

# Le Mag



Numéro 26 - juillet 2005

# **Le Mag de Lyon en Lignes**

## **SOMMAIRE**

<i>« BUSSORAMA »</i>	<b>P3</b>
<i>À la découverte des lignes du réseau TCL</i>	<b>P10</b>
<i>Suivons les travaux : le réseau TCL bouge</i>	<b>P24</b>
<i>Dossier Technique</i>	<b>P35</b>
<i>Dossier coup de cœur</i>	<b>P45</b>
<i>La Photo du mois</i>	<b>P50</b>

Site : [www.lyon-en-lignes.org](http://www.lyon-en-lignes.org)  
Contact : [lemag@lyon-en-lignes.org](mailto:lemag@lyon-en-lignes.org)

***Le mensuel de Lyon en Lignes***

# BUSSORAMA



## TOUTE L'ACTUALITE DE LA REGION LYONNAISE

Tout ce qu'on a pu lire en Juillet 2005 dans la presse lyonnaise.

### **Sytral cherche financements**

Bernard Rivalta, le Président du SYTRAL, a été reçu mardi par M. Copé, ministre du budget, afin de lui réclamer les 50 millions d'Euros qui avaient été promis par le gouvernement en 2003 pour le développement des transports en commun de l'agglomération lyonnaise. Il a été renvoyé vers M. Perben, nouveau ministre des transports, qui sera d'ailleurs candidat aux municipales de Lyon en 2008 !

Gérard Collomb et Bernard Rivalta ont vivement réagi à l'annonce d'un projet gouvernemental qui vient encore assombrir le futur des transports en commun. Ce projet prévoit l'extension de l'exonération au versement transport des entreprises de moins de 9 salariés aux entreprises de moins de 19 salariés. Le manque à gagner pour les entreprises de Transport en Commun s'élèverait à 450 millions d'euros / an.

Pour le Sytral ce serait une diminution du budget de 50 millions d'euros et un nouveau recul des travaux prévus.

Gérard Collomb en tant que Sénateur va déposer un amendement contre cette mesure.

## **Enquête déplacements**

Afin de mieux adapter sa politique des transports, le SYTRAL va mener une grande Enquête sur les Déplacements des Ménages (EDM). Ce sont 10 000 ménages répartis sur 450 communes de la RUL (Région Urbaine de Lyon qui s'étend sur le Rhône, l'Ain et l'Isère) qui sont concernés.

Des enquêteurs rendront visite aux ménages sélectionnés comme "représentatifs" pour tenter de connaître leurs habitudes de déplacement. Une véritable "photographie" des déplacements sera alors disponible fin avril 2006.

## **La FCPE fait grise mine**

Déçue de ne pas avoir pu rencontrer Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, afin de discuter avec lui des nouvelles tarifications scolaires, la FCPE, Fédération de Parents d'Elève, regrette la nouvelle grille tarifaire qui ne lui convient pas trop...

En effet, elle regrette la disparition de l'abonnement "Dom'Ecole" qui permettait aux plus petits d'être abonnés uniquement sur les lignes qui les mènent à leur école, et ce, uniquement aux heures scolaires. Aujourd'hui, cet abonnement a été remplacé par un "Pass Scolaire" qui permet de se déplacer "comme les grands", sur tout le réseau, quand on le souhaite. Seul hic, son prix a légèrement augmenté par rapport à l'abonnement Dom'Ecole... pour des avantages dont les enfants ne bénéficieront pas forcément. Les parents d'élèves de La Tour de Salvagny ont rejoint la FCPE dans sa logique en allant à l'école à vélo pour protester contre la nouvelle grille tarifaire du SYTRAL concernant les enfants. Certes la hausse n'est pas si haute comparativement à la nouvelle possibilité de voyager de façon illimitée, mais les parents affirment que les enfants n'ont pas besoin de cette formule, n'utilisant généralement qu'une seule ligne "Junior Direct" pour aller à l'école.

Les parents se sentent trompés...

Ancien Dom'Ecole annuel : 152€/an valable de septembre à juin.

Le nouveau Pass Scolaire : 170€/an valable un an.

### **Déplacements citoyens demande la parole !**

Suite aux grèves à répétition de ces derniers mois, l'association "Déplacements Citoyens" tape du poing sur la table. Table des négociations à laquelle les associations d'usagers ne sont pourtant jamais conviées, ce qui leur paraît regrettable.

En effet, lors de mouvements de grèves, les usagers sont les premiers pénalisés et une situation de blocage semble s'être instaurée. Pour tenter de trouver des solutions, l'association prône une participation active des usagers lors des discussions entre conducteurs, SLTC et SYTRAL, afin de trouver des accords qui satisfont tout le monde. Ils dénoncent également la hausse de la pollution engendrée par les mouvements de grève (hausse du trafic automobile) ainsi que l'absence de service garanti.

Mais l'association va plus loin. Elle affirme "que les grèves sont un facteur (...) d'agressivité vis-à-vis des conducteurs".

### **Pleine Lune cartonne**

Contrairement à ce qui était prévu « pleine lune » la Doua va rouler jusqu'au 31 juillet. En effet devant la forte fréquentation de la ligne le sytral a prolongé ce service qui devait initialement s'arrêter au 30 juin. Ce sont 200 à 300 personnes qui l'utilisent chaque nuit ! Une petite sœur est prévue pour l'automne elle reliera les Terreaux à Mermoz Pinel.

## **Chasse aux vélos fous !**

Jean Louis Tourraine (adjoint au Maire de Lyon chargé des déplacements urbains) l'annonce dans le Progrès de ce dimanche : il a passé une consigne de fermeté aux policiers municipaux, notamment à la brigade à vélo qui vont désormais verbaliser les cyclistes qui se comportent de manière dangereuse ou non-réglementaire.

En effet, suite au développement du nombre de cyclistes avec le projet Vélo'v notamment, les vélos sur les trottoirs ou autres brûleurs de feux vont être sous surveillance. L'adjoint au maire souhaite ainsi éviter tout débordement.

## **Vélo'v a le vent en poupe !**

Lancé le 19 mai dernier, le système de location de JC Decaux semble avoir séduit beaucoup de lyonnais. 40 000 km ont déjà été effectués.

Les chiffres clés :

-70% sont des hommes.

-Ils ont entre 25 et 55 ans.

-Le temps d'utilisation moyen est de 20 minutes, pour 2,8 km effectués en moyenne.

## **On ferme, la suite...**

Les portillons de contrôles d'accès au métro sont désormais en service à la station Gare de Vaise (métro D).

Les stations où les contrôle d'accès sont en service sont donc :

- > Masséna (métro A)
- > Laurent Bonnevey Astroballe (Métro A)
- > Part Dieu (métro B)
- > Gare de Vaise (métro D)

Celles qui sont en travaux :

- > Laënnec (métro D)
- > Jean Macé (métro B)
- > Fourvière (Funiculaire)
- > Valmy (métro D)
- > Stade de Gerland (métro B)
- > Place Guichard (métro B)
- > Hôtel de Ville Louis Pradel (métros A et C)



Contrôle d'accès sur le quai de départ du métro D à Gare de Vaise

## **La Montée Porte Avant crée des inquiétudes**

Dans 1 an, en juillet 2006, les clients du réseau TCL devront monter par la porte avant dans les bus. Mais nous n'en sommes pas encore là... Une cliente de la Duchère qui a appris la nouvelle, s'insurge et commence à recueillir des signatures pour protester contre cette mesure. En effet, étant mère de famille, elle s'inquiète de se voir refuser l'accès aux bus avec sa poussette, avec laquelle elle ne pourra pas monter par la porte avant... Une forme d'exclusion qu'elle rejette.



Pour le moment, sa pétition est forte de 200 signataires. Les TCL affirment qu'ils travaillent à cette mise en place, avec une mention toute particulière pour les personnes à mobilité réduite et pour les clients équipés de poussettes...

## **Le pouvoir d'achat des étudiants en baisse**

C'est le constat que fait tous les jours Hélène Pasquier, nouvelle Présidente de l'Unef Lyon. Elle veut se battre pour une généralisation de l'abonnement Campus Boursier récemment créé par le SYTRAL, à 24.20€ (au lieu de 30€). Elle voudrait également que cet abonnement soit étendu aux étudiants étrangers puis à tous les autres étudiants... Le sujet du développement des lignes de nuit, notamment vers Mermoz, l'intéresse également mais selon elle, d'autres pôles d'importance seront aussi à desservir rapidement.

## **Les lyonnais disent « OUI » à la zone 30**

C'est la tendance forte qui ressort du vote lancé il y a quelques semaines par la Mairie de Lyon. En effet, des bulletins ont été envoyés à tous les électeurs des arrondissements concernés et 35 000 ont été renvoyés, soit 50%. Résultat : 62,38% sont POUR la zone 30.

Une seconde phase de concertation va avoir lieu, avec les commerçants, pour savoir quels secteurs aménager en zone 30. Les aménagements mis en place devront alors donner une ambiance urbaine pacifiée .

## **8 mois de sursis pour l'agresseur du 24 mai**

Le 24 mai dernier à Jean Macé, un conducteur TCL avait été agressé au volant de son bus, entraînant la grève du personnel du réseau. L'agresseur a expliqué au tribunal que le conducteur n'avait pas compris sa requête d'attendre sa mère qui arrivait. Invalide à 80% suite à un accident de la circulation qui s'est produit en 1993, le jeune homme a écopé de 8 mois de prison avec sursis ainsi que 5 ans de mise à l'épreuve. Le conducteur, toujours traumatisé, n'a pas repris le volant et occupe un autre poste dans l'entreprise.

Enfin, l'avocat de la partie civile, défendant les TCL, a ajouté que "le personnel des TCL est parmi les personnels des transports en commun les plus agressés en France", ce qui explique le raz-le-bol de ceux-ci.

# **À la découverte des lignes du réseau TCL**



# La parole de l'historien

## Ligne 13

**1905** : Création de la ligne de tramways électriques Perrache / Croix Rousse par le cours des Chartreux (Cours Général Giraud actuel) . Motrice Buire Croix Rousse dites « torpilleurs »

**1943/44** : suppression des tramways remplacés par des trolleybus B41 (série 21 à 53)

**1947** : trolleybus B47 (série 101 à 150)

**1947** : création de l'antenne cimetière Croix Rousse

**1948** : trolleybus B48 (série 201 à 230)

**1959** : prolongement de l'antenne cimetière jusqu'au bout de la rue Deleuvre (terminus actuel de la ligne 18)

**1966/1967** : trolleybus VA3 B2

**1 août 1974** : exploitation en libre service

## Ligne 13/18

**2 mai 1978** : mise en service du métro et suppression de l'indice 13, remplacé par 13/18 qui reprend l'itinéraire Gerland – Place ou cimetière Cx Rousse.

**13 septembre 1981** : dernier jour de circulation commerciale d'un VA3 B2

**14 septembre 1981** : mise en service des trolleybus ER 100 (série 3900)

## Ligne 13

**10 décembre 1984** : retour de l'indice 13 pour le parcours : Bellecour - Croix Rousse - Montessuy

**9 septembre 1991** : ligne limitée à Hôtel de Ville - Montessuy

**à partir de fév.1996** : mise en service ER 100 rénovés avec face Safra : 2826 à 2837

**juillet/août 2004** : Cristalis ETB 12 série 1856 à 1869

**2 septembre 2004** : dernier jour de ER 100 sur la ligne 13 avec le n° 2835

## Ligne 18

### Tramways

**1900** : création d'un service St Paul – la Mouche, antenne de la ligne 3

**1910** : Indice 18 : Place Sathonay – La Mouche

**1932** : Place Sathonay – Gerland

**01-08-1955** : Suppression des tramways remplacés par des autobus Berliet  
PBR

### Trolleybus

**01-09-1957** : Mise en service de trolleybus VA3 B2

**01-08-1975** : Exploitation en libre-service

**02-05-1978** : Métro A >> Indice 18 supprimé, mise en place du 13/18 :  
Gerland – Place ou cimetière Cx Rousse

**14-09-81** : 13/18 >> fin des VA3 B2 (les derniers du réseau)  
remplacés par des ER 100 série 3900

**10-12-1984** : Métro C à Cuire >> Retour de l'indice 18 sur le parcours  
Cimetière Cx Rousse – Gerland

**09-09-1991** : Métro D >> Croix Rousse Deleuvre - Saxe Gambetta

**02-1995** : ER 100 rénovés >> 2614 à 2630

**10-07-1995** : Prolongement de Saxe Gambetta à Jean Macé

**02-01-2001** : suite à l'abandon du dépôt Parmentier tous les véhicules  
garés à Caluire.

**2003** : Mise en service progressive des Cristalis ETB12 : 1840 à 1855

**2004** : Terminus Croix Rousse Deleuvre rebaptisé Croix Rousse Nord

Malgré les conseils des historiens de Lyon en Lignes, nous avons délibérément choisi de traiter les lignes 13 et 18 ensemble, car elles sont aujourd'hui intimement liées (merci de ne pas nous en vouloir, mais les jeunes d'aujourd'hui sont comme ça, ils ne respectent plus les ancêtres ☺)

Liées géographiquement puisqu'on remarque sur le plan TCL que leurs itinéraires sont imbriqués, jumeaux sur les pentes de la Croix Rousse.

Elles font partie des lignes Croix-Roussiennes les plus connues et mythiques avec la 6.

Liées par leur matériel : le trolleybus. Symbole de la ville de Lyon, le trolleybus Cristalis ETB12 équipe ces 2 lignes depuis quelques années, en remplacement de nos vieux ER100, aujourd'hui réformés ou partis en Europe de l'Est.



# Les lignes 13 et 18 aujourd'hui

Nous commencerons bizarrement par le tronçon Hôtel de Ville <> Croix Rousse, qui est commun aux 2 lignes, avant de traiter les 2 extrémités.

La ligne 13 fait son terminus à Hôtel de Ville Louis Pradel, en correspondance avec les ligne A et C du métro.

L'arrêt de descente des voyageurs se situe sur la rue de la République, alors que la montée des voyageurs se fait dans la rue de l'Arbre Sec.

Le passage dans cette rue permet aux lignes faisant terminus à Hôtel de Ville (6, 13 et 44 entre autre) d'effectuer leur retournement en faisant le tour du pâté de maisons, pour repartir place des Terreaux par la rue Herriot.

La ligne 18 qui arrive dans le même temps de Jean Macé file tout droit comme la ligne 1, avant de tourner à gauche, le long de l'Hôtel de Ville de Lyon, pour rejoindre la ligne 13 le long de la Place des Terreaux.

C'est ici que commence le trajet commun de nos 2 petites sœurs. Le long de la Place des Terreaux, les lignes ont un couloir réservé (eh oui, on n'y croirait



pas tellement il est souvent emprunté par d'autres véhicules parasites.)

Au bout de la place, le virage à droite est également théoriquement réservé aux véhicules de transport en commun.

Côté Ouest de la Place : stationnement en double file pour « 2 minutes », ou

stationnement longue durée dans la courbe entraînent souvent des perturbations pour l'arrêt Terreaux, qui est certainement l'arrêt le plus desservi de tout le réseau TCL : 1, 3, 6, 13, 18, 19, 44, 91. Sur cette petite portion de voie à sens unique, toutes ces lignes défilent toute la journée, le

moindre ennui peut ainsi perturber un grand nombre de bus et donc de clients. Ce sont pas moins de 720 bus qui passent quotidiennement par cet arrêt !



Une fois ce goulet d'étranglement à bus passé, nous virons à droite avec la ligne 6 pour commencer l'ascension des pentes de la Colline de la Croix Rousse. Après quelques virages, nous voilà au pied de la fameuse montée de la Grande Côte (rue Terme), jadis Funiculaire, requalifiée en montée autoroutière directe pour les voitures, à destination de la Place de la Croix Rousse. Très pratique pour les automobilistes, elle demeure très bruyante (trafic important, vitesses élevées) et polluante.



Le bas (à gauche) et le sommet de la Montée de la Grande Côte (à droite)



Comme nous ne sommes pas fous, notre trajet ne l'empruntera pas mais partira à flanc de colline. Nous laissons à droite la ligne 6 qui s'attaque au Jardin des Plantes, pour partir à gauche sur le Cours Giraud, qui grimpe quand même pas mal, mais qui offre un petit replat, juste ce qu'il faut pour admirer la vue sur Fourvière qui s'offre à nous rapidement sur la gauche. Si vous avez un peu de temps, descendez du bus pour aller l'admirer à pied, on voit également la Presqu'île d'un angle inédit, c'est assez spécial ☺

Nous passons ensuite à l'endroit où la terre a tremblé ☺, suite aux fortes pluies du mois d'avril 2005. Un grand remblai a dû prendre la place de la piste cyclable sur quelques mètres, afin de stabiliser le flanc de colline qui a tendance à vouloir rejoindre celui de Fourvière par la dure loi de la gravité.

Nouvel aménagement Cours Giraud : la piste cyclable à droite a été rognée au profit d'un remblai qui devrait renforcer le mur qui s'est récemment effondré...



Violent virage à droite qui nous ramène à la dure réalité des routes de montagne, c'est souvent une scène de déperchages pour les trolleybus qui suivent mal leur trajectoire... La pente s'accroît, nous laissons sur notre gauche la Montée des Esses, empruntée par les lignes 2 et 45. L'arrêt « Clos Jouve » sera le dernier en commun entre les lignes 13 et 18, peu avant la mairie du 4<sup>ème</sup> arrondissement.

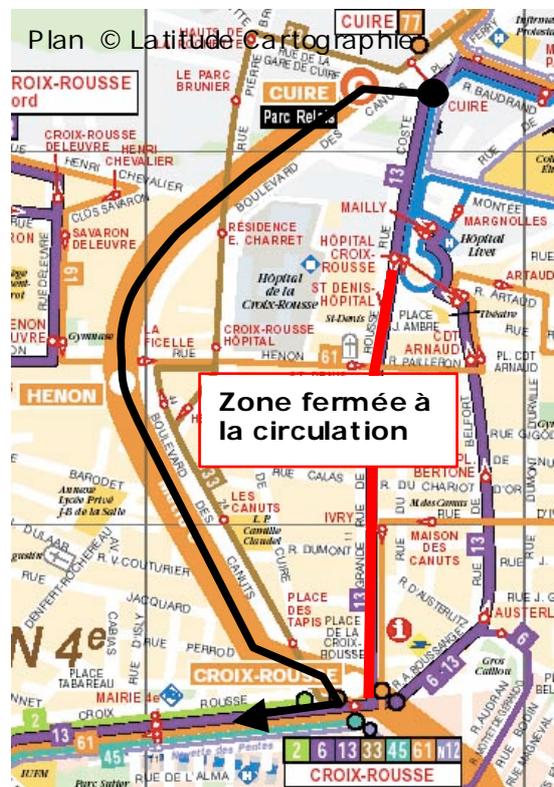
## La ligne 13

Elle continue tout droit sur le Boulevard de la Croix Rouse. Elle se faufile au milieu du magnifique marché, bien typique, et bien convivial. Un côté très Croix Roussien que l'on ne retrouve nulle part ailleurs à Lyon. La Croix Rouse, c'est peu une ville dans la ville, que nous vous conseillons.

Nous arrivons à « Croix Rouse », en correspondance une nouvelle fois avec la ligne C du métro qui, elle aussi termine sa pénible ascension. Le profil de la ligne est alors plus reposant pour notre Cristalis qui s'est remarquablement comporté jusque-là. Maintenant, nous passons au cœur du 4ème arrondissement de Lyon. Ou plutôt, la ligne y passe dans le sens inverse puisque la rue est à sens unique. Dans le sens Montessuy > Hôtel de Ville, la ligne 13 emprunte la Grande rue de la Croix Rouse, zone 30 très bien aménagée qui est l'emplacement de la Grande Braderie de la Croix Rouse. Durant cette période, la ligne 13 est alors détournée par le Boulevard des Canus puis reprend son itinéraire normal à « Croix Rouse ».

En ligne de mire, nous avons maintenant le terminus du métro C : Cuire. Décidemment, nous suivons la ligne C du métro depuis le départ, sans pour autant faire doublon avec elle.

Sur la Place de Cuire, nous chargeons un maximum de clients en provenance du métro, et à destination le plus souvent du Montessuy. C'est ici la partie la



plus roulante de la ligne 13, qui s'en va sur les futures traces de la ligne de trolleybus C1 puis file sur la rue de Margnolles.

Arrivée à l'ancien Fort de Montessuy, en compagnie de la ligne 8 qui fait également terminus ici.



Passage à Croix-Rousse direction Montessuy



Terminus Montessuy Gutenberg



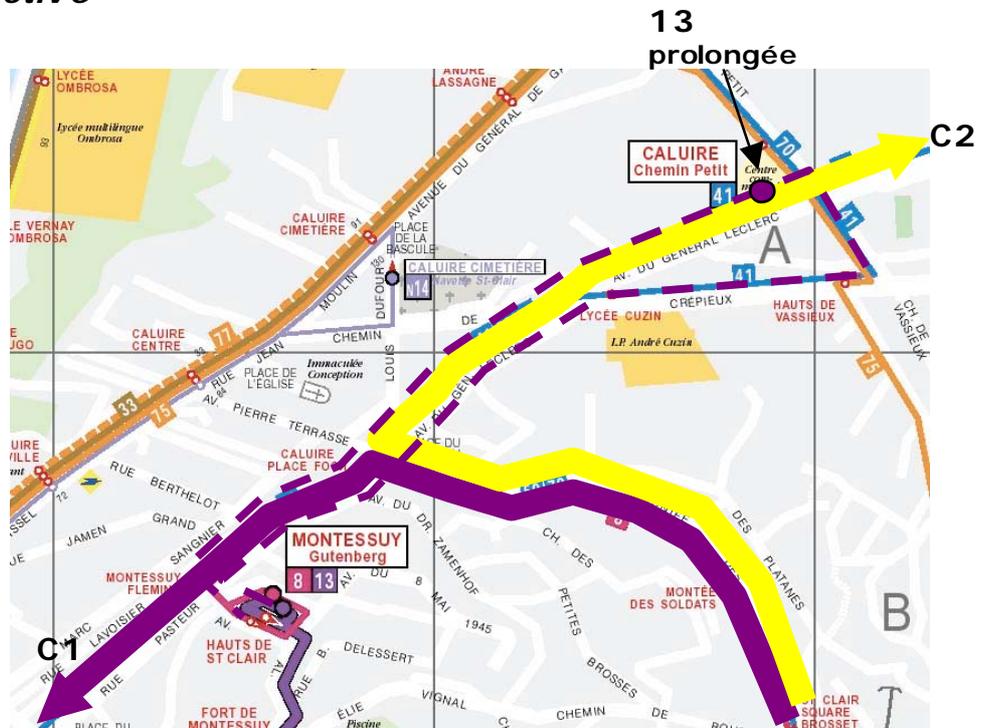
Cuire : sortie de dépôt d'un 13



13 exploitée en Agora à l'arrêt "Mairie du 1er"

### Un peu de prospective

Avec l'arrivée des lignes fortes de trolleybus C1 et C2, la ligne 13 sera restructurée. Elle conservera son tracé actuel mais sera sans doute prolongée à « Caluire Chemin Petit », sur le même itinéraire



Plan © La titude Cartographie

que la ligne 41 entre Montessuy et le terminus.

Encore un nouveau développement du trolleybus sur l'agglomération lyonnaise, qui ne semble pas s'en lasser, mais on ne va pas s'en plaindre !!

### La ligne 18

On redescend brutalement dans la fournaise du centre rive gauche, Place Jean Macé. Cette place chère aux amateurs de lignes aériennes (lignes T2, 4, 11 et 18) accueille donc le terminus Méridional de la ligne 18, qui vient se poser juste derrière la 4 près de l'accès Ouest du métro B.



Ci-contre : ligne 18 à Jean Macé

L'enfer va commencer : la ligne 18 s'élance péniblement sur l'axe Jaurès <>

Saxe, dans un flot de voitures inimitable...

Dans le sens Nord > Sud, c'est moins pire car la ligne possède un couloir à contre-sens qui s'avère bien utile, mais pas forcément garant d'une vitesse commerciale plus élevée...



Le couloir à contre-sens de la ligne 18 Avenue de Saxe

En tous cas, la ligne 18 a le mérite d'offrir une liaison directe entre Jean Macé et Terreaux, bien appréciée surtout la nuit lorsque la fréquence du métro commence à se faire plus faible. Mais en journée c'est un carnage, sans exagération. Lorsque la ligne arrive à atteindre Saxe-Gambetta, elle se trouve alors derrière une interminable file de voitures garées en double file sur l'avenue de Saxe, qui l'oblige à se mettre sur la file du milieu, empiétant alors sur la file de gauche. Du coup, au lieu de s'écouler sur 3 voies, l'avenue de Saxe s'écoule sur 1/2 voie, péniblement, entraînant des embouteillages importants.

L'entrée sur la rue Grenette en direction de la rue de la Ré

Échappons nous vite de cette apocalypse, tournons vite à gauche sur le Cours Lafayette accompagnés de la ligne 1 qui nous suivra jusqu'à Terreaux. Passé le Pont Lafayette sans encombre, nous arrivons sur la rue de la « Ré » comme disent les lyonnais, ou notre circulation se fait sans trop d'embûche, sur un site propre qui ne l'est pas vraiment, pour ne pas dire jamais.





La ligne 18 sur la rue de la république ( Lyon 2ème)

### « *Clos Jouve* »

Notre petite 18 part en solitaire sur la gauche, pour gagner un quartier d'un calme rare, près de la Place Flammariion (remarquez, ce ne sont pas les habitants du cimetière qui vont bien nous déranger ☺ )

Un virage à angle droit à droite, puis un autre à gauche juste avant la station « Hénon » du métro C, nous voilà dans la dernière ligne droite avant d'arriver au terminus « Croix Rousse Deleuvre », oups pardon, « Croix Rousse Nord ».

# Diaporama



Alignement de 18 et de 1 rue de la République



Un 13 va à Montessuy en autonomie



L'arrêt Mairie du 1<sup>er</sup> en direction de Montessuy / Croix Rousse Nord.



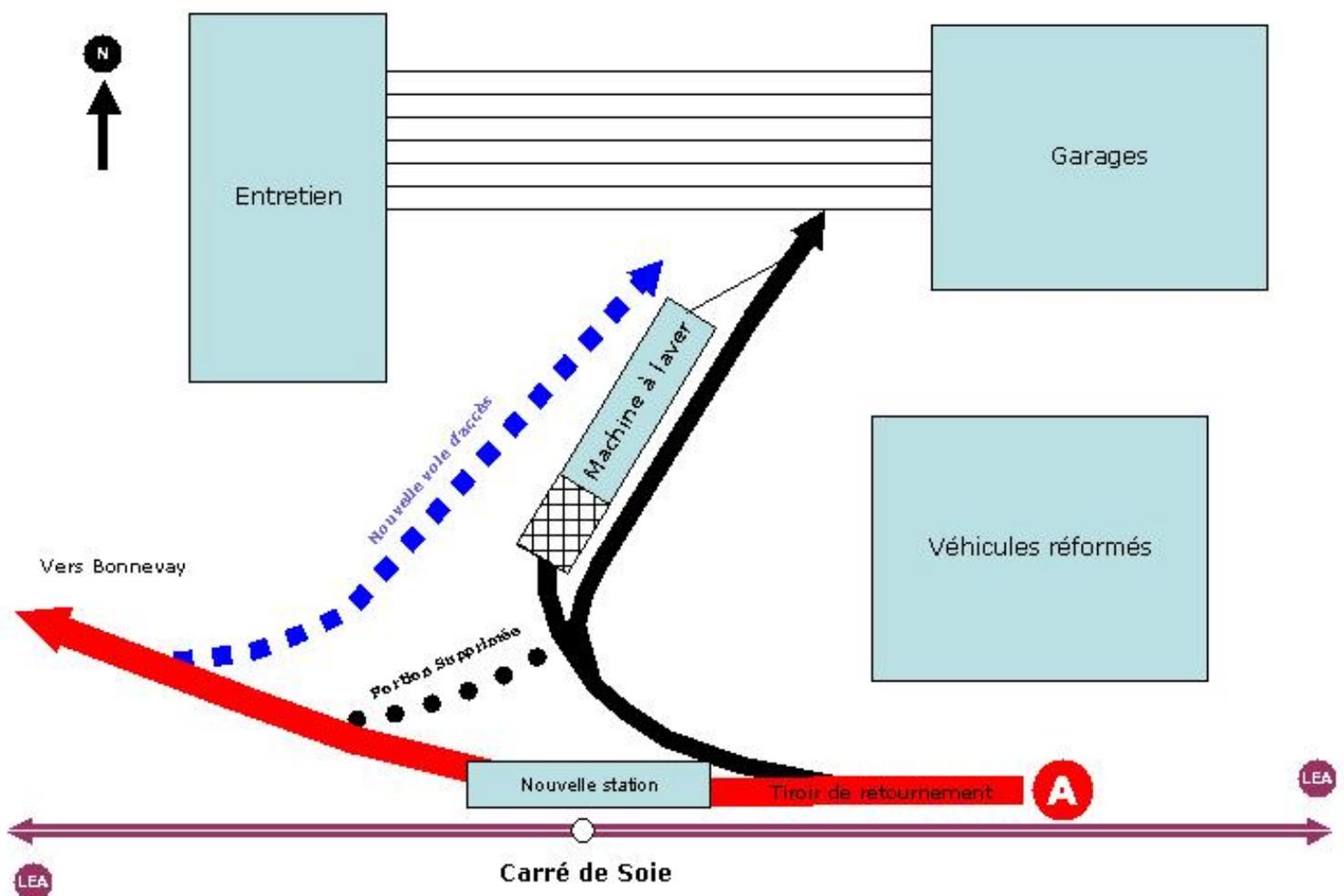
Notre 13 / 18 s'en va à gauche, laissant à droite la ligne 6 grimper le Jardin des Plantes...

# Suivons les travaux !



# La Poudrette change de visage

Voici à quoi ressemblera la Poudrette lorsque le métro A et LEA s'y rendront. Des modifications de surface et en profondeur qui affectent également le dépôt du métro, tout proche.





Construction de la nouvelle voie d'accès aux ateliers : préparation avant la pose du nouvel aiguillage.



L'ancienne voie a été déposée pour offrir aux rames un virage plus serré à gauche.

# LEA prend vie...



Juillet 2005 : les voies sont posées entre le sud de la rue Paul Bert et la maison de garde barrière de Dauphiné-Lacassagne.

Une chaussée provisoire a été posée sur la rue Sisley pour permettre le franchissement du carrefour Dauphiné-Lacassagne d'ici la fin du mois de juillet.



Ci contre, la voie d'évitement qui permettra à LESLYS de doubler LEA lorsqu'elle sera en station "Dauphiné-Lacassagne" pour effectuer son service direct entre la Part Dieu et l'aéroport de Lyon St Exupéry.

# T1 : en route vers Confluence



Jeudi 30 juin 2005, le prolongement de la ligne T1 entre Perrache et Montrochet a été inauguré en présence de Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, et Gérard Collomb, Maire de Lyon et Président de la Communauté Urbaine de Lyon.

Une rame a effectué le trajet aller-retour avant de se stopper devant l'église Ste Blandine, où une garden-party a été organisée, après des discours inauguraux.

La mise en service de la ligne en service commercial est prévue pour le 15 septembre 2005.

La marche à blanc (dépose des voyageurs à Perrache puis exploitation en essai jusqu'à Montrochet sans voyageurs) aura lieu les 12, 13 et 14 septembre.



# Travaux estivaux pour le mariage de T1 et LEA



Durant une grande partie de l'été, la ligne T1 est limitée à Perrache – Part Dieu Vivier Merle.

La cause : la pose d'une aiguille qui reliera la ligne T1 à la ligne LEA pour permettre aux rames de cette dernière de rallier le centre de maintenance de St Priest pour les grosses opérations d'entretien.

En effet, la plupart du temps, les rames de LEA seront entreposées au centre de remisage de Meyzieu, près du terminus de la ligne.

Ci-dessus, les rails ont été posés au milieu de la chaussée du Cours Lafayette, entraînant des perturbations sur la ligne 1 et sur la circulation générale.

# Pont de la Mulatière : Phase 2



Depuis le Nord (A7), les bus arrivent normalement. Une entrée a été spécialement aménagée pour la ligne 8 et les bus interurbains qui viennent du Quai Perrache.

Passage de tous les bus sur l'autopont au dessus des voies du tram.

Zone de travaux



La sortie récemment fermée a été réouverture uniquement pour permettre aux bus de rejoindre le Pont d'Oullins et la Saulaie



Après la réfection durant l'été 2004 de la partie Sud du Pont autoroutier de La Mulatière, voici l'épisode 2, en été 2005. Il s'agit désormais de revoir l'étanchéité de la partie Nord de ce même pont, qui commence à faire cruellement défaut. L'infiltration et les produits corrosifs entraînent une usure importante de la structure du pont et une grosse période d'entretien devrait permettre aux véhicules de passer sur ce pont pendant encore de longues décennies ☺

Pour les lignes provenant de Bellecour ou de Perrache, pas de changement. Par contre, les lignes 8, 17, 47, 182 et 185 ont un itinéraire modifié. Elles empruntent une ouverture spéciale créée au Nord de l'Autopont, pour leur permettre de le rejoindre.

Pour les lignes 17 et 47, un arrêt « Pont Pasteur » spécial a été aménagé sous l'autopont.

Plus au sud, les lignes sortent à l'ancienne sortie d'A7 qui avait été condamnée car très dangereuse, et qui a été rouverte pour l'occasion, mais uniquement pour les bus (mouais, vous pensez bien...).

Toutes les lignes, exœptée la 15 et la 182 qui filent vers la Saulaie, peuvent ainsi regagner le Pont d'Oullins via l'Aquarium, sans trop perdre de temps.

Des perturbations qui devraient durer jusqu'à début septembre.

# Decaux change de mobilier

Dans le cadre du marché de renouvellement de mobilier urbain passé entre la société JC Decaux et le SYTRAL, les abribus sont en cours de remplacement dans toute l'agglomération lyonnaise.

En attendant, il faudra parfois vous armer de patience au soleil avant d'avoir votre nouvel abribus tout neuf, et nouveau modèle.

De plus, les entreprises de travaux publics profitent de l'été pour entreprendre de nombreux travaux de mise aux normes PMR (Personnes à Mobilité Réduite). Les arrêts sont donc rehaussés et les arrêts en encoches sont progressivement supprimés.



# C1 : les travaux commencent

Ca y est, le coup d'envoi est donné pour les 1er aménagements de la ligne forte de Trolleybus C1, entre la Part Dieu Vivier Merle et la Salle 3000 (Cité Internationale).

Les premiers aménagements ont actuellement lieu au sud du carrefour Favre / Vauban dans le 6ème arrondissement.

Ils concerneront prochainement les carrefours Belges / Emeraudes et Belges / Duquesnes.



Ci-contre et ci-dessous, les premiers travaux d'aménagement sur le Boulevard Jules Favre, juste au Nord du Cours Lafayette.



*Le dossier technique*

**Oullins 2015**

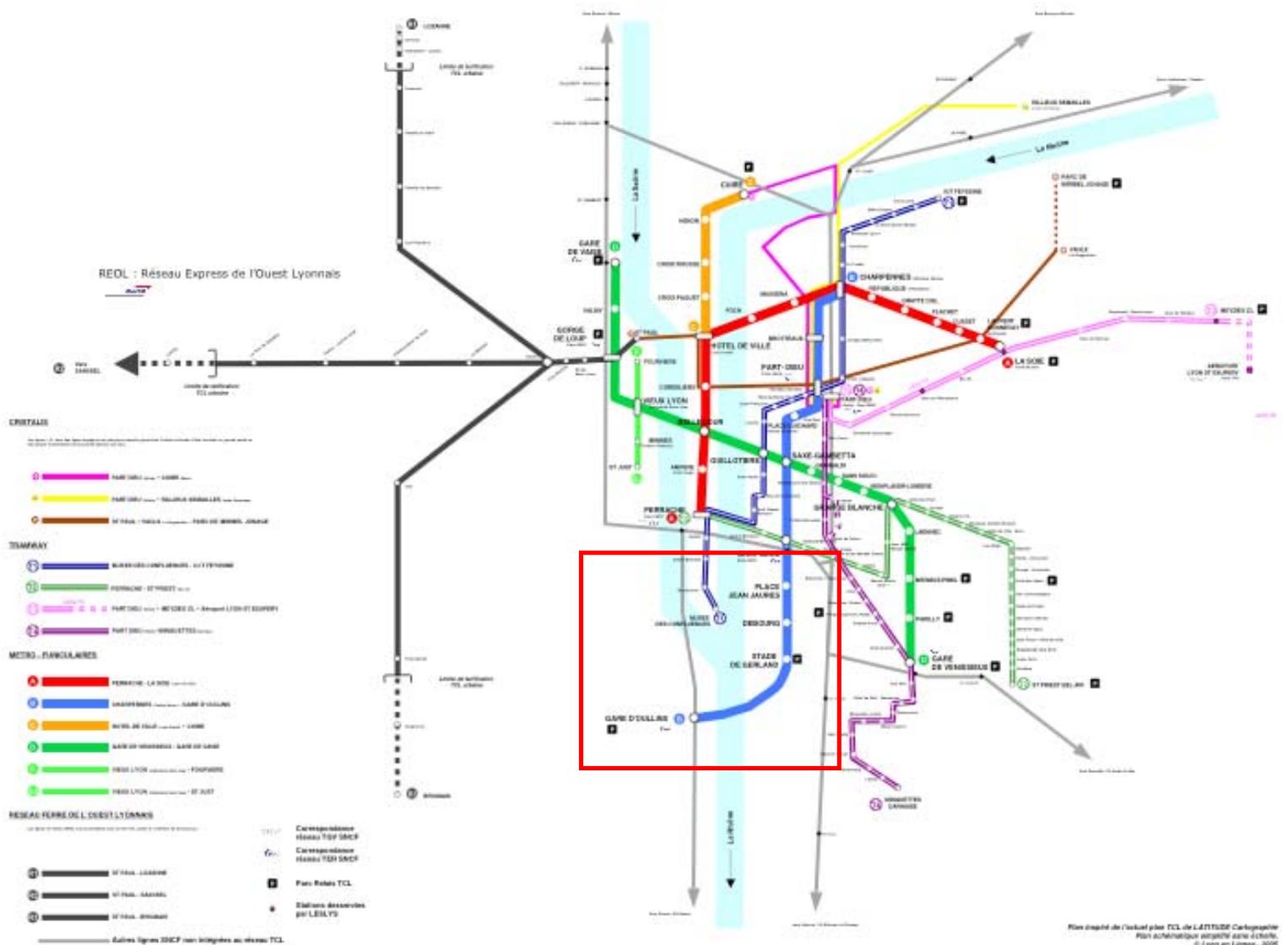


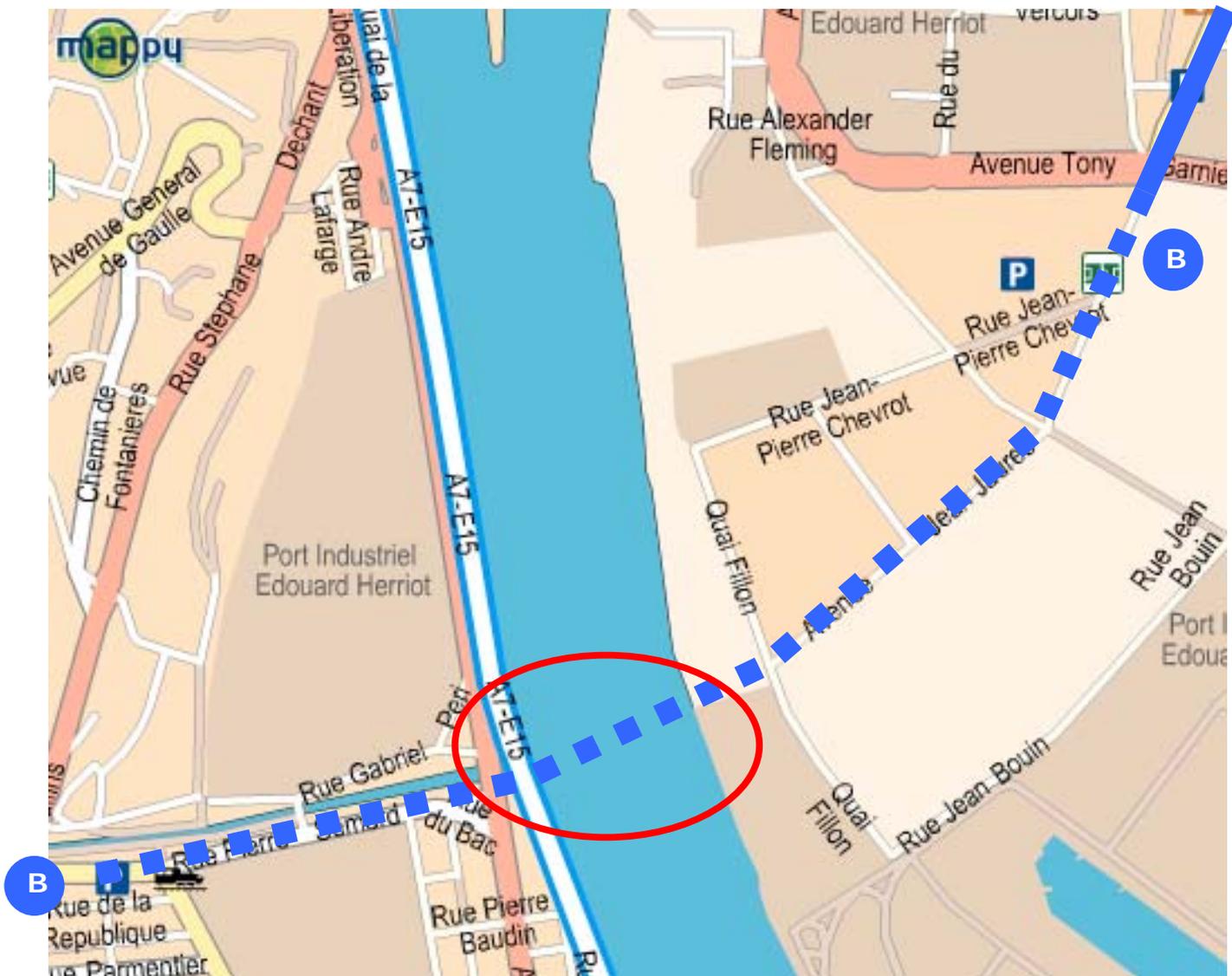
**Mission** : Prolonger le métro B de Stade de Gerland et la Gare d'Oullins.

**Moyens** : creuser un tunnel ou fabriquer un pont.

**Échéance** : 2015.

**Voici à quoi ressemblera concrètement le réseau TCL 2015**





Traverser le Rhône, telle sera la mission de « Oullins 2015 ». C'est une difficulté technique, certes, mais que les lyonnais ont déjà dompté à plusieurs reprises par le passé. Il ne s'agit que d'une décision politique qui verra le métro B soit s'élever dans les airs, tel un métro parisien, soit plonger sous les eaux, tel l'Eurostar ☺.

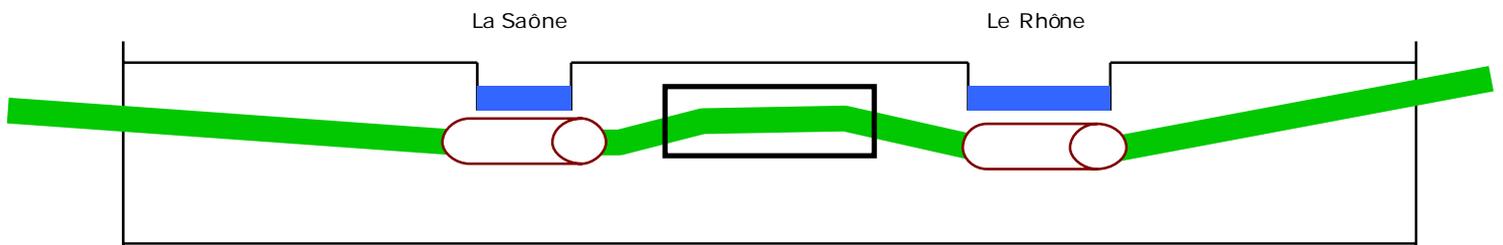
Les traversées fluviales sont depuis longtemps pratiquées par les réseaux de métro, notamment à Paris et même à Lyon, où les métros A et D traversent déjà le Rhône et la Saône, de différentes manières...



Ici la ligne 5 du métro parisien franchi brillamment la Seine sur un ouvrage d'art métallique d'une grand allure.



Ci-contre, le métro A de Lyon franchi le Rhône à l'intérieur du tablier du Pont Morand entre la Place M. Lyautey et l'Hôtel de Ville. Le pont a dû être spécialement reconstruit pour le passage du métro en 1978.



Pour la ligne D, les ingénieurs ont choisi une technique beaucoup plus perfectionnée et couteuse, mais sans doute aussi beaucoup plus durable : le tunnelier. Il s'agit de percer le tunnel du métro dans la roche sous le lit de la rivière, tout en assurant l'étanchéité de ce dernier par des projections de bétons sous pression sur les parois. Méthode révolutionnaire à la fin des années 80, elle est aujourd'hui bien maîtrisée (Tunnel sous la Manche).

Le tunnel doit alors s'enfoncer encore plus bas dans les couches sédimentaires pour éviter d'être trop près de la nappe phréatique du fleuve.

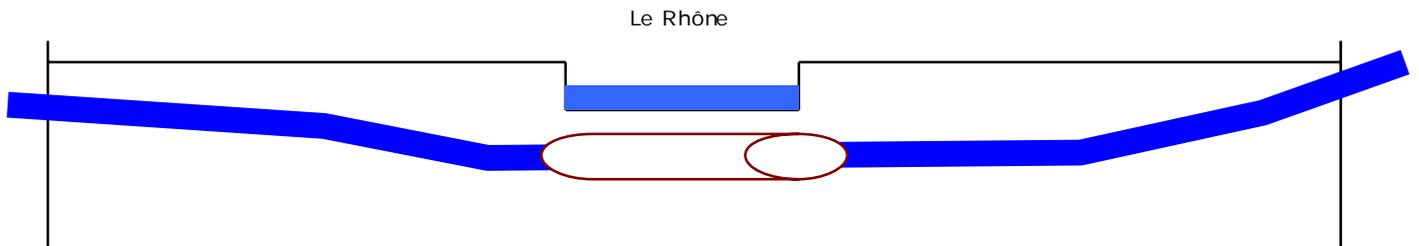
### **Le cas de la ligne B du métro pour le franchissement du Rhône**

La traversée du Rhône juste au sud du confluent avec la Saône s'avère plus problématique. En effet, plusieurs problèmes se posent :

La largeur de la traversée : c'est le point le plus large car situé juste au sud de la confluence des 2 cours d'eau. On compte près de 270 mètres.

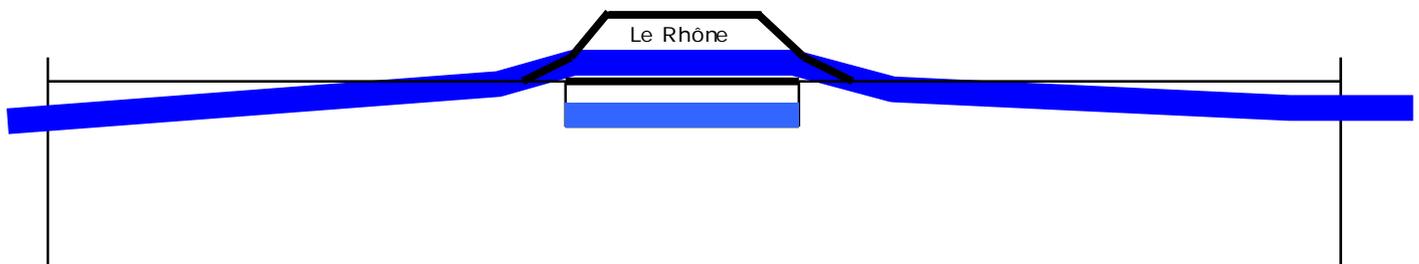
L'environnement : côté Ouest, l'A7 file juste le long du Rhône, rendant compliqué et embarrassant l'arrivée d'un ouvrage aérien, qui doit conserver une certaine pente pour permettre au métro de regagner le domaine souterrain...

### Solution 1 : passage sous-fluvial



Cette solution a l'avantage de simplifier le tracé de la ligne au sein du quartier de la Saulaie en évitant de faire remonter le métro en surface. Inconvénient, le prix !

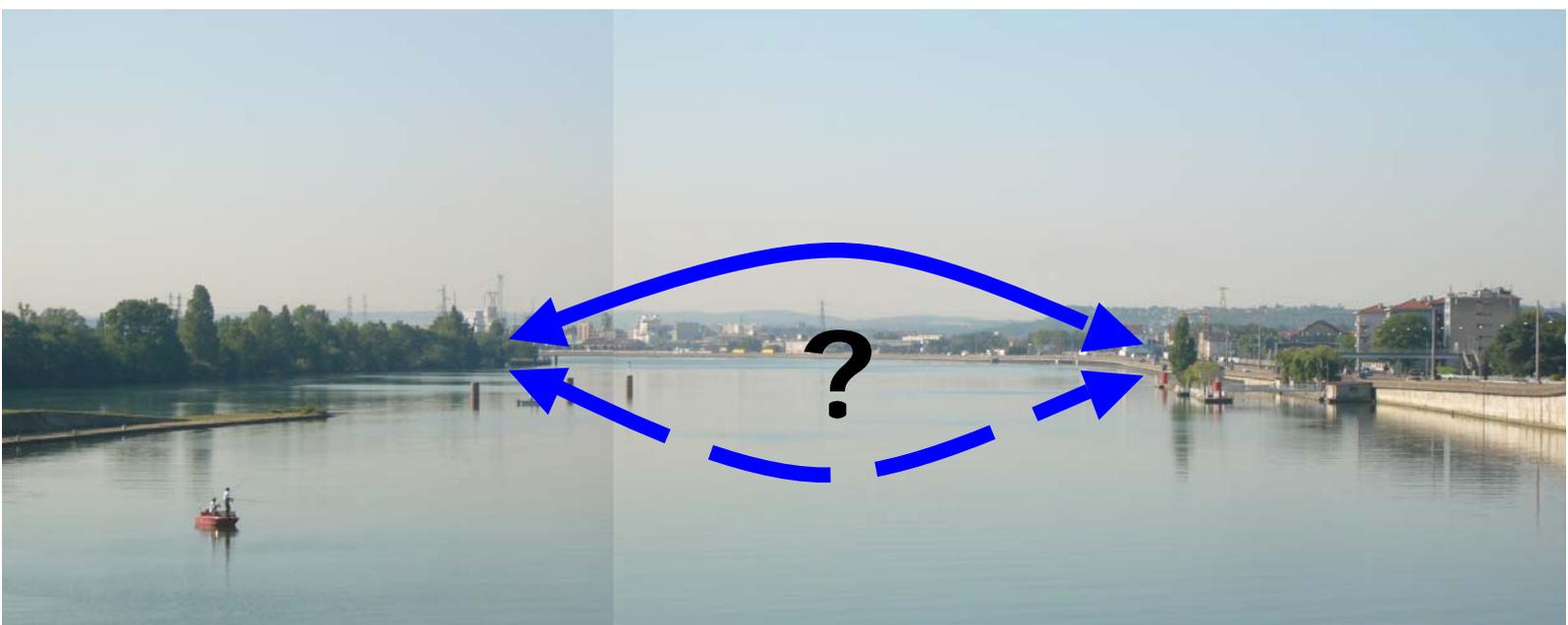
### Solution 2 : passage aérien



Solution qui oblige à faire "plonger" le métro B à son arrivée à la Saulaie, côté Ouest, ou alors à le prolonger en surface jusqu'à son terminus...

Avantage : un coût moins élevé.

# Visite sur le terrain





Vue du site de la Saulaie (second plan) depuis le Parc de Gerland (1er plan).

On voit bien l'importante distance entre les 2 rives du Rhône.



L'avenue Jean Jaurès au Sud de l'avenue Tony Garnier : les rames viennent déjà s'y retourner ou se stocker, dans un immense tiroir au Sud de la station Stade de Gerland.



A proximité de la Plaine des Jeux, des travaux d'aménagement sont en cours, la zone est dorénavant et déjà interdite au public...

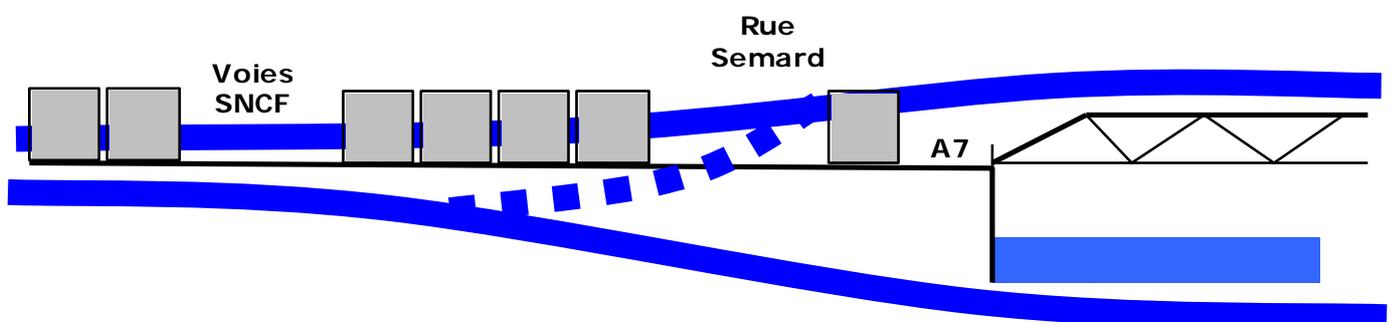
# De l'autre côté du Rhône



De l'autre côté du Rhône, la ligne B arrivera au coeur du quartier de la Saulaie, à Oullins, situé entre le Rhône, l'A7 et les voies SNCF plus à l'Ouest.



Dans l'hypothèse d'une traversée aérienne, il faudra passer par dessus l'A7 puis plonger en souterrain pour filer jusqu'à la Gare d'Oullins



Le SYTRAL est actuellement en train de lancer les premières études du prolongement du métro B à l'Hôpital Lyon Sud, sûrement la prochaine étape du métro après le centre d'Oullins...

Pour le moment, nous sommes tous curieux de voir comment il négociera l'étape du franchissement du Rhône sans plomber ses comptes pour 50 ans...



***A suivre !***

# *Le dossier coup de coeur*

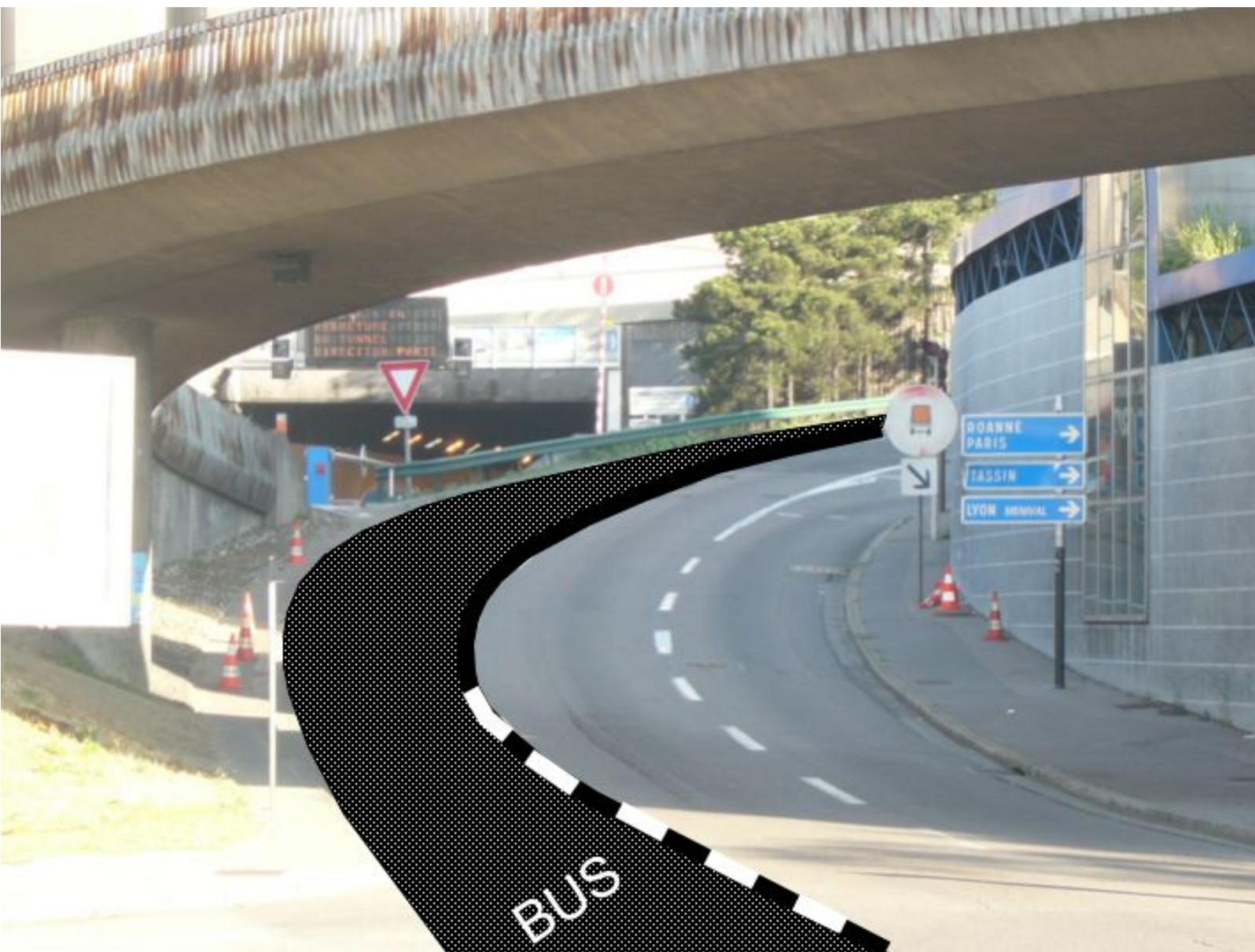
## **Choulans : le grand défi**

Améliorer l'entrée et la sortie de la ville, tel est le défi que devront affronter les lignes de bus, face à la hausse du trafic automobile pendulaire qui englué quotidiennement les entrées de la ville de Lyon.

Pour rendre les lignes de bus pénétrantes plus efficaces et donc d'autant plus attractives, leur parcours doit être facilité, pour leur garantir un temps de parcours, une vitesse commerciale, une régularité, pour en faire des lignes à « haute qualité de service ».

À l'instar de la Montée des Soldats, porte d'entrée et de sortie de la ville vers le Nord (Dombes, Val de Saône, Bresse), nous avons imaginé un même aménagement sur la Montée de Choulans, porte d'entrée de la ville vers le Sud Ouest de l'agglomération, avec un axe fort, celui de l'actuelle ligne 30 du réseau TCL.

Voici donc ce que nous avons imaginé !



Notre fameuse Montée de Choulans nationale, autoroute urbaine tueuse, qui a encore coûté la vie récemment à un scooter, passé sous les roues d'un bus. Les vitesses y sont souvent excessives, exacerbées par la pente et par les virages dangereux successifs qui servent occasionnellement de terrain de jeux aux chauffards.

Nous l'avons remasterisée à la sauce Lyon en Lignes !

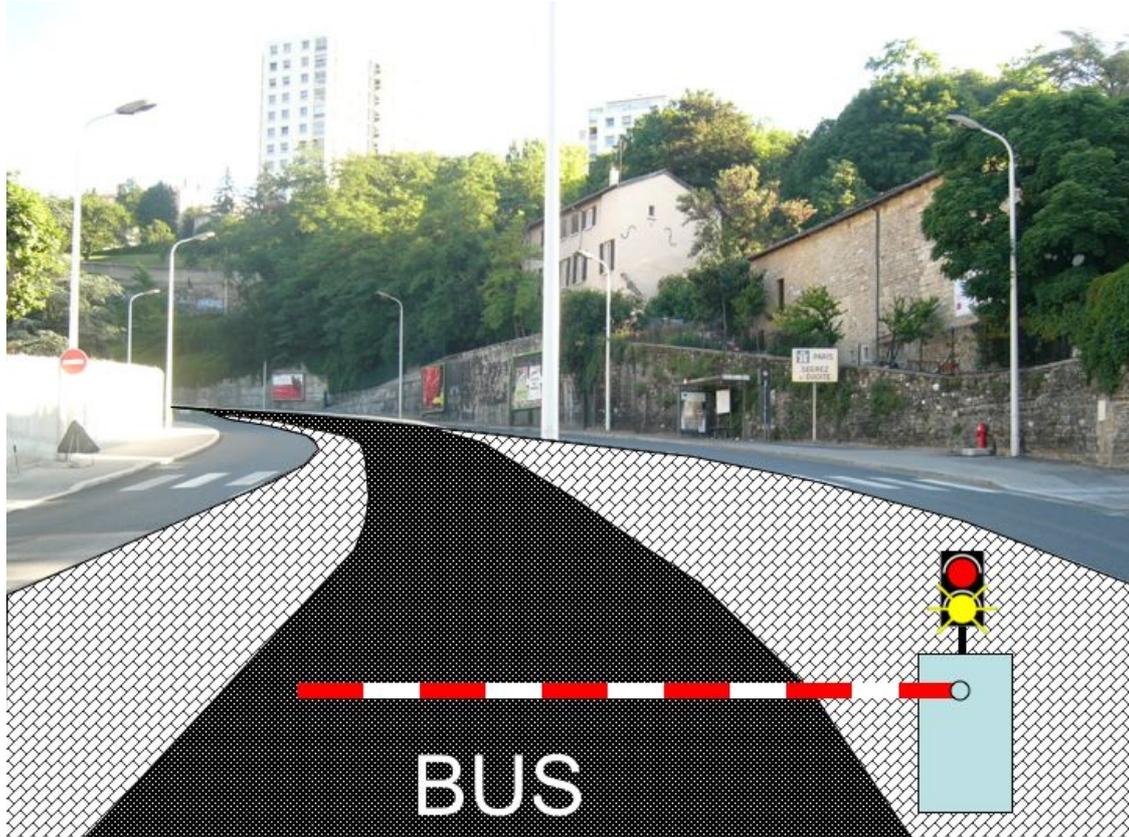
Il s'agit, comme sur la Montée des Soldats sur la commune de Caluire et Cuire, de construire un site propre central, alternatif, où la circulation se fait dans le sens des heures de pointe : vers le centre le matin, vers la périphérie le soir. Le changement se fait entre 13 et 14h, où la circulation y est alors interdite dans les 2 sens pour des raisons de sécurité.

En aval de la Montée de Choulans, nous construisons un site propre latéral qui permet aux bus de se mettre tout de suite à gauche après le passage sur le Pont Kitchener Marchand, afin de faciliter leur accès au terre-plein central. Ce couloir réservé peut être emprunté à tout moment par les bus circulant sur la Montée de Choulans, que le Site propre central soit ouvert ou non.

Après le 1<sup>er</sup> virage, le site propre alternatif à proprement parler commence, à la hauteur du Lycée Don Bosco. On rase alors la GBA centrale pour y loger notre voie réservée. Les voitures particulières passent alors sur 1 voie dans les 2 sens, limitant ainsi l'effet « autoroute » de ce parcours, tout en leur autorisant la montée vers le 5<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon et Ste Foy lès Lyon.



L'entrée est gérée par une barrière de contrôle d'accès pour garantir l'accès aux seuls véhicules de transport en commun.



Vers les arrêts « Choulans Tourelle » et « Trois Artichauts », le site propre s'élargit pour accueillir 2 stations intermédiaires, capables d'accueillir des bus dans les 2 sens grâce à des quais décalés.

Le nombre de lignes TCL dans la Montée de Choulans justifie la construction d'un site propre à cet endroit : **Lignes 29, 30, 46, 49/49D, 73**

En cas de saturation ou de fermeture du Tunnel sous Fourvière, la **ligne 55** peut également emprunter la Montée de Choulans. Ce site propre sera d'autant plus utile que lors de la fermeture du Tunnel sous Fourvière, la circulation automobile est reportée sur cet axe qui n'absorbe pas l'ampleur du trafic de l'A7, créant ainsi des rétentions jusqu'à la Place de Trion (Lyon 5).

Le but d'un tel aménagement est bien sûr d'améliorer l'efficacité de ligne de bus existantes, sans gros frais d'infrastructure. Mais l'intérêt est aussi urbanistique. Avez-vous déjà essayé de traverser la Montée de Choulans à pied ? Très difficile et périlleux ! Il existe pourtant des traversées piétonnes à plusieurs endroits, mais il est difficile de s'y engager tellement les vitesses sont élevées. Pourtant, de nombreux lycéens la traversent quotidiennement en descendant à l'arrêt « Choulans Tourelles ».

L'avantage d'un tel aménagement est de supprimer l'effet « autoroute urbaine » engendré par le 2\*2 voies. Une telle voirie dans Lyon est une véritable barrière qui nuit au développement de l'habitat et des déplacements doux. La Montée de Choulans est aujourd'hui devenue un « no man's land » ou il est difficile de vivre.

Alors, pourquoi ne pas réhumaniser cet axe structurant de l'Ouest lyonnais ?



# *La photo du mois*



Ce e-magazine est la propriété de Lyon-en-Lignes et ne peut être vendu ou reproduit à des fins commerciales.

Vous pouvez le consulter ou le télécharger gratuitement sur le site [www.lyon-en-lignes.org](http://www.lyon-en-lignes.org) dans la rubrique « Le Mag ».

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

Le Rédacteur en Chef de 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 obtenue auprès de la SLTC.

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 à l'adresse [lemag@lyon-en-lignes.org](mailto:lemag@lyon-en-lignes.org).

Merci à vous pour votre compréhension !

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

Pour vous, une seule adresse !

[lemag@lyon-en-lignes.org](mailto:lemag@lyon-en-lignes.org)

Remerciements : à Bus64 pour le Bussorama, à Bobmétro pour son aide et ses photos des lignes 13 et 18, à tous les lecteurs du Mag !