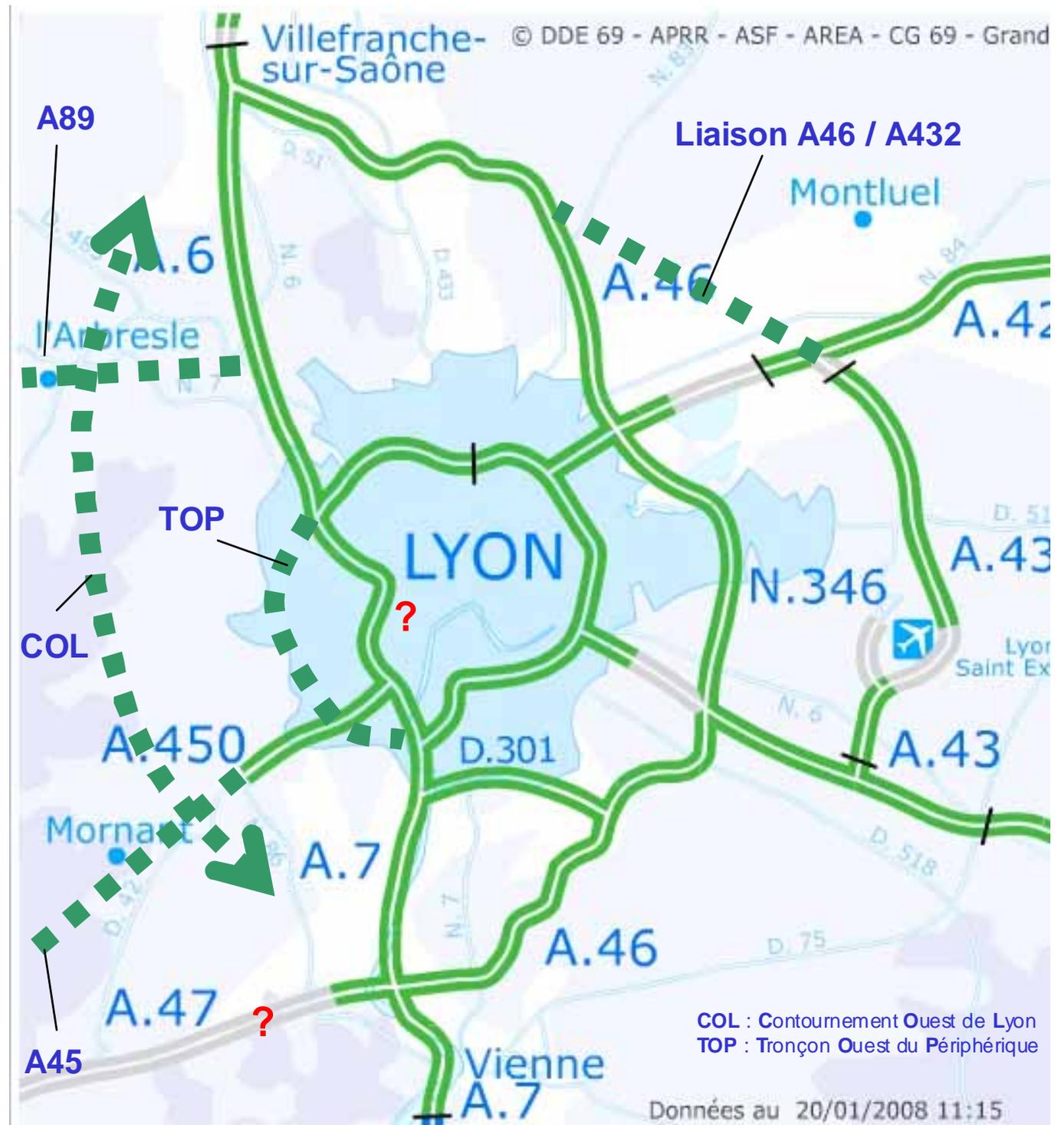
Projets autoroutiers : la grande santé

Des conséquences sur la circulation automobile dans l'ouest lyonnais

A l'heure où l'ouest lyonnais est enfin en phase d'amélioration de sa desserte en transports en commun (développement du tram-train), les projets autoroutiers y sont pour la plupart concentrés. Dans une zone périurbaine où l'urbanisation s'est beaucoup étalée ces dernières décennies, ces projets risquent d'être catastrophiques en terme d'évolution du trafic routier...

Des conséquences environnementales et financières

Outre la circulation automobile, les conséquences de telles infrastructures sur l'environnement vont être très importantes, avec la traversée de secteurs encore préservés de l'urbanisation. Le relief accidenté de l'ouest lyonnais entraînera également des coûts importants à la construction, avec la nécessité de construire de nombreux ouvrages.



COL : Contournement Ouest de Lyon
TOP : Tronçon Ouest du Périphérique



On le constate notamment depuis la connexion de T3 avec le métro A, fin octobre 2007. Les parcs relais situés le long de la ligne T3, ouverte depuis plus d'un an maintenant, commencent à montrer leurs limites de capacité, notamment ceux situés sur la commune de Meyzieu. Pour le Maire de la ville, il n'est pas question d'agrandir celui situés près de la station « Meyzieu Gare ». Par contre, il propose l'extension de celui situé au terminus « Meyzieu Z.I. ». Reste à trouver les financements.

Cette ligne T3 a décidément la côte. Son caractère « express » attire les automobilistes en quête de gains de temps, alors que les autres parcs relais situés à proximité de stations de tramway restent souvent bien vides (Porte des Alpes sur T2 ou IUT Feyssine sur T1). Un succès qui pourra sans doute inspirer l'ouest lyonnais, avec l'arrivée dans les prochaines années de 3 lignes de tram-trains. Restera alors à résoudre le problème de la tarification...

Mais les parcs relais de T3 ne sont pas les seuls qui souffrent de saturation. Nous avons ici dressé une liste des P+R où il est fréquent de se voir refuser l'entrée....

- Gare de Vaise 1
- Gare de Vaise 2
- Gare de Vénissieux
- Parilly
- Mermoz Pinel
- Gorge de Loup
- Stade de Gerland
- L. Bonnevay
- Meyzieu Z.I.
- Meyzieu Gare

[L'équipe de Lyon en Lignes](#)



La construction prochaine d'un nouveau P+R à la station « Vaulx en Velin – La Soie » devrait permettre de délester le secteur Est avec plus de 400 places nouvelles disponibles, près du métro A et du tram T3.

Les possibilités d'extension :

Le Maire de Meyzieu demande au SYTRAL une extension du parc de Meyzieu Z.I.

Du côté de Parilly, Lyon en Lignes a fait la demande au SYTRAL pour utiliser le terrain situé entre le P+R et la station de métro, aujourd'hui inutilisé, pour accroître le nombre de places disponibles et ainsi éviter le stationnement anarchique qui nuit à tout le secteur. Nous sommes dans l'attente d'une réponse de leur part.



Municipales : 2 "poids lourds" s'affrontent sur le thème des déplacements



Nos candidats aux élections municipales rivalisent décidément d'ingéniosité lorsqu'il s'agit de proposer des projets sensés faciliter nos déplacements au sein de l'agglomération lyonnaise.

Récemment interrogé, le candidat et Maire sortant Gérard Collomb, également Sénateur et Président du Grand Lyon, a soutenu plusieurs projets qui n'en demeurent pas moins assez timides. En effet, pas de grands projets de nouvelles lignes fortes à l'horizon, seulement un vague projet de tramway entre Grande Blanche et Eurexpo via les hôpitaux Est, sorte de « T2 bis » sorti comme par enchantement des cartons. Sinon, rien de bien nouveau : développement des axes A7 et A8 dont on ne sait pas encore grand-chose sur les modes qui seront choisis, les itinéraires, les calendriers...

Du côté de l'UMP, le candidat Dominique Perben, principal concurrent de l'actuel Maire Socialiste, propose une toute autre vision du développement des déplacements à Lyon. Il souhaite en effet se pencher sur l'extension du réseau métro, en proposant plusieurs prolongements des lignes existantes. Il souhaite en effet « densifier le réseau métro ». Prolonger le métro D au quartier de l'industrie (Lyon 9), le métro B aux hôpitaux Lyon Sud et à St Clair, le métro A à la Confluence, tels sont ses projets ambitieux, mais qui semblent quelque peu irréalistes vis-à-vis du maigre budget du SYTRAL...

Un seul point commun : tous deux sont pour le bouclage du périphérique Ouest, l'installation du nouveau stade de l'OL en banlieue loin de toute infrastructure de transport en commun capable d'en assurer la desserte, et tous deux ignorent joliment tous les plans d'aménagement à long terme. Où est donc le PDU ?

Morceaux choisis :

G. Collomb : "Je me réjouis de la force du lien existant entre les lyonnais et l'équipe de l'OL. Je suis heureux de lire qu'il y a une forte adhésion au projet de grand stade".

Lyon en Lignes : Le grand stade sera construit sur la commune de ... Décines ! Nous sommes bien loin de Lyon et des électeurs lyonnais...

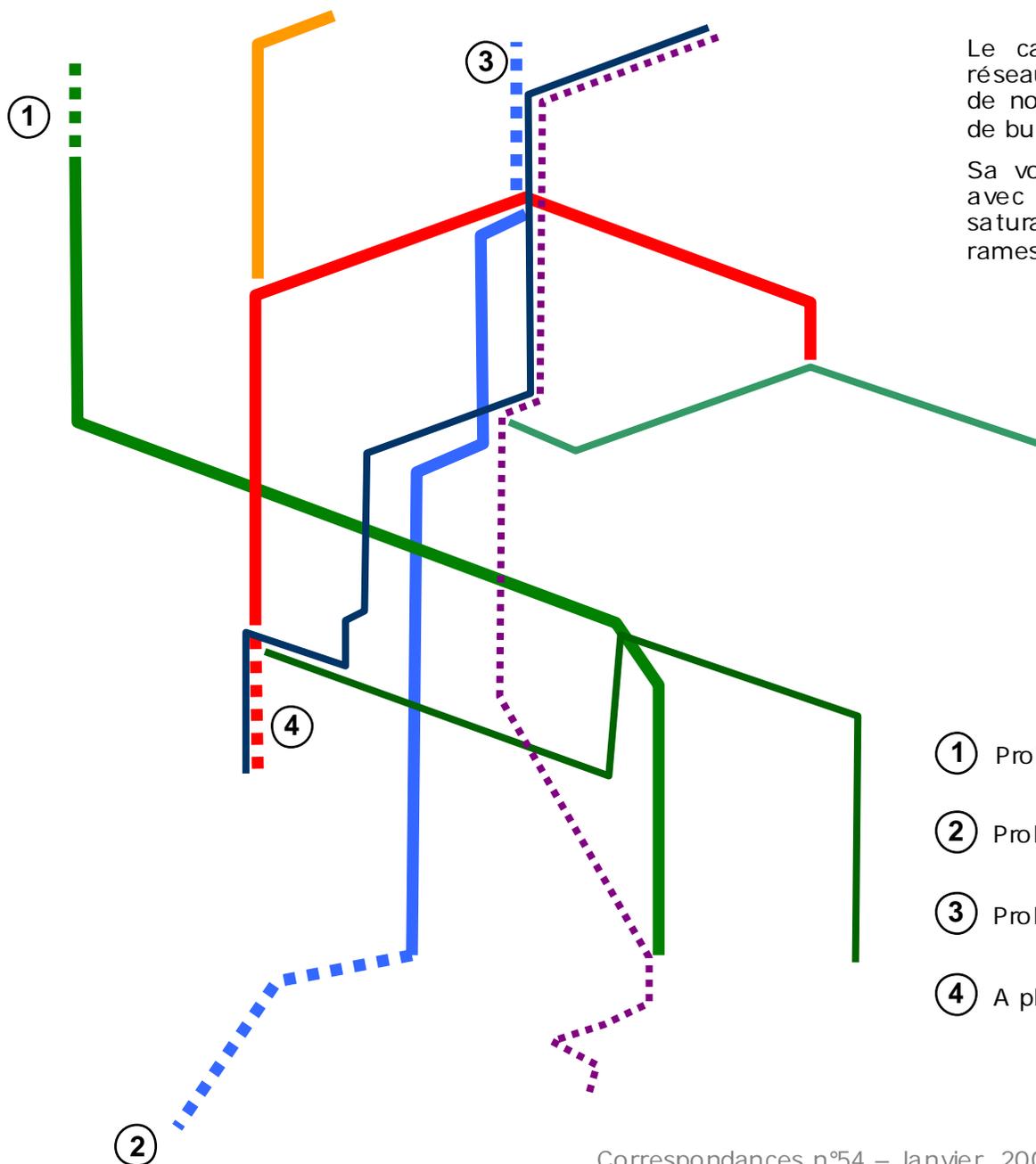
D. Perben : "Collomb a contraint la place de la voiture, favorisant les bouchons et donc la pollution".

Lyon en Lignes : Il est bien évident que tout comme Delanoë à Paris, Collomb a inventé les embouteillages dans les grandes agglomérations... Mais restons objectifs, D. Perben soutient également le projet de Grand Stade pour l'OL. Lors des matchs il pourra aux côtés de Gérard Collomb, contempler les embouteillages à Décines et sur la Rocade Est.

[L'équipe de Lyon en Lignes](#)



Les projets de D. Perben pour les transports du Grand Lyon



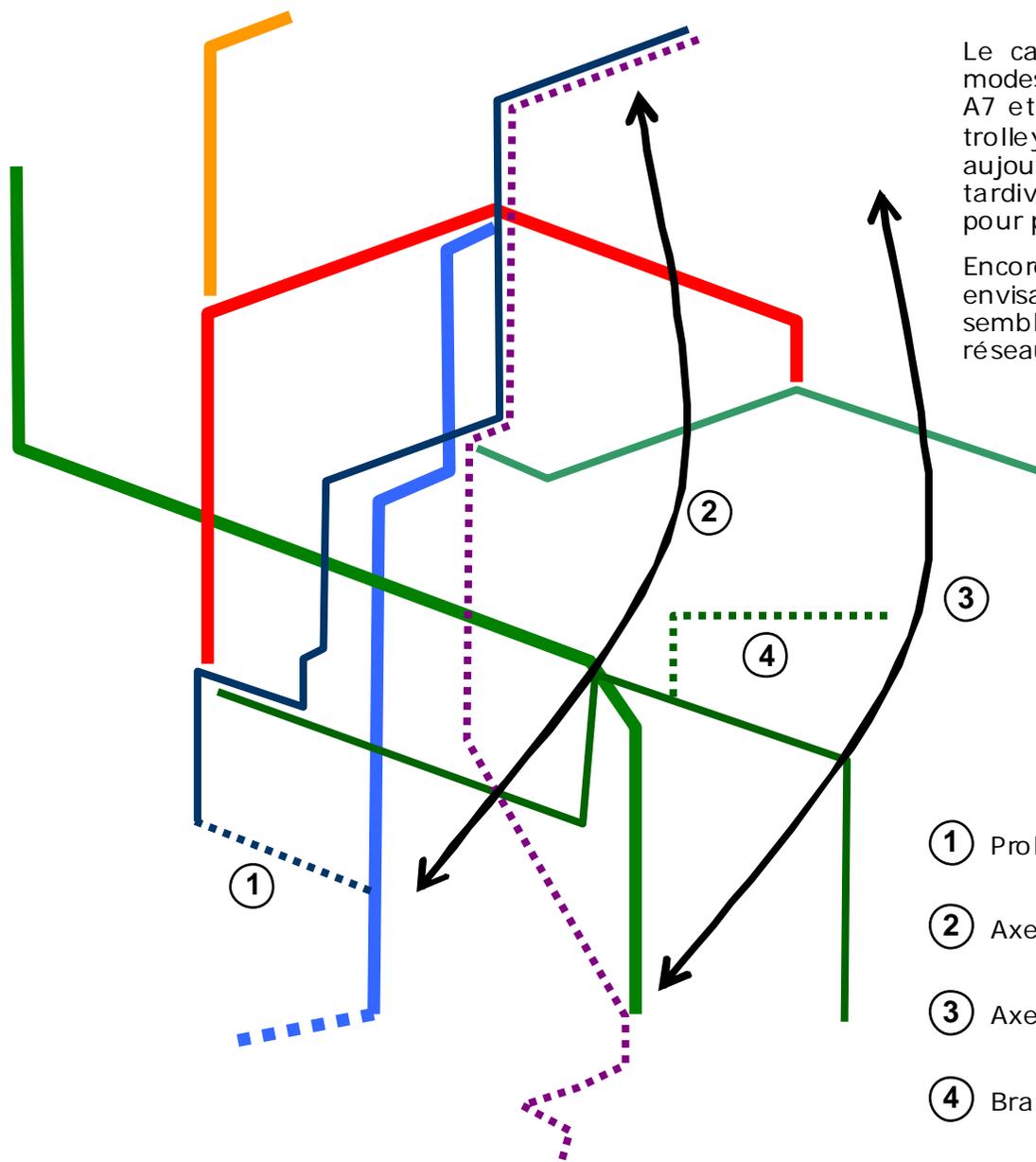
Le candidat UMP Dominique Perben souhaite densifier le réseau métro, afin d'augmenter son attractivité. Il ne parle pas de nouvelles lignes de surface ni de l'amélioration des lignes de bus.

Sa volonté est apparemment de tout mettre dans le métro, avec des petits prolongements qui vont encore renforcer la saturation des lignes existantes (nécessité de racheter des rames, coût exorbitant de certains prolongements...)

- ① Prolonger le métro D jusqu'au quartier de l'Industrie (Lyon 9)
- ② Prolonger le métro B jusqu'à l'Hôpital Lyon Sud (St Genis Laval)
- ③ Prolonger le métro B jusqu'à St Clair (Caluire)
- ④ A plus long terme, prolonger le métro A jusqu'au Confluent



Les projets de G. Collomb pour les transports du Grand Lyon



Le candidat PS G. Collomb souhaite développer encore les modes de surface, et notamment le tramway. Les axes forts A7 et A8 devraient pour le moment être exploités en bus ou trolleybus, mais le tracé de ces lignes est encore très flou aujourd'hui et nous pensons que leur mise en place sera très tardive étant donnée la lourde tâche urbanistique à organiser pour permettre la constitution de ces 2 axes lourds.

Encore une fois, de toutes petites perspectives sont envisagées pour les transports en commun lyonnais, qui ne semblent pas répondre à l'urgence de développement de notre réseau face à sa saturation.

- ① Prolonger le Tram T1 jusqu' à Debourg
- ② Axe fort A7 (rocade intérieure)
- ③ Axe fort A8 (rocade extérieure)
- ④ Branche « T2bis » entre Grange Blanche et Eurexpo



Quelle place pour les voitures dans l'hypercentre ?

Dans le dernier numéro de « Lyon Mag' », le magazine désormais spécialisé dans l'analyse des points noirs de la circulation en agglomération lyonnaise, il est fait état du secteur du Cours Charlemagne, dans le 2ème arrondissement de Lyon.

Le Comité d'Intérêt Local de ce quartier dénonce les embouteillages récurrents, notamment entre le Cours Suchet et le sud de la gare de Lyon Perrache. Les explications pointent notamment la réduction de voirie rendue nécessaire par l'arrivée du tramway, et les comportements des automobilistes, qui stationnent de façon anarchique pour déposer des voyageurs à la gare SNCF.

La question est ensuite posée au Maire du 2ème, M. Broliquier : 3 « solutions » sont abordées, pour tenter de donner une issue à cette crise :

- 1) Les travaux prochains de la Place des Archives, avec fermeture du Cours Charlemagne au nord du Cours Suchet à la circulation automobile, temporaire. Si cette expérience s'avère positive, elle pourrait être maintenue après les travaux. La circulation devrait alors se dévier par le Cours de Verdun.
- 2) L'opportunité de construire 2 nouveaux ponts sur le Rhône, dans l'axe de la rue des Girondins (Lyon 7) et de la rue Lortet (Lyon 7), et le percement d'une nouvelle voûte de Perrache, dans l'axe de la rue Smith.
- 3) La suppression à terme du tramway T1 au profit du prolongement du métro A, qui permettrait de libérer de la place pour la circulation.





Quelle place pour les voitures dans l'hypercentre ?

Nous avons parfois l'impression que nous ne vivons pas sur la même planète que certains élus. La presque île de Lyon est-elle vraiment destinée à accueillir toujours plus de trafic ? La voie unique de circulation sur Charlemagne pour chaque sens ne suffit-elle pas à drainer le trafic local du quartier, pour permettre aux véhicules des riverains ou de livraison de circuler sans encombre. Ce quartier doit-il avoir la vocation de drainer un trafic de transit ? Doit-on vraiment prendre sa voiture pour se rendre en presque île ?

Tant de questions qui restent sans réponse. Et la réponse de la Mairie du 2ème est sévère : il faut virer le tramway, mettre les transports en commun sous terre pour éviter qu'ils ne gênent trop, pour remettre encore plus de circulation en surface. On croirait rêver !

Mais que chacun se rassure, nous sommes encore loin d'une presque île sans voitures. Malgré des transports en communs denses, des aménagements favorables aux piétons et cyclistes, le citoyen moyen ne voit encore que le bout de son nez.

Les projets de ponts sur le Rhône sont directement liés au déclassement de l'A7, et sont encore du domaine du rêve. Quant au percement de la voûte de la rue Smith, ce projet est dans les cartons depuis plusieurs années, mais personne ne s'y engage. La solution est-elle vraiment de créer des voiries supplémentaires pour redonner un nouveau souffle à la circulation routière ? Le but n'est certainement pas de tout faire pour congestionner les quartiers de Lyon, mais plutôt de contenir la circulation dans l'hypercentre ville de Lyon, responsable de nuisances importantes et de nombreux accidents corporels.

[L'équipe de Lyon en Lignes, d'après un article du magazine « Lyon Mag' »](#)



La rue Garibaldi, Lyon 3ème. Que tout le monde se rassure la place de la voiture est toujours bien prédominante !





La ligne 45

Gorge de Loup - Croix Rousse





Par Bobméto

1964 (30 octobre)

Création d'une ligne d'autobus pour desservir le quartier de Loyasse (suite à la construction du boulevard St Exupéry reliant Vaise à l'Observance) entre le Pont Mouton et Saint Just (autobus Berliet PH 80).

1972 (5 juin)

Mise en place des oblitérateurs.

1972 (28 août)

Prolongement du Pont Mouton à place La Croix Rousse par la montée des Esses rénovée et élargie. (fréquence réduite et jours ouvrables seulement sur le nouveau tronçon).

1976 (décembre)

Passage en livre service avec l'affectation de Berliet PR 100 (série 2700)



27 juin 1986 – PR100 n°2778 - Les Esses



1980 (22 septembre)

Restructuration à l'ouest et la 45 reprend l'antenne 50 de la 42/50 pour devenir Demi Lune – St Just – Pont Mouton – Croix Rousse (fréquences améliorées).

1988 (10 février)

Autobus RVI PR 100.2 (série 3200)

1991 (9 septembre)

Mise en service du métro D et la ligne est prolongée après Champvert par le nouveau site propre bus jusqu'à Gorge de Loup (de ce fait, elle ne dessert plus Demi Lune) pour devenir la ligne que nous connaissons aujourd'hui Gorge de Loup – St Just – Pont Mouton – Croix Rousse

2002 (janvier)

RVI R 312 (série 3000)

2002 (octobre)

RVI Agora Line (série 3900)



1er février 1987 - PR100 n°2777 - Les Carriers



27 juin 1995 – PR100 n°3201 – Eglise Demi Lune



La ligne 45 d'aujourd'hui

Course de côtes !

Gorge de Loup, notre tracteur agricole, pardon notre Agora Line dossard n° 45, est prêt au départ, vrombissement de moteur, top c'est parti, le véhicule s'ébranle et après quelques chicanes sort de la gare routière et se dirige vers le site propre de la Vallonnière.

Nous sommes en 4ème position pour le moment derrière l'écurie R312 et le n°14, l'écurie Agora représentée par les n° 42 et 42E, derrière nous à la traîne le n° 65 handicapé par son petit gabarit, un autre équipier de l'écurie Agora: le 72. Le n° 74 de la nouvelle écurie Citélis essaie quant à lui de rattraper son retard, suivi de notre collègue de l'écurie Agora Line RNA: le n°86. Enfin, et il ferme la marche le n°98 (Express) qui concourt dans la catégorie véhicules articulés :)





La ligne 45 d'aujourd'hui

Après avoir franchit le tunnel de l'A6, et récupéré le concurrent n°55 qui venait de faire un détour par le stand Perrache nous arrivons à l'Eglise Demi Lune où les premiers faits de course se produisent avec la dispersion des équipages, en effet, nous suivons un compatriote qui porte le n°73 et qui file car il n'a pas grand monde dans son véhicule...

Quelques hectomètres plus loin nous rejoignons Trion où nous doublons le n°42 qui s'est perdu vers le Point du Jour ainsi que les concurrents attardés n° 30, 49 et 66.

Juste le temps de faire un premier arrêt au stand St Just Funiculaire sur l'ancien site de la gare et du dépôt du FOL que nous voyons se dessiner la 1ère difficulté, le col de Loyasse / La Sarra à deux pas de Fourvière, puis nous plongeons ensuite rapidement vers Vaise, pour rejoindre le Pont Mouton.

Nous récupérons à ce moment là le peloton de tête et les n° 3,5,31 et 44, sur notre droite un coup d'oeil expert pour reconnaître l'emplacement de l'ancien dépôt de trolleybus et tramways de Vaise aujourd'hui réhabilité en immeuble d'habitations.



Nous bifurquons alors à gauche Pont Koenig suivi par le n°40 plein de velléités offensives, pas le temps d'admirer la vue des berges de Saône sur notre gauche ni Fourvière sur notre droite, que se profile déjà la dernière difficulté de la journée avec le col de 4ème catégorie des Esses qui nous mènera ensuite sur la ligne d'arrivée.

Le n°2 de l'écurie Agora qui s'était fait discret jusque là monte cette côte avec une facilité déconcertante alors que notre moteur hurle de douleur dans ces derniers lacets, l'issue de la course est proche et malgré un dernier effort sur la ligne droite du Boulevard de la Croix Rousse pour distancer le 18 au niveau du Clos Jouve, le 45 finira 5^{ème} derrière les n°2,6,13 et 33 mais devant les gabarits réduits 61 et N12 qui pourtant grimpent plutôt bien les pentes !

C'était "En direct du Tour", à vous les studios !



Le Grand Format

L'autoroute Garibaldi

Enjeu des prochaines élections municipales ?





En cette veille d'élections municipales, les grands projets reviennent à la surface. Alors que l'opposition à Gérard Collomb lui avait il y a quelques mois reproché de ne pas s'être occupé du « cas » de la rue Garibaldi, l'actuel Maire de Lyon qui repart en campagne pour mars 2007 remet ce grand projet d'urbanisme sur le devant de la scène. Pour se justifier, il affirme que d'autres choix budgétaires ont été faits, c'est pourquoi cet axe central de la rive gauche du Rhône n'a pas été traité pendant ce mandat, contrairement à ce qui avait été annoncé lors de la précédente campagne de 2001.

Quelle que soit la couleur politique du futur Maire de Lyon en mars 2007, ce projet de voirie pourrait être un des plus gros chantiers du prochain mandat, tant la tâche à accomplir semble immense.

Mais les enjeux sont multiples : réduire l'importance de la circulation automobile au profit des déplacements doux, redonner une vie à cette rue aujourd'hui amorphe, traitement des fameuses « trémies ».

Une tâche ardue tant les oppositions seront sans doute nombreuses, notamment de la part des automobilistes qui jouissent aujourd'hui d'une traversée Nord / Sud très rapide, entre le Parc de la Tête d'or et l'avenue Berthelot.

Mais cet axe routier, c'est avant tout une alimentation importante du quartier de la Part Dieu depuis le nord et l'ouest de l'agglomération. Elle joue également un rôle de vidage important, en direction du sud et de l'ouest.

Remettre la rue Garibaldi à niveau, ce n'est pas une mince affaire, surtout au vu des trafics enregistrés à la hauteur de la rue Bouchut : ce sont 4 000 véhicules par heure qui défilent ici aux heures de pointes !

Surnommée « autoroute urbaine » en raison des vitesses pratiquées sur cette rue, malgré une limitation à 50 km/h difficile à tenir, les automobilistes soulignent bien souvent que l'aménagement qui leur est proposé n'incite pas vraiment au respect des règles. En effet, l'écoulement du trafic sur cette rue est très important car les principaux carrefours les plus importants sont évités, grâce à des trémies de plus ou moins grande longueur, et par un nombre de voies important et des largeurs de chaussée qui en font pâlir l'autoroute A7.



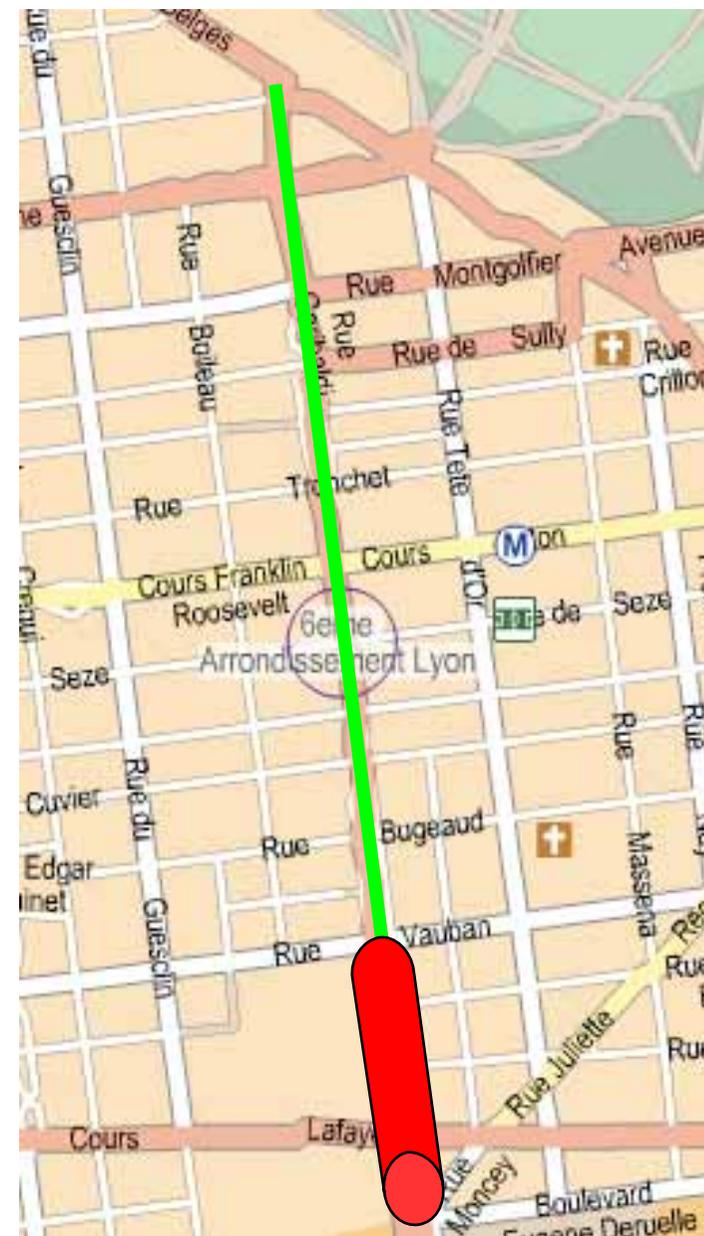


Du nord au sud, la rue Garibaldi est assez diverse, en fonction des secteurs traversés. Elle comporte en tout 3 secteurs principaux, caractérisés par des aménagements très différents.

Requalifiée au nord avec 3 voies de circulation moins large et totalement à niveau, elle est la plus

Au nord de la rue Vauban, la rue Garibaldi a été requalifiée. Elle est en effet aménagée en 3 voies, avec des contre-allées ponctuelles sur plateau surélevés.

Au sud de la rue Vauban, la rue s'élargit puis plonge immédiatement dans une trémie qui l'amène jusqu'à...



Source www.mappy.com

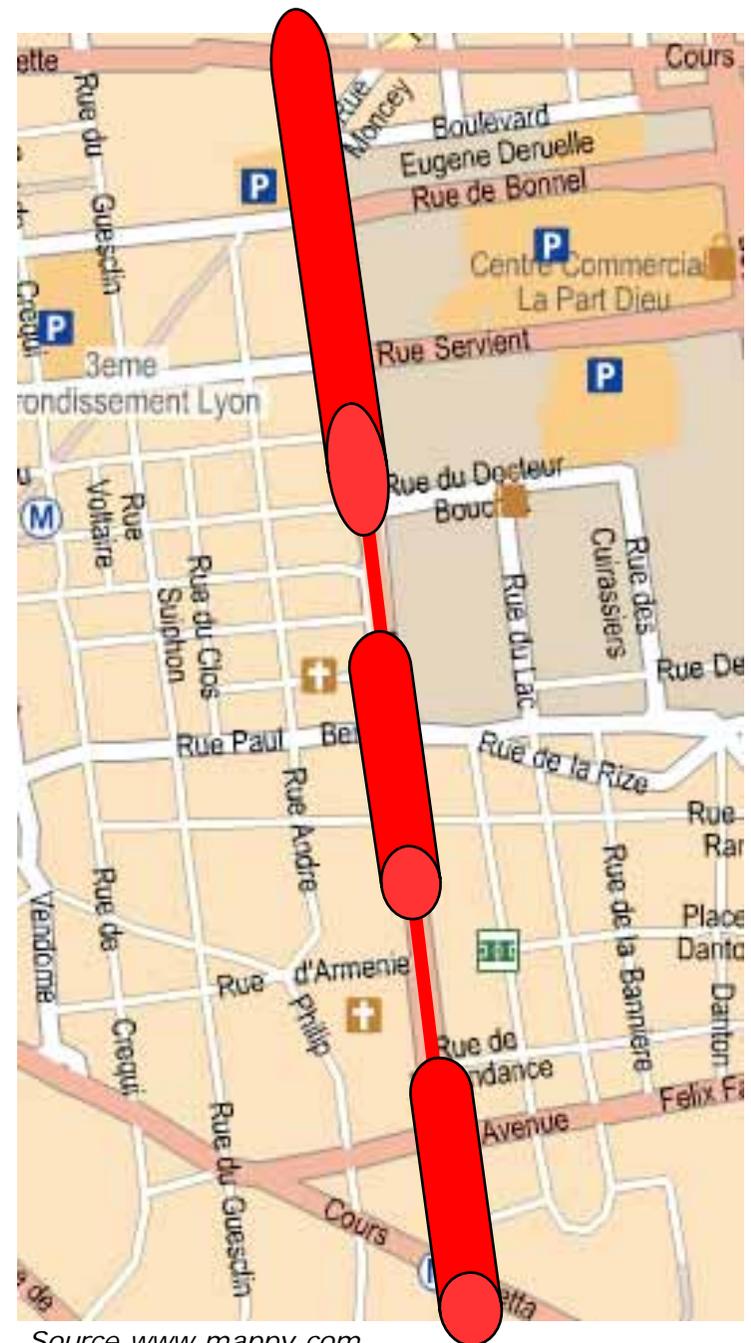


... la rue Bouchut, évitant ainsi le Cours Lafayette, la rue de Bonnel et la rue Servient.



Signalisation très... urbaine. On attend avec impatience la prochaine sortie pour l'aire de repos ..

La traversée du 3ème arrondissement est une vraie montagne russe. 2 nouvelles trémies se succèdent : sous la rue Paul Bert et sous l'avenue Félix Faure et le Cours Gambetta.



Source www.mappy.com



Au sud du Cours Gambetta, la sortie de la dernière trémie est visible. La rue effectue un virage serré à droite.

Au pied de la rue de la Guillotière, c'est là qu'elle est la plus large avec 7 voies de circulation.

Jusqu'à l'avenue Berthelot, la rue est aménagée en surface. Son profil reste cependant très large.





L'autoroute Garibaldi

Le constat est peu glorieux pour la rue Garibaldi d'aujourd'hui : logements aux volets constamment fermés, commerces presque inexistants, pollutions diverses...

La présence de piétons est de fait proscrite, aux abords de cet axe. Ils doivent cheminer en surface, et contourner les tranchées provoquées par la rue pour rejoindre certains quartiers.

Le but de cette requalification, c'est bien d'améliorer les déplacements de tous les usagers, en ramenant toutes les circulations en surface, et permettre des échanges et des changements de direction facilités. Il ne s'agit pas de faire se rencontrer des courants importants de circulation « pour le plaisir », mais bel et bien de réduire ce trafic pour permettre son intégration au milieu urbain.

Et les carrefours ? La simple idée de faire remonter le trafic souterrain dans les carrefours de surface peut paraître effrayante.

A hauteur de la rue Bouchut, ce sont 4 000 véhicules heures qui défilent, avec un carrefour à feux qui fonctionne en 3 temps. Ce carrefour « clé » situé au débouché de la plus longue trémie, de la contre-allée provenant de la rue Servient et de la rue Bouchut provenant de la Part Dieu Sud, s'il devait être remis en surface, pourrait être largement simplifié, avec un fonctionnement en 2 temps et donc un gain certain.

Et le tramway ? La priorité accordée au tramway qui circule sur la rue Servient serait sans doute pénalisante pour l'écoulement de la rue Garibaldi. Mais un des buts de l'aménagement n'est-il pas de réduire la circulation sur cet axe d'au moins 30% ?



Après la rue Vauban, la rue Garibaldi plonge sous le Cours Lafayette et ne remontera qu'à hauteur de la rue Bouchut.





Zoom sur la partie nord de la rue Garibaldi. Les véhicules circulent actuellement sur 3 voies de circulation entièrement à niveau, ponctuées de carrefours à feux simples qui viennent stopper régulièrement les flots de circulation. Les traversées des piétons sont ainsi simplifiées avec des largeurs bien moins importantes de chaussée à franchir.

On conserve ainsi un axe de desserte important (3 voies, ce n'est pas un axe anti-voiture !), mais plus à dimension urbaine pour prendre en compte les autres usagers. Que ceux qui paniquent à la simple pensée de remettre le trafic souterrain en surface se rassurent, la rue Garibaldi ne sera pas une rue piétonne... Elle rentrera simplement dans les rangs des axes à trafic important, qui tentent de prendre en compte les autres usages, à l'image de l'avenue Berthelot !



L'autoroute Garibaldi

Et pourquoi pas une rue Garibaldi totalement souterraine ?

Plutôt que de remettre à niveau la rue Garibaldi, certains proposent de l'enterrer complètement, pour permettre de maintenir le trafic actuel, tout en « rebouchant » la plaie qu'elle symbolise au sein du tissu urbain. Cette rue serait alors toujours interdite aux autres modes que la voiture personnelle et serait de plus soumise à la réglementation régissant les tunnels avec d'importantes conséquences (tunnel à relier au PC Tunnel, vidéosurveillance, dispositifs d'extraction des fumées...).

Mais est-ce vraiment la solution, n'est-ce pas plutôt un cache misère pour détourner le vrai problème, qui est bien celui de la circulation automobile trop importante ?

Pourquoi il ne faut pas un double sens ?

Parmi les solutions envisagées, celle de la création d'un double sens sur la rue Garibaldi est prévue. Quelle solution est préférable ? Maintenir un sens unique avec maintien de 3 voies de circulation, à l'image du nord de la rue Garibaldi, ce qui permettrait de maintenir un minimum de trafic ? Créer un double sens, avec 2 fois 2 voies, ce qui en terme de trafic réduirait les flux Nord / Sud (2 voies au lieu de 3) et engendrerait la création d'un nouvel accès direct à la Par... Dieu en voiture...

Et les transports en commun dans tout ça ?

Et pourquoi ne pas faire profiter de toute cette largeur, pour créer un axe fort Nord / Sud pour une ligne de transport en commun ? Un site propre pour une ligne de bus aurait en effet toute sa place ici, et permettrait des correspondances multiples avec le métro A, le métro D ou encore le tram T2.

Le « croisement » entre la rue Garibaldi et la rue de l'Abondance, tout un symbole : piétons, circulez !





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 Magazine ».

Les photos utilisées dans “Correspondances”, le Magazine 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, 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 Magazine, merci de nous en excuser et de nous le signaler afin que nous puissions faire le nécessaire. Merci pour votre compréhension.

Pour toute suggestion, commentaire ou critique, n'hésitez pas à vous exprimer par mail. Si une photo vous plaît et que vous souhaitez la recevoir par e-mail, n'hésitez pas à nous contacter !

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

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

Remerciements :

Un grand merci à bobmétro, bus64, Elbricou et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro de “Correspondances” de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Janvier 2008