

**Le
Mag**



du

SNOTCL



Le Mag du SNOTCL

SOMMAIRE

L'enquête du mois : le prolongement du tram T2 à St Priest Bel-Air.....	p 3
Les essais du tramway T2.....	p 10
Le dossier technique : l'Agora Line d'Irisbus.....	p 13
Les brèves du réseau.....	p 18

Le journal du Site Non-Officiel du réseau TCL

L'enquête du mois

LE TRAMWAY A ST PRIEST, C'EST BIENTOT !



Ouverture prévue le 27 octobre 2003 ! (photo réalisée avec trucages)

LE CHANTIER DU PROLONGEMENT DU TRAMWAY T2 ENTRE PORTE DES ALPES ET S^T PRIEST BEL AIR



Cette nouvelle portion du Tram T2 qui doit être mise en service officiellement le 27 octobre 2003 avance à grands pas et les essais "à blanc" ont commencé depuis la 2^{ème} semaine de juin.

Ce 1^{er} juin 2003, nous nous sommes rendus à pied sur les lieux du chantier pour constater que les travaux sont pratiquement terminés, exceptés des petits finolages aux arrêts et autres détails techniques. Les voies ainsi que les caténaires sont déjà en place sur tout la longueur du tracé.

Nous avons pu découvrir les 9 nouvelles stations qui seront desservies, depuis le parc technologique de la Porte des Alpes jusqu'à l'entrée de St Priest. Le tram traverse ensuite le quartier résidentiel des "Hauts de Feuilly" puis passe devant la mairie avant d'engager sa course en direction de son terminus, S^t Priest Bel Air.

Voici les photos de ce nouveau parcours.



Ci-dessus, la station "Parc Technologique". C' est la première qui suit l'actuel terminus de la Porte des Alpes. Elle se situe au cœur du futur Technopôle en cours d'aménagement. Elle permettra de desservir les entreprises du secteur ainsi que la future urbanisation prévue au sud de la ligne.



La signalétique est en place et les croisements avec la voirie et les piétons sont déjà signalés. Après cette première station, le ligne entame une grande ligne droite en pente faible et herbeuse en direction des Hauts de Feuilly. C'est une impression très agréable de nature qui s'offre à nous mais l'interstation est relativement longue, alors en avant !



Au bout de cette grande ligne droite, la voie entame une grande courbe à droite, juste avant la station "Hauts de Feuilly". Celle-ci est située en rase campagne, à plusieurs centaines de mètres des premières habitations individuelles de St Priest ce qui nous a beaucoup intrigués. Peut-être une urbanisation future du quartier est-elle prévue afin de justifier la présence d'une station de tramway à cet endroit ?

La ligne commence ensuite son cheminement dans la partie de St Priest la plus dense, en direction du centre ville et de la mairie.



La station suivante, Salvador Allende, dessert un établissement scolaire ainsi qu'un quartier plus densément urbanisé, constitué de petits immeubles. Cette portion s'intègre très bien à son environnement et a été traitée avec un grand soin. Elle donne une image de modernité au quartier qui, grâce à l'arrivée du tramway, a été fortement remis en valeur.

La seule station à quai central de ce prolongement s'appelle "Alfred de Vigny". La largeur de la voirie à cet endroit n'est en effet pas suffisante pour créer 2 quais et cette conception permet un gain de place en largeur, afin de desservir ce quartier malgré les contraintes de la voirie.



La ligne continue dans ce même quartier en direction de la station "St Priest Centre" (ci-dessous) qui sera sans doute la plus fréquentée. Elle dessert en effet bon nombre de commerces ainsi qu'une population importante.

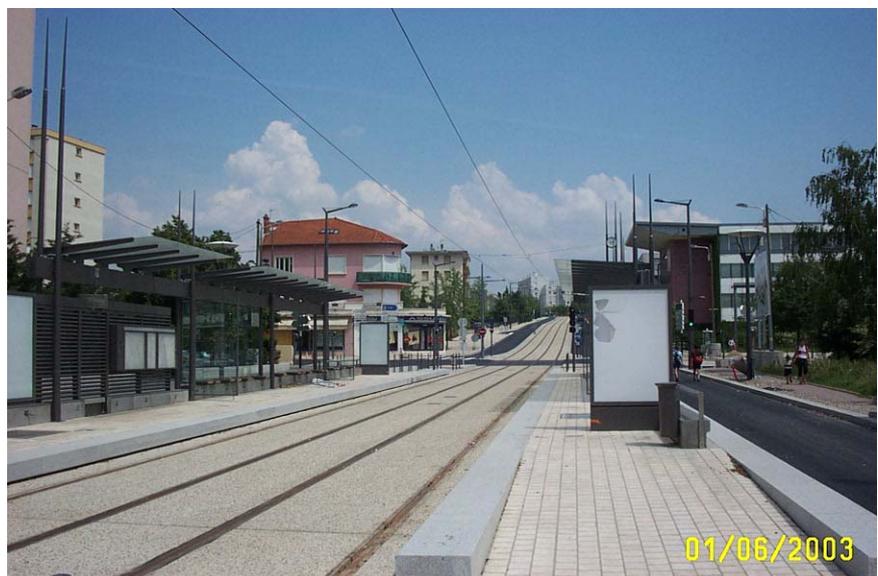


Elle y fera la correspondance avec la 53 et la 62 mais la restructuration du réseau de surface qui fera suite à la mise en service du tramway changera sans doute la configuration du réseau dans cette partie de la ville et même plus loin...



La suite du tracé serpente entre les habitations, dans un univers très minéral. La vitesse des tramways y sera sans doute limitée...

La prochaine halte se fait devant le lycée Condorcet. Les élèves seront sûrement heureux de laisser les vieux bus articulés de la 53 en fin de vie au profit du tram qui les emmènera en quelques minutes au centre commercial "Porte des Alpes".



Nous voilà enfin en vue du terminus, au cœur de quartier "Bel Air" de St Priest. Le tramway offre à ce quartier une nouvelle desserte plus directe avec le centre de la ville et on a même pensé à y créer un petit "parc relais" accessible à tous, même aux non usagers.



La fin du tram T2 : à moins de créer une liaison vers St Bonnet de Mure, il ne nous semble pas que le tram dépassera un jour cette limite franchement marquée... à suivre !

Les essais



Depuis la 2^{ème} semaine de juin, 2 voitures sont spécialement réservées pour tester la nouvelle ligne entre Porte des Alpes et St Priest Bel Air. Cette "marche à blanc" permet de tester le nouveau matériel (rails, caténaires, aiguillages, signalisation...). Les essais vont avoir lieu tout l'été, dans le prolongement du service commerciale normal en provenance de Perrache. Les rames déchargeront ainsi leurs voyageurs à Porte des Alpes et continuerons en HLP à vide jusqu'à St Priest Bel Air.

Afin de gérer cette nouvelle organisation de la rotation des rames, le personnel sur place va être renforcé (conducteurs, personnels techniques d'Alstom et de la SEMALY).

Voici les premières photos du tram sur cette nouvelle portion



Une rame en service commercial (au fond) et la rame d'essai sur la nouvelle portion (1^{er} plan)



Ci-dessus : la "Californienne" permet au tram de faire son retournement pour repartir vers St Priest Bel Air

Ci-dessous : Une rame dans la station "Parc Technologique" : pas moyen de monter...



Le dossier technique

L'Agora Line d'Irisbus



En Avril 2000, une première série de 59 véhicules du type Agora Line est livrée au réseau TCL. Ceux ci se caractérisent par une face arrière plus anguleuse et une baie vitrée plus grande, ce qui permet une nette amélioration de la visibilité arrière. L'aménagement intérieur offre une configuration optimale en terme de places assises. L'accès aux personnes à mobilité réduite est possible grâce à un plancher bas couplé à une palette rétractable se situant au niveau de la porte médiane, ainsi que d'un espace intérieur aménagé spécialement.

La première série est numérotée de 3901 a 3959. Ces véhicules sont mis en service sur les lignes 44, 25, 99, 88, 47, 41 et 37.

Ils connaissent de nombreux problèmes techniques suite à une boîte de vitesse trop fragile et un système de refroidissement inefficace. Après 3 ans de service, ces véhicules restent toujours peu appréciés des conducteurs ainsi que des usagers à cause de leur faible confort du notamment à des passages de vitesse très secs, ainsi qu'une correction d'assiette très difficile à régler ce qui entraîne un 'tangage' incessant du véhicule.



La face arrière plus anguleuse permet une meilleure visibilité à l'arrière.

Grâce à une palette rétractable, l'Agora Line se distingue pour son accessibilité.



Les caractéristiques techniques de ce véhicule sont les suivantes :

Autobus Irisbus Agora Line Euro 2	
	Caractéristiques
Longueur en m	11.99
Largeur en m	2.5
Hauteur en m	2.85
Hauteur d'accès en cm	32 aux portes avant et milieu
Moteur	RVI MI7R 257ch
Boîte de vitesse	ZF 5 HP 500
Vitesse maxi	97 km/h
Capacité	111 places dont 35 assises
Numéros de parc	3901 à 3959 3701 à 3759

Son aménagement intérieur offre 35 places assises :

3901 a 3959



Une deuxième série de 59 Agora Line, numérotée dans la série 3700, a été livrée entre Juillet 2001 et Février 2002. Les défauts de conception de la série 3900 ont été supprimés sur cette série.

D'un point de vue technique, ces véhicules sont identiques aux 3900, ainsi que l'aménagement intérieur, c'est pourquoi nous ne donnerons pas plus d'informations. A noter tout de même que ces bus ont été mis en service sur les lignes 37, 56, 57, 69, 20, 22 et 30.

Une troisième série d'Agora Line est actuellement en cours de livraison. Il s'agit de deux tranches de 32 véhicules, la première ayant déjà été livrée en début d'année, la seconde étant tout juste en cours de livraison. La première tranche (1401 à 1432) a été mise en service sur les lignes 58 et 36. La seconde tranche (1433 à 1464) sera mise en service sur les lignes 53 et 12.

Ces véhicules se distinguent des Agora Line 3700 et 3900 par leur équipement en climatisation (capot sur le toit), en système de vidéo-surveillance avec enregistrement ainsi que d'un nouveau moteur aux nouvelles normes européennes Euro 3 réglementant les rejets de particules des véhicules de transports urbains. De plus, le véhicule est à plancher bas intégral, car même la porte arrière ne comporte pas de marche, contrairement aux Agora Line 3700 et 3900. En revanche, l'aménagement intérieur des 1400 est le même que les autres Agora Line, seul le tissu des sièges étant légèrement différent.

Voici les caractéristiques techniques de cette série :

Autobus Irisbus Agora Line Euro 3	
	Caractéristiques
Longueur en m	11.99
Largeur en m	2.5
Hauteur en m	2.85 (sans clim)
Hauteur d'accès en cm	32 cm sur tout la longueur
Moteur	Iveco Cursor Euro 3 245 ch
Boîte de vitesse	ZF 5 HP 500
Vitesse maxi	97 km/h
Capacité	111 places dont 35 assises
Numéros de parc	1401 à 1464



L'équipement de climatisation se situe sur le toit.

L'accès par la porte arrière est aisée
grâce à un plancher bas intégral !



Ces véhicules sont équipés de vidéo-surveillance
avec enregistrement.

En conclusion, la dernière série d'Agora Line est sûrement la plus réussie de toute les séries de véhicule que Lyon possède. En revanche, les deux premières séries sont sûrement les deux plus mauvaises ...

Les livraisons futurs (2004 et 2005) seront aussi des véhicules du type Agora Line.

Les brèves du réseau

MOUVEMENTS NATIONAUX DE GREVE SUR LES RETRAITES : RESEAU TCL PERTURBE

Les mardis 3 et 10 juin 2003 sont à nouveau marqués par d'importantes perturbations sur le réseau TCL. Le métro fonctionne au ralenti (sauf la ligne B qui est fermée la plupart de la journée). Le réseau de surface est plus fortement touché et fonctionne en moyenne à 50%. Le 11 juin, le mouvement n'est pas reconduit et le trafic retourne à la normale.

LES MOUVEMENTS DE PARC DU MOIS

Les mois de mai et juin ont été particulièrement marqués par des mouvements de parc importants et souvent incompréhensibles pour nous autres amateurs.

Nous avons pu observer par exemple les Agora S 3601 à 3606 (ex ligne 36 du dépôt Audibert) sur la ligne 38 du dépôt des Pins. La ligne 34 (dépôt des Pins) a vu ses Agora S 2422 à 2427 transférés sur la ligne 2 (dépôt de Vaise).

Dans le même temps, le dépôt de Caluire a reçu ses premiers Agora S (2445 et 2446, ex ligne 9 du dépôt des Pins) qui ont été remarqués sur la ligne 13, bien que leur affectation définitive soit prévue sur les lignes 33 et 77.

En ce qui concerne les Cristalis, on y voit un peu plus clair aujourd'hui. Les véhicules ont presque tous rejoint leurs dépôts respectifs. Il semblerait que seuls manquent à l'appel les ETB12 n° 1841 et 1854, normalement prévus sur la 18 (dépôt de Caluire) et les ETB18 n°1908 (actuellement à Irisbus à Vénissieux), 1911 et 1912 (ce dernier a déjà été vu en test).

Les rénovations des R312 série 3400 est en cours. De nombreux véhicules sont déjà sortis des ateliers centraux d'Alsace. La seule modification apportée se situe dans le poste de conduite avec l'apparition d'un nouveau boîtier girouette Duhamel plus moderne.

LE SYSTEME D'INFORMATION DYNAMIQUE DES VOYAGEURS (SIDV ou VISULYS)

Après 6 mois de mise en service, le système a encore beaucoup de défauts de jeunesse et les voyageurs devront encore patienter pour pouvoir bénéficier de toutes ses fonctionnalités.

Bien que la majorité des points d'arrêt prévus soient déjà équipés depuis plusieurs mois, certaines bornes ne sont pas encore installées et celles qui le sont demeurent toujours hors service ou donnent encore des informations parfois insolites !

On a pu observer quelques fantaisies :

> Sur la ligne E12 à l'arrêt Moulin à Vent : un bus de la ligne 29 en direction de la Gravière de Beaunant était signalé à l'approche !! allez comprendre...

Parfois, lorsque l'information dynamique ne fonctionne pas, certains arrêts affichent par défaut, les temps d'attente théoriques, ce qui donne souvent des informations complètement erronées. Par contre le repérage des véhicules semble s'améliorer : les flèches indiquant l'approche du bus et la présence du bus à l'arrêt sont de plus en plus précises.

Toutes les lignes sont maintenant équipées de l'affichage du prochain arrêt et du terminus ainsi que de l'annonce sonore. Quelques régulateurs commencent à envoyer des informations en temps réel comme les terminus exceptionnels, les informations sur le trafic et les détournements.

INFO TRAFIC

Ligne 1, 18, 23, 27

Les arrêts Square Jussieu et Saxe Lafayette direction Presqu'île ont été fusionnés en un seul arrêt Saxe Lafayette situé à la même hauteur que l'arrêt Square Jussieu dans l'autre sens.

Ligne 8

Détournée dans les 2 sens par le quai Rambaud.

Ligne 171

Jusqu'au 05/07, la ligne desservira exceptionnellement la cité internationale sur le quai Charles de Gaulle avec un passage toutes les 30 minutes en moyenne. Elle est accessible au tarif TCL.

Attention : spécial fête de la musique le 21/06

Les lignes desservant le secteur Presqu'île seront limitées en fin d'après-midi jusqu'à la fin de service. Les derniers départs seront reportés jusqu'à 1h30 ou 2h en fonction des lignes.