

Le Mag



Numéro 28 - Septembre 2005

Le Mag de Lyon en Lignes

SOMMAIRE

<i>« BUSSORAMA »</i>	P3
<i>À la découverte des lignes du réseau TCL</i>	P15
<i>Suivons les travaux : le réseau TCL bouge</i>	P25
<i>Restructuration du réseau 2005</i>	P28
<i>Dossier coup de cœur</i>	P33
<i>La Photo du mois</i>	P49
<i>Kesskisspass sur LeL ?</i>	P50

Site : www.lyon-en-lignes.org
Contact : lemag@lyon-en-lignes.org

Le mensuel de Lyon en Lignes

BUSSORAMA

TOUTE L'ACTUALITE DE LA REGION LYONNAISE



Amélioration des trains TER et grandes lignes

Afin d'améliorer les temps de parcours de plusieurs TER et Trains Grandes Lignes dans le Massif Central, RFF construit actuellement une nouvelle bretelle au sud de la gare de St Germain des Fossés (03). Cette nouvelle portion de voie ferrée permettra en effet de shunter la gare de St Germain et ainsi d'éviter aux trains à destination de Clermont-Ferrand d'avoir à rebrousser dans la gare, leur économisant de précieuses minutes (environ 20). Les travaux nécessitent la pose d'un ouvrage d'art qui permet la création d'un triangle ferroviaire.



Record à St EX

Plus de 600 000 passagers en un mois, c'est un record pour l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Pour le mois de juillet 2005, la hausse est de +7.3 % par rapport à l'année précédente. Au total, près de 4 millions de passagers en cumul annuel ont transité par l'aéroport. C'est le trafic international qui tire la croissance, avec une progression de 9.6 % sur les sept premiers mois de l'année. Le trafic fret progresse lui aussi, avec une hausse de 12.9 % sur les sept premiers mois de l'année. Seul le trafic national reste stable.



Berges du Rhône : les travaux débutent

Depuis le 16 août les voitures sont de moins en moins acceptées sur les berges.

Le stationnement est progressivement interdit entre le pont de l'Université (7ème) et le pont Lafayette (3ème). Depuis le 5 septembre, la fermeture concerne les berges jusqu'à l'amont de la passerelle du Collège (6ème). Pour l'heure, certains automobilistes continuent à se garer sur les parkings malgré les panneaux d'interdictions. « Nous ne faisons pas encore appel à la fourrière » explique la porte-parole du Grand Lyon, mais la tolérance ne durera pas. A partir du 5 septembre, tous les accès au parking seront intégralement bloqués.

Velo'v victime de son succès

Amer constat que font certains utilisateurs du système de location de vélos le matin, surtout en Presqu'île, alors qu'ils souhaitent se rendre sur leur lieu de travail. Pas un vélo en station ! En effet, outre le vif succès de ce système inventé par JCDecaux, certains commencent à grogner, notamment certains riverains qui se plaignent que les stations sont trop bruyantes ! Un habitant a même demandé à JCDecaux de lui payer des double-vitrages.

Avec plus de 10 000 abonnés, ce sont environ 9000 vélos qui sont loués quotidiennement, et il est parfois difficile d'en trouver un de disponible, dans plusieurs stations à la ronde. Chaque vélo est en moyenne utilisé 8 fois par jour, ce qui explique également les quelques dégradations qui commencent également à agacer certains utilisateurs, on les comprend bien !

Mais JCDecaux compte bien réagir. La société a récemment embauché un spécialiste des flux pour pouvoir analyser les habitudes de déplacement des abonnés. De plus, les 4 camions réapprovisionneurs rouleront désormais

jusqu'à minuit. Cela permettra sûrement de penser à une meilleure répartition de la flotte sur toutes les stations. D'ici la fin de l'année 2005, 50 stations nouvelles devraient ouvrir, portant le nombre total à 170. Depuis son lancement, les V'lovers ont effectué près de 60 000 kms.

Info pratique !

Les lignes « Junior Direct », ce sont des lignes qui ont été créées en complément du réseau TCL classique, pour créer des liaisons directes entre les zones moins densément desservies et les principaux établissements scolaires.

Elles sont à la disposition des abonnés « Pass Scolaire », anciennement « Junior Espace » et "Dom'Ecole ». Jusqu'à cette année, difficile d'obtenir les horaires de ces bus qui sont souvent mal identifiables : arrêts spécifiques, horaires spéciaux... Seules les Agences TCL et les établissements possédaient les quelques informations disponibles sur ces horaires.

Depuis la rentrée 2005, tous les horaires des lignes Junior Direct sont désormais disponibles en téléchargement sur le site des TCL.

Nouveauté bien compliquée

En cette rentrée 2005, Keolis a décidé de faire simple avec les girouettes du Tramway. Anciennement baptisé "IUT-Feyssine", le terminus de la ligne T1 était incompréhensible pour les nouveaux arrivants à Lyon, par sa complexité tant au niveau de la localisation, qu'au niveau de la prononciation... Enfin, le nom a été simplifié et transformé en "LA DOUA IUT-Feyssine". Désormais, les gens savent que le tramway dessert le campus de La Doua, mais ils ne savent toujours pas où se trouve IUT-Feyssine. Heureusement que la girouette ne comporte que 2 lignes !!

Petit hic, seule la girouette a été renommée, la signalétique des arrêts et les plans n'ont pas été mis à jour.

Autre petite nouveauté de la rentrée, l'arrêt de la station "Moncey-Mairie du 3ème" a été renommé "Palais de Justice-Mairie du 3ème".

Lyon-Bourg renforcée

Première concrétisation des comités de ligne régionaux mis en place il y a un an.

Suite aux différentes concertations avec les usagers, des besoins de trains supplémentaires ont été exprimés.

Résultat : il y a un TER en plus tous les jours à 18h35 au départ de la gare de la Part-Dieu. Désormais, les usagers bénéficient d'un train toutes les demi-heures de Lyon vers la Dombes et de Lyon vers Bourg-en-Bresse.

Debourg va fermer, les ventes vont augmenter

L'installation de portiques automatiques dans les stations du réseau TCL se poursuit.

Les travaux ont commencé sur la ligne B du métro à l'arrêt Debourg. Ils devraient durer jusqu'à la mi-octobre. Les accès seront successivement coupés, mais il sera évidemment toujours possible d'accéder au métro.

Ce chantier s'inscrit dans le cadre de la lutte anti-fraude menée par le Sytral. D'ici à 2006, toutes les stations du métro et du funiculaire seront équipées en portillons automatiques. Un projet de 45 millions d'euros.

Dans les 5 stations déjà fermées, les ventes de titres ont augmenté de 50%. Les ventes ont même augmenté jusqu'à 80% à la station Part Dieu !!

Le TER à la côte !

Les lignes au départ de Lyon sont les plus fréquentées de France.

Le tronçon Lyon / Grenoble est le plus emprunté avec plus de 18 000 passagers par jour. Vient ensuite Lyon / Saint-Etienne avec plus de 13 000 voyageurs.

En moyenne, le trafic voyageurs augmente de 5% par an, d'où la nécessité de moderniser les équipements comme le prévoit le contrat entre l'Etat et la Région.

Enquête Cordon

Objectif : mieux connaître les déplacements autour de l'agglomération lyonnaise... C'est le grand défi de l'enquête « Cordon » lancée à partir du 06 septembre par la DDE. Cette enquête dont la dernière édition date de plus de 15 ans sera menée sur les 36 principaux axes sortants de l'agglomération lyonnaise, afin de connaître la destination des automobilistes ainsi que leurs trajets « favoris ».

Les mardis et jeudis de septembre et d'octobre, vous risquez donc d'être arrêtés pendant quelques secondes, afin de subir un petit questionnaire du type « d'où venez-vous, où allez-vous, par où passez-vous ? »

Cette base de données très précieuse qui mérite d'être mise à jour sera un excellent outils pour l'Etat, la Région et le Grand Lyon pour tenter de mieux organiser les déplacements au sein de la grande agglomération lyonnaise, de mieux cerner les principaux flux, pour mieux orienter la politique de transport en commun.

Les résultats seront livrés courant 2006.

REAL

REAL c'est le futur Réseau Express de l'Aire urbaine de Lyon, RER à la lyonnaise. Il sera expérimenté d'ici 2006 sur la ligne Mâcon-Lyon-Vienne. Mais quelle est l'innovation ?

- > Des fréquences plus élevées et des horaires plus lisibles.
- > La construction de places de stationnement aux abords de la ligne pour inciter les automobilistes à prendre le train.
- > La rénovation des gares.
- > La mise en place d'un titre commun SNCF / TCL.

"La réalisation de ce "RER à la lyonnaise" est urgente" a déclaré Gérard Collomb, actuel Maire de Lyon et Président de la Communauté Urbaine, "sinon Lyon sera paralysée dans quelques années".

Nous attendons avec impatience.

Le Grand Lyon plus grand ?

C'est ce que veut Gérard Collomb d'ici 2007. Actuel Maire de Lyon et Président de la Communauté Urbaine de Lyon, celui-ci compte bien annexer 2 communes supplémentaires, pour élargir l'aire urbaine de Lyon : Grigny et Givors sont 2 candidates. En tout, 26 000 habitants supplémentaires pour l'agglomération lyonnaise qui en compte aujourd'hui 1 200 000.

Quel intérêt pour les habitants du Grand Lyon et de ces 2 communes ? Pour ces 2 communes « sudistes », l'arrivée des compétences et infrastructures communautaires en terme de ramassage des ordures, de transports publics ou encore d'urbanisme et de voirie sont un bon argument. Les élus annoncent par ailleurs, que les impôts de ces 2 communes n'augmenteront pas avec cette entrée.

Du changement pour le réseau TCL ? Oui, certainement. L'aire de compétence du SYTRAL est le territoire du Grand Lyon. Si celui-ci s'étend, il faudra sans doute songer à élargir le réseau en intégrant par exemple le réseau « Gibus » de Givors... Bref, que des bonnes nouvelles pour les milliers d'habitants qui font chaque jour la navette entre ces 2 communes et leur lieu de travail, très souvent situé au cœur du Grand Lyon !

Le calendrier de LEA !

- mars 2006 : livraison du dépôt de Meyzieu
- mai 2006 : mise sous tension de la section Part Dieu/Gare de Villeurbanne
- juillet 2006 : livraison de la première rame et mise sous tension de la section Gare de Villeurbanne/Meyzieu
- mai à octobre 2006 : essais constructeurs et interfaces.
- Mi août à mi octobre 2006 : essais d'ensemble.
- Mi octobre à mi novembre : marche à blanc.
- 15 novembre 2006 : mise en service.

Les lignes de surfaces modifiées seront les lignes 67, 95, 16, 68, 64, 56, 52, 7, 37, 79. LEA créera 928 000 kilomètres par an, le réseau de surface en perdra 200 à 260 000.

La fréquentation journalière attendue est de 15 500 voyageurs. Les fréquences à l'ouverture de la ligne seront de 7,5 minutes en pointe et 15 en creuse, 10 minutes le samedi et 15 minutes le dimanche. Techniquement en cas d'explosion de la fréquentation tout a été prévu pour que la fréquence puisse être doublée (3,5 minutes en pointe).

La rentrée ne fait pas que des heureux !

Et oui malgré une nouvelle restructuration plutôt bienvenue sur le secteur St Priest et Corbas, la grogne se fait ressentir du côté de la Fouillouse. Elle vient principalement des scolaires. Les lignes restructurées ont une fréquence non seulement faible mais non adaptée à leurs besoins. Exemple avec la nouvelle ligne 50 express : Les élèves du Lycée Condorcet à St Priest se rendant à la Fouillouse sortent le midi à 12h05. Ils doivent emprunter le tram de l'arrêt Esplanade des arts à Bel air puis le 50 express qui part à 12h15 !!! Autre exemple avec la ligne 50 certains départs sont limités à Jules Ferry, ceux se rendant à St Priest Hôtel de ville passent par Esplanade des arts et le Lycée Condorcet. Seul hic aux principales heures de sorties dudit Lycée, les 50 partent de Jules Ferry ce qui oblige les élèves à une course contre la montre effrénée entre Esplanade des arts et Jules Ferry !! C'est dommage que les besoins des scolaires n'aient pas été pris en compte surtout sur un secteur où ils représentent une importante partie de la clientèle.

Citélis les futures affectations

Les Citélis standards 1501 à 1526 (line) :

Ils seront affectés aux lignes 23, 79 et une partie de la 38.

Voici une simulation des mutations que cela va engendrer :

26 Citélis S (23,79,38) > 3601 à 3606 et 3621 à 3638 (10,15)> 2412 à 2421 et 2428 (63 et 88), 3301 à 3315 (Scolaires ou réforme)> 3317 à 3322, 3383, 3384 et 3386 (scolaires ou réforme), 3931 à 3933 (35)> 3 R312 3100 de la 35 vers scolaires ou réforme. 26 R312 seront donc poussés vers les scolaires, ce qui permettra la réforme de 26 R312 3100.

Les Citélis articulés 2001 à 2033 (L) :

Ils seront affectés aux lignes 53, 58, 10, 89, 67 et 95.

Voici une simulation des mutations que cela va engendrer :

33 Citélis L > réforme de la quasi-totalité des 2100> mise en scolaire de la plupart des 2200>les Agora L 1001 à 1005 (exs 67/95) seront affectés à la 40, les 1006 à 1008 (exs 10) sur la 98Express et le PR118 2312 (ex 10/15) devrait rejoindre le dépôt de Perrache (probablement en remplacement du 2201 ou 2203).

Toutes ces infos sont données à titre indicatif, des changements de dernière minute pouvant intervenir.



Le premier Citélis L pour Lyon a été vu à Annonay le 18 septembre 2005 !

Navette Fluviale

TCL sur les flots ! C'est le nouveau moyen de transport mis à la disposition des Lyonnais. Outre les bus, trolleybus, métros, funiculaires, TCL se lance dans le transport fluvial en offrant à tous les détenteurs d'un billet pour la biennale un voyage gratuit.

Cette navette effectuera le trajet Musée d'art contemporain - Place A.Poncet - Sucrière, tous les samedi et dimanche du 17/09 au 31/12.



Nouveau terminal à St EX

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon qui gère l'aéroport vient de décider d'aménager une aérogare à service simplifié à l'attention des voyages bw cost.

Ces voyages à bas coût représentent pour le moment 3% du trafic, l'aéroport vise 33% en 2010.

Ce terminal flambant neuf sera opérationnel l'été prochain. Montant de la facture : 1,2 millions d'euros.

Lyon en Lignes

--

Toute l'actualité des transports en commun de Lyon et son agglomération !



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



Les lignes 15 et 182

1906 : Création d'une ligne **Lyon (Charité) à Pierre-Bénite** (terminus du tram avant l'ex- passage à niveau de la ligne PLM, le tram n'a jamais atteint le bourg de Pierre B.)

1910 : Prolongement de Charité à Tolozan

1914 : Fusion avec la ligne 8 devenant **St Clair – Pierre-Bénite**

1919 : Rétablissement de la ligne 15 : **Charité – Pierre Bénite**

1934 : Suppression des tramways remplacés par des autobus CGO (série 1 à 48) puis GDSL (série 500) avec nouveau terminus au centre de **Pierre-Bénite**

1947 : Autobus PCK puis PCR

1952 : Prolongement à **La Maillette**

1957 : Autobus Renault à un agent

1959 : Autobus Berliet PH80

1962 à 1976 : Autobus Berliet PH100 puis Saviem SC2, puis S105 puis de nouveau SC2

1975 : Prolongement à **Irigny-Centre**

1977 : Autobus Saviem SC10 série 2100.

1978 : Prolongement à **Irigny-Venières**

1980 : Prolongement de certains services à **Vernaison Le Rossignol** (qui deviendra par la suite La Rossignole)

2 mai 1980 : Création par affrètement de la ligne **Lyon Givors** de CFIT d'une ligne **n° 82** avec tarification urbaine TCL de Lyon à **Vernaison**. Service effectués en autobus CBM LMB 12

1981 : Mise en service de SC 10 série 2300, et mise en libre-service (c'est la dernière ligne urbaine à passer en self)

1984 : SC 10 série 2400

1987 : SC 10R série 1400

Septembre 87 : mise en service des Renault PR 80 sur la ligne 82

1990 : Modification de la desserte de Vernaison par création d'une boucle.

1996 : Création de services directs par l'autoroute

En septembre 96 dans le cadre de l'affrètement Réseau du Rhône
la **82** prend le n° **182**.

1997 : R 312 série 3300 'clim' et renfort en articulés.

1998: Affectation de 2 GX317 d'occasion, en livrée TCL pour l'exploitation de la ligne 182 (avec parfois des Renault Obradors, Renault Tracer ou des anciens PR80 ou PR100).

2000 : Création de services Express (2 le matin et 2 le soir) entre Vernaison et Bellecour, passant par Irigny et l'A7.

2001: Modification de l'itinéraire sur Pierre-Bénite (Boulevard de l'Europe dans les 2 sens)

2002 : Suppression de la desserte interurbaine de Givors par la 182 (sauf services scolaires).

Fin 2003 : suppression de l'articulé du soir

Juin 2005 : suppression de l'articulé de l'Express du matin

Du 1 au 5 septembre 2005 : exploitation de la ligne 182 en R312 par Keolis Lyon (dépôt d'Oullins)

5 septembre 2005 : suppression définitive de la ligne 182. Reprise de la desserte de Charly par la ligne 15.

Prévision pour fin 2005-début 2006 : Agora S série 3600



A gauche, un panneau erroné.
En effet, la ligne est indiquée en rouge (signalétique TCL) alors qu'elle desservait Givors qui est situé en dehors de la Communauté Urbains de Lyon.

A droite, pas de problème.



La ligne 15 est une des plus anciennes lignes du réseau, elle a d'ailleurs toujours conservé son itinéraire actuel entre Bellecour Charité et Pierre-Bénite. Elle a par la suite été étendue vers Irigny, Vernaison et très récemment vers Charly.



Extrait du nouveau plan Septembre 2005 "Agglomération Sud Ouest" par Latitude cartographie.



À Bellecour Charité, la ligne 15 s'expose fièrement en 1ère position, face au clocher de l'ancien hôpital de la Charité, Place A. Poncet.

Après son départ commun avec la majorité des lignes du dépôt d'Oullins, elle file sur l'A7 en direction du Pont de la Mulatière. A ce moment-là, elle bifurque pour longer le Rhône et les Ateliers SNCF en passant par le bas de la Mulatière (où se trouve l'actuelle Maison du Confluent, ancienne Mairie). Très vite, on se retrouve à la Saulaie, la partie la plus à l'est de la ville d'Oullins, là où se jette l'Yzeron dans le Rhône. À partir de ce point, nous faisons route commune avec la ligne 17. Plus loin se profile le Boulevard de l'Europe (juste après l'enjambement de la voie de chemin



Un R312 au cœur de la Saulaie

de fer), axe majeur de la commune de Pierre Bénite, sur lequel circule notre autobus, deux arrêts de grosse envergure nous y attendent : Pierre Bénite Centre et Pierre Bénite Hauteroche, arrêt où nous quittons notre compagnie de route, la 17 allant desservir plus finement le quartier du même nom. Au bout de ce boulevard, au rond-point des Mûriers, se décide l'itinéraire de la ligne 15: tout droit, c'est Irigny le bas et Vernaison (et Charly pour certains services), à droite, c'est la desserte de la Mouche et d'Irigny le haut. C'est le lieu tant redouté des conducteurs qui s'attendent toujours à entendre crier les personnes s'étant trompé de bus.

En filant sur Vernaison, nous trouvons une route très agréable, passant à proximité d'Irigny Gare, malheureusement fermée. Le bus croise tranquillement à une vitesse de 70 km/h, incitant au voyage vers le sud. Enfin, nous rentrons sur la commune de Vernaison, une des villes les plus au sud du Grand Lyon. Deux terminus nous attendent : un réservé aux boucles de Charly et de Vernaison, l'autre destiné aux départs directs sur Bellecour.



Ancien Terminus de la ligne 15 à Vernaison

Nouvel aménagement de ce même terminus.



La boucle de Vernaison, la plus ancienne, permet la desserte des Hameaux de Vernaison, villas très belles situées sur les hauteurs de la commune. Celle de Charly, plus longue et anciennement effectuée par la ligne 182, fait correspondance avec la ligne 185 à Charly Centre et Charly Eglise.

Il est à noter que ce système de boucle à un terminus n'existe sur aucune autre ligne, ce qui n'a pas été sans poser de problèmes au SIDV. Problèmes en grande partie résolus depuis la restructuration ayant eu lieu le 05 septembre 2005.

La desserte d'Irigny Venières est moins complexe. C'est ce trajet qui est effectué le plus souvent par la ligne 15. Elle passe par la zone industrielle de la Mouche, arrêt très important de cette ligne. Elle file ensuite vers Le Péage, arrêt où se situe le stade d'Irigny. Très vite, elle remonte la Route Neuve, très belle route surtout en hiver. lorsqu'elle est enneigée. De plus, la vue y est magnifique.

Vient ensuite le centre d'Irigny, en pleine restructuration. Le petit village rural devient progressivement une ville. L'ancien terminus qui se nommait Irigny Le Bourg, devenu ensuite Irigny Mairie n'est plus qu'un terminus partiel lors d'enneigements, le vrai terminus se situant au niveau du calme quartier des Venières, avec les chevaux, pas loin du château de La Combe où est tournée la série « Louis la Brocante », ce qui implique souvent des attentes de la ligne pendant le tournage des scènes.



Nous sommes à Irigny Venières, terminus principal de la ligne 15.

La ligne 15 est, avec la ligne 67, une des lignes les plus complexes avec plusieurs antennes et passages à certains lieux.



Magnifique vue sur le centre de Lyon depuis la descente d'Irigny

* Passages par Pont d'Oullins en venant d'Irigny ou Vernaison le matin ou en venant de Bellecour le soir.

* Les Express passant par l'A7 pour rejoindre Irigny et Vernaison

* Les Express partant de Charly ou Vernaison pour rejoindre l'A7 au niveau d'Yvours et Bellecour.

* Les doubles dessertes, parfois triples (services passant par tous les terminus: Charly/Vernaison/Irigny).

* Les terminus ou les départs au Pont d'Oullins.

D'ailleurs, cette ligne nécessite 2 jours de doublage là où il n'en faut qu'un sur la quasi-totalité des autres lignes du réseau.

Fréquence en heure de pointe : 7 minutes

Voyageurs transportés quotidiennement : 7500

Nombre de voitures maximum en ligne : 14

Véhicules affectés : R312 3301 et 3303 à 3315, véhicules climatisés.

Début de service : 4h47 dernier départ de Bellecour : 00:00

Concernant la ligne 182, son existence a toujours été chaotique. Créée pour relier Lyon Perrache à Givors en passant par Pierre-Bénite et Vernaison. Elle prit l'indice 82 pour faciliter son intégration tarifaire dans le Grand Lyon puis fut renommée 182 pour l'homogénéité avec les autres lignes interurbaines. Elle qui finit par redevenir intégralement urbaine ne reprit jamais d'indice à deux chiffres. Elle reste la seule ligne urbaine à 3 chiffres à avoir existé dans les années 2000.

Son exploitation par TVRA/Connex Rodalia avec différents véhicules a tout de même fini par être à peu près homogène lors de la livraison de deux GX317 en livrée TCL. Ces véhicules d'occasion ont subi de nombreuses pannes nécessitant leur remplacement assez souvent par d'autres types de véhicules. Vers la fin de sa vie, cette ligne avait pris sa vitesse de croisière, mais sa fréquentation n'était pas à la hauteur de son coût. Son trajet, remanié plusieurs fois sur Vernaison ainsi que les différentes dessertes de cette commune (terminus à la Rossignole pour certains services, boudes différentes, etc...) ne lui ont pas permis non plus de fidéliser une clientèle. Cette ligne a été définitivement supprimée le 05/09/2005 après que ses derniers jours furent exploités par le dépôt d'Oullins en R312.



A gauche, lors de la pause du conducteur, sous le viaduc de l'A6 près de Perrache, à droite, sur le Cours Charlemagne, lors des travaux de déviation de réseau du tram T1.



De fin août à début septembre, Connex ayant cessé d'exploiter la 182 et TCL n'ayant pas encore commencé à envoyer les 15 à Charly, c'est donc UTO qui a dû effectuer les services de la 182, avec un R312 et un morceau de papier...

La 182 est donc morte dans d'atroces souffrances ☹

Suivons les travaux !





Malgré les travaux, le petite maison de garde barrière de Dauphiné-Lacassagne résiste aux assauts de LEA !

Les derniers travaux de la plateforme béton se terminent entre Thiers – Lafayette et Dauphiné Lacassagne. Les équipes sont actuellement au cœur de ce carrefour sensible par son abondante circulation automobile. Le plateau 3 voies s'étend au beau milieu des voies de circulation !

Déjà, on commence à voir fleurir des poteaux de lignes aériennes qui sont, non pas cylindro-coniques comme sur T1/T2, mais en « H », comme sur le réseau SNCF.



La future station "Reconnaissance", qui comptera 3 voies, pour permettre l'évitement entre LEA et LESLYS



Poteau en "H"



Près du dépôt et du terminus de LEA, les poteaux des lignes aériennes ont tous été dressés.

D'ici à fin du mois d'octobre, les travaux sur plateforme béton devraient s'achever (entre Part Dieu et Dauphiné Lacassagne). Ils vont progressivement laisser la place aux travaux sur plateforme ballast (l'essentiel du tracé de la ligne). Ils devraient progresser plus rapidement, pour s'achever vers mai 2006.

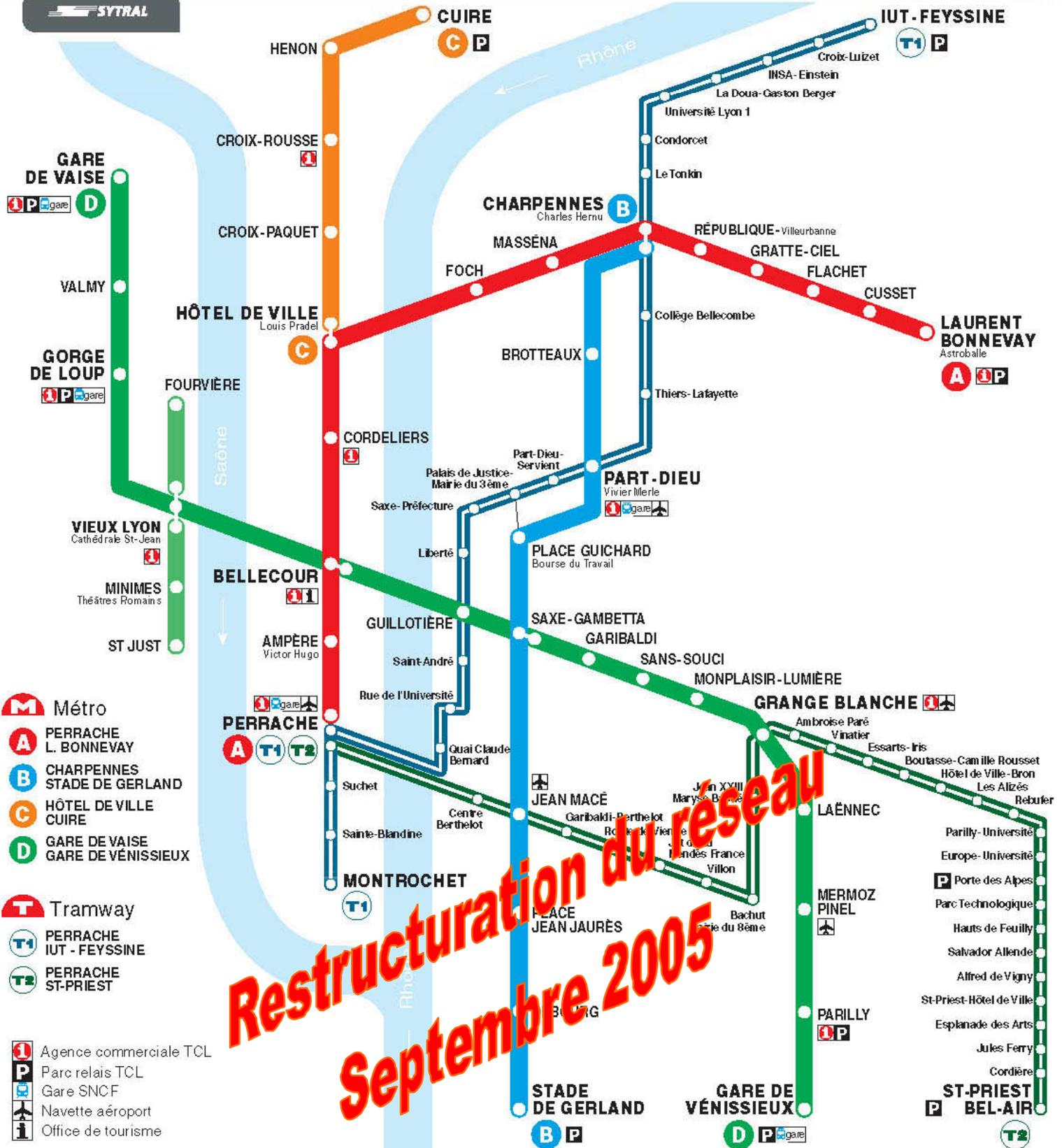


plan
métró-tram
de Lyon

MÉTRO - TRAMWAY



SYTRAL



**Restructuration du réseau
Septembre 2005**

Accessibilité

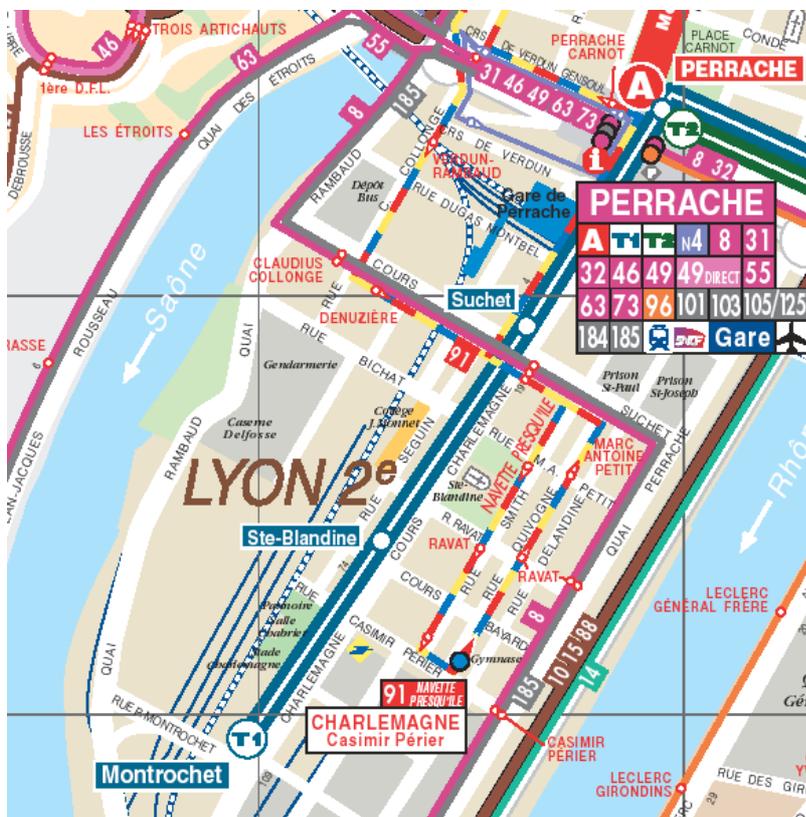
Parmi les 90 stations métro-tramway, seules quatre stations restent à traiter : Brotteaux, Flachat, Les Minimes en 2005 et Ampère en 2006. La station Croix-Paquet reste à équiper.

La restructuration du réseau de surface de septembre 2005.

Comme souvent au mois de septembre, TCL profite de la rentrée pour effectuer quelques modifications sur le réseau afin de mieux adapter son offre aux réalités du terrain. Nous vous proposons ici de les découvrir.

La plus importante, c'est bien sûr l'arrivée du Tramway T1 à Montrochet. La ligne est en effet prolongée entre Perrache et Montrochet, via Suchet et Sainte Blandine, depuis le 15 septembre 14h. Ces nouvelles stations situées sur le Cours Charlemagne, permettent la desserte du sud de la Presqu'île, qui sera prolongée au Musée des Confluences en voie unique, vers 2007/2008, dès l'ouverture du Musée des Confluences.

En attendant, 3 nouvelles stations avec des quais de 40 mètres (contre 30 mètres pour les autres) et des abris continus vous attendent !



Extrait du plan TCL de Latitude Cartographie

3 inaugurations ont été nécessaires à la mise en service de cette nouvelle portion de T1 : une présentation de la ligne, une journée spéciale avec voyage gratuit, et enfin, la véritable mise en service du 15 septembre.

Reportage photo !



Bernard Rivalta (Président du SYTRAL) était présent lors des 3 inaugurations.



Les plans de lignes intérieurs ont été mis à jour en temps voulu, ainsi que les afficheurs en station.



3 rames ont été mises en place à proximité de la station Suchet, pendant que Gérard Collomb et Bernard Rivalta tenaient 2 discours à huis clos dans la grande verrière des archives municipales non loin de là.



La 1ère rame part à 14h01 de Montrochet, accompagnée de nombreux journalistes, puis de Lyon en Lignes à partir de Sainte blandine. Notre chauffeur est expérimenté. Il a terminé son service mais à tenu à être le 1er conducteur à inaugurer les rails en service commercial !



Les autres nouveautés de la rentrée

Ligne 15 / 182

La ligne 182 a été supprimée. La ligne 15 reprend l'intégralité de ses services et va desservir Charly.

Ligne 50

Certains services sont limités à St Priest Jules Ferry T2

Ligne 50E

Exploitée par TCL, elle est créée pour effectuer des services directs entre St Priest Bel Air et la Fouillouse.

Ligne 54

Ligne limitée à "Corbas les taillis"

Ligne 76

La ligne 76 effectue désormais le trajet Corbas Les Balmes – St Priest Hôtel de Ville.

Ligne 87

Celle-ci passe désormais par l'arrêt "Duclos" à Vénissieux.

Ligne 91

Suite à l'arrivée du tram à Montrochet, celle-ci passe désormais par les rues Quivogne et Smith.

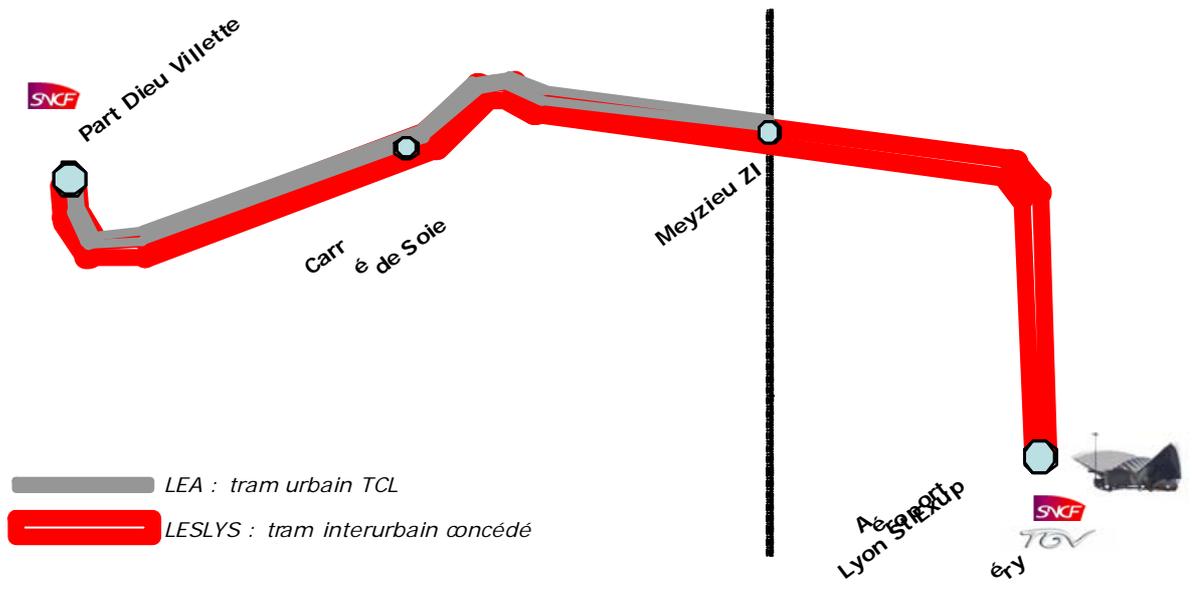
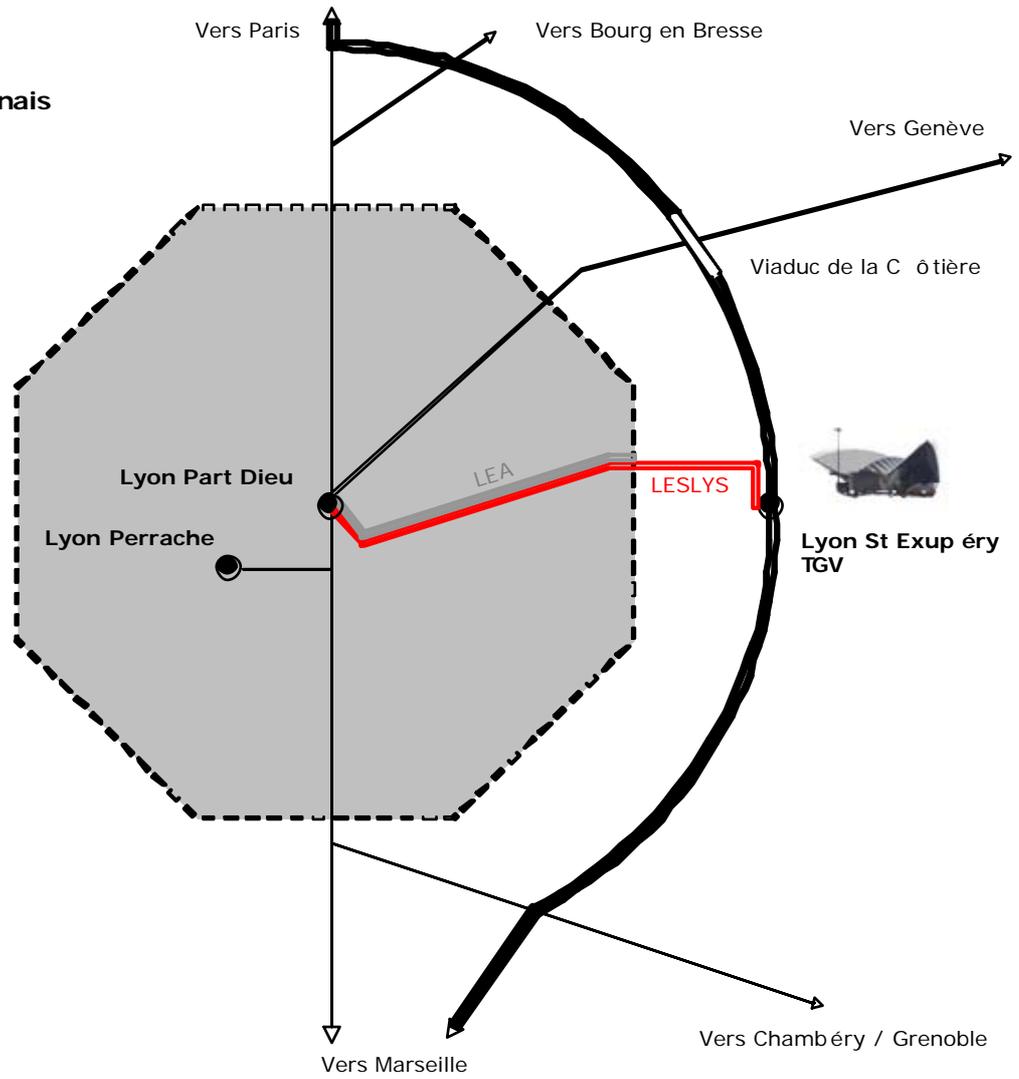
Le dossier coup de coeur

En route vers...

LESLYS ?



Schéma d'organisation des voies ferrées de l'Est lyonnais



Tout bon Lyonnais en a toujours rêvé : un tramway sur le CFEL. LEA l'a fait ! Après plusieurs années de consultation, d'études et maintenant de travaux, LEA pointe le bout de sa rame jusqu'à Meyzieu ZI.

Mais qui n'a jamais rêvé d'aller s'envoler à St Exupéry en prenant le train à la Part Dieu ? Certes, c'est aujourd'hui possible en faisant correspondance à Paris ou à Valence, mais le trajet en « Satobus » reste quand même moins coûteux et plus rapide... ☺.

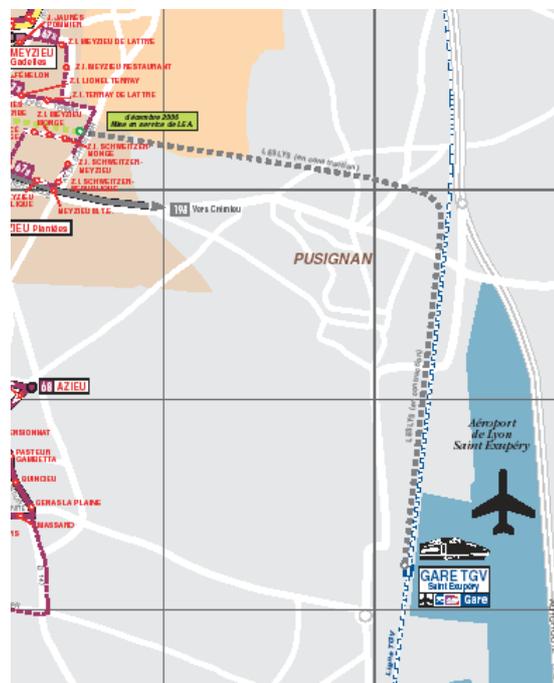
Vous en avez rêvé, LESLYS l'a fait ! Ou plutôt, elle va essayer de le faire car rien ne semble moins sûr aujourd'hui, pour une ligne qui devait à l'origine être livrée en même temps que LEA, c'est-à-dire fin 2006.

Aujourd'hui, LESLYS semble retombée dans un carton, peut être temporaire. Peut-être les collectivités sont-elles encore en train de songer à son tracé qui est, il est vrai, très compliqué.

Mais TCL semble y croire très fort : ils ont apposé la ligne sur leur plan septembre 2005 avec un « en construction » très optimiste...

Lyon en Lignes s'est rendu sur place : pas de pelleuses, pas de plateforme, de rails (à par des vieux rails rouillés), bref, pas de travaux.

Seuls 8km environ séparent Meyzieu ZI de St Exupéry, 8km qui semblent insurmontables. En effet, les appels d'offre pour la gestion de cet ouvrage ne semblent pas déchaîner les foules, peut être le flop de l'Orlyval parisien refait-il surface dans les mémoires des grands décideurs des transports...



Extrait du plan Latitude Cartographie

En attendant, le trafic de l'aéroport lyonnais continue à se développer, peut être pas aussi rapidement que le voudrait son président qui souhaite rapidement rattraper celui de Nice cote d'azur, qui reste le 1^{er} de province. Quelle offre aujourd'hui pour relier l'aéroport de la plus grande agglomération de province à son centre directionnel ? Un car toutes les 20 minutes, qui reste souvent bloqué dans les embouteillages... que du bonheur !



La Navette aéroport, l'actuel seul moyen de se rendre en Transports en Commun de Lyon à St Exupéry. Le tarif : 8€40 pour l'aller simple en plein tarif. Le temps de parcours : environ 40 minutes de Perrache à St Exupéry (soumis aux aléas de la circulation automobile).

La ligne :



Vue du terminus de LEA et LESLYS qui devrait compter 4 voies pour permettre le retournement des rames.

De Lyon Part Dieu Villette jusqu'à l'aéroport Lyon St Exupéry, la ligne LESLYS empruntera les mêmes rails que la ligne urbaine LEA. Cependant, sa desserte ne sera pas omnibus comme sa petite sœur, mais express. Seules 2 stations seront desservies : Carré de Soie (Correspondance métro A prolongé) et Meyzieu ZI (Terminus LEA).

Au-delà de Meyzieu ZI, la ligne sort du territoire du Grand Lyon. Elle flirte alors avec le sud de la commune de Jonage puis traverse Pusignan avant d'entrer dans Colombier Saugnieu, commune sur laquelle est implanté l'aéroport de Lyon St Exupéry.

En tout, la ligne aura une longueur de 23,2 km.

Le matériel :

De type tram-train, LESLYS sera théoriquement capable d'atteindre des vitesses de l'ordre de 100 km/h. L'appel d'offre a été lancé pour le matériel de LESLYS : Alstom et Bombardier sont les 2 constructeurs les plus probables...

L'exploitation :

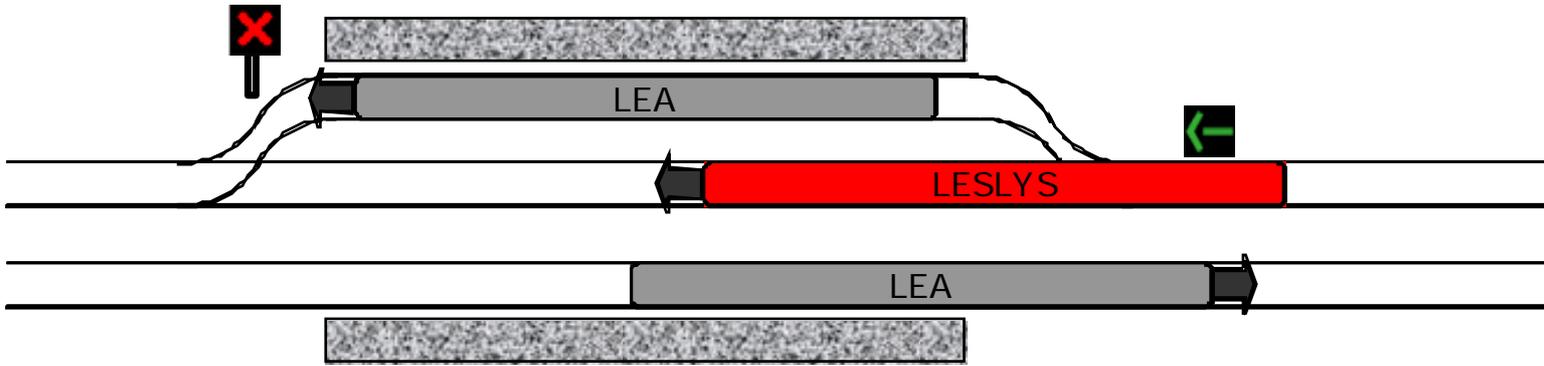
Les 23 km de ligne devront être effectués en 25 minutes environ. C'est le même temps qui sera donné à LEA pour faire uniquement le trajet Part Dieu Meyzieu. Comment alors concilier les 2 circulations sur les mêmes voies ? Afin de permettre la « libre » circulation de LESLYS, sans être « gênée » par des rames de LEA s'arrêtant à tous les arrêts, avec donc une vitesse commerciale plus basse, des voies d'évitement seront placées aux endroits où les rames sont sensées se rencontrer, dans une complexe marche de voiture de type SNCF.

Les évitements :

Comme dans les gares TGV ou les gares RER accueillant des trains-omnibus et d'autres trains express, certaines stations de LEA/LESLYS devront être équipées de plusieurs voies, pour permettre aux trains de se dépasser.

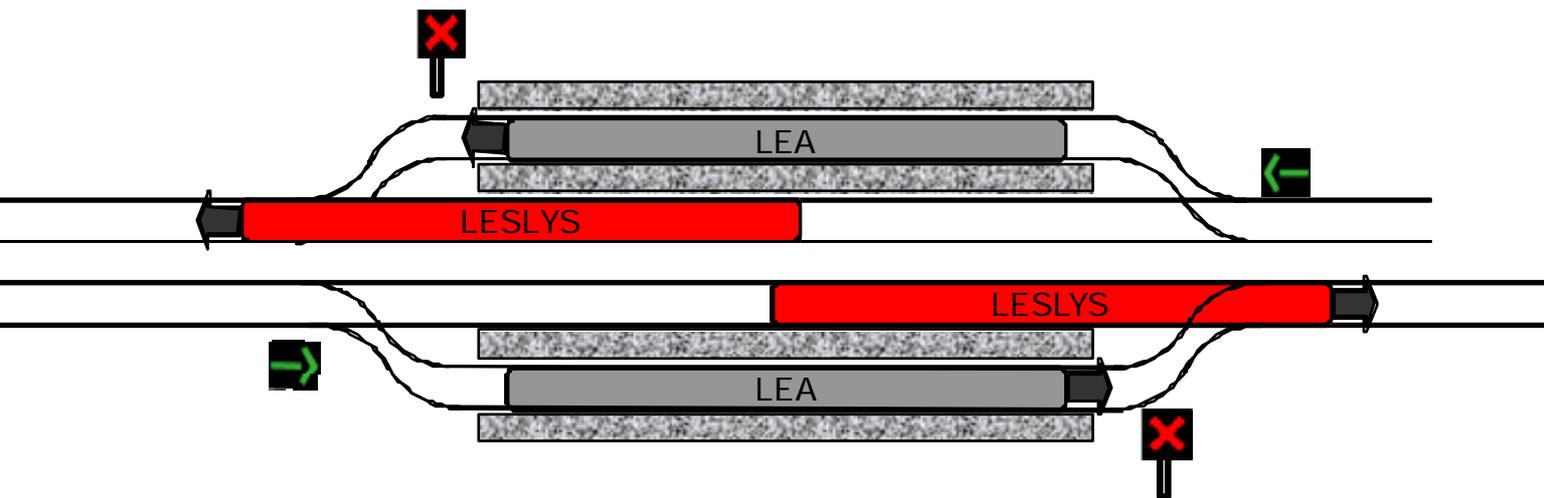
Exemple d'un évitement asymétrique en station

Station Dauphiné - Lacassagne



Exemple d'un évitement symétrique en station

Station Carré de Soie



Visite sur le terrain :

Meyzieu ZI : terminus ! Oui, mais pas pour tout le monde. Eh oui, les rames quittent le Grand Lyon juste après la station finale de LEA, située près du dépôt qui servira à stocker les rames des 2 lignes.

Juste avant le Boulevard Schweitzer, la plateforme s'élargit pour permettre la construction sur 4 voies de la station Meyzieu ZI, 3^{ème} station commune aux 2 lignes (après Carré de Soie et Part Dieu).

Un endroit jadis si sauvage, qui a été entièrement aplani et nettoyé...



Le terminus de LEA : Meyzieu ZI.

Le même endroit le 25/01/2005





*Ci-dessus, sur le CFEL, les voies se multipliaient pour desservir les industries.
Juste avant la station Meyzieu ZI, une amorce de voie se lit déjà dans l'élargissement de la plateforme.*



Droit devant nous, le néant : des champs à perte de vue, à priori aucun obstacle ne va s'offrir à nous. La ligne devrait accélérer à partir de cette portion.

À l'approche de Pusignan, la plateforme est difficilement détectable tellement la végétation a repris ses droits. On aperçoit difficilement les vieux rails rouillés du CFEL, tout tordus, qui devront être déposés quand les travaux commenceront enfin.



Depuis les premiers mètres de LESLYS, on aperçoit non loin de là les poteaux de LAC de LEA.

Mais LESLYS est encore endormie sous les ronces, les rails du CFEL sont invisibles...



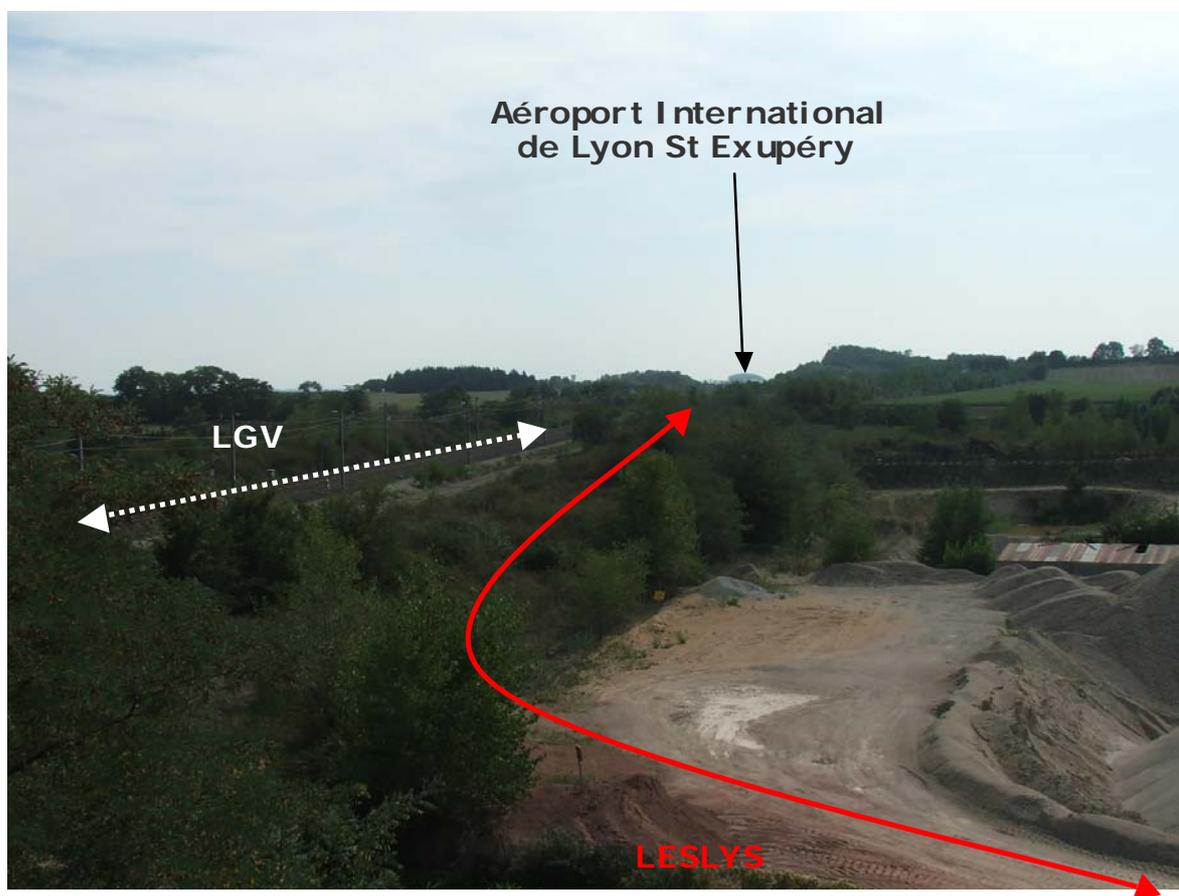
Au cœur de Pusignan, le CFEL ressort ponctuellement. Les autorités locales insistent pour être desservies par LESLYS, qui, dans le projet, ne ferait que passer dans cette commune aux portes de l'agglomération lyonnaise..



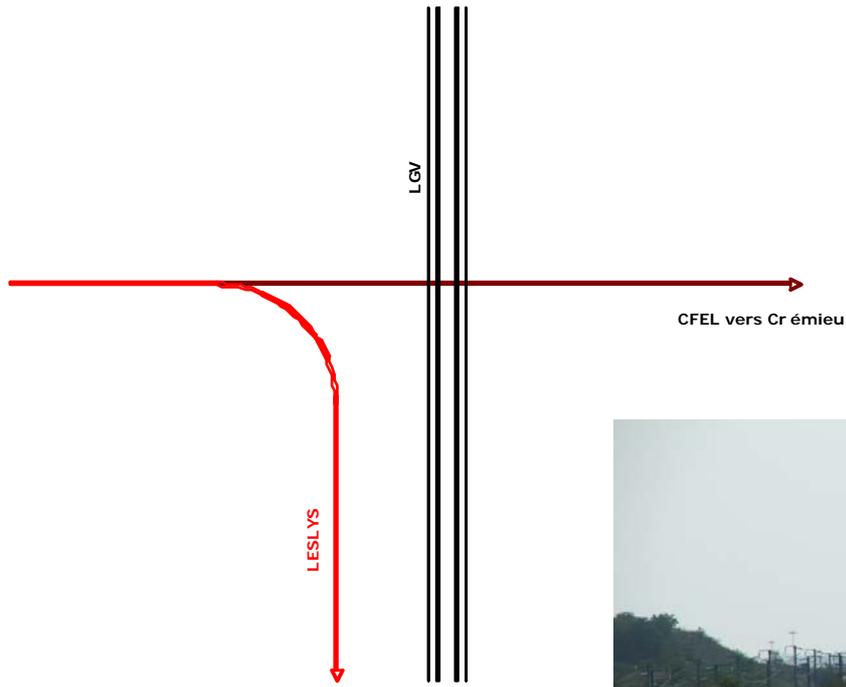
Juste du dessus du site de LESLYS, les avions décollent régulièrement depuis St Exupéry, signe que nous approchons de notre but.

À peine la traversée de Pusignan terminée que les avions de St Ex nous passent déjà pas loin au-dessus de la tête, à une cadence impressionnante. La LGV Paris-Marseille est en vue droit devant, sur un remblai. Contrairement au CFEL qui file tout droit en direction de Crémieux, il va nous falloir bifurquer à droite, avant de franchir cette LGV, que nous suivrons jusqu'à notre terminus. Le chemin semble maintenant très simple, à nouveau rectiligne, mais quelques reliefs viennent semer le doute dans notre progression.

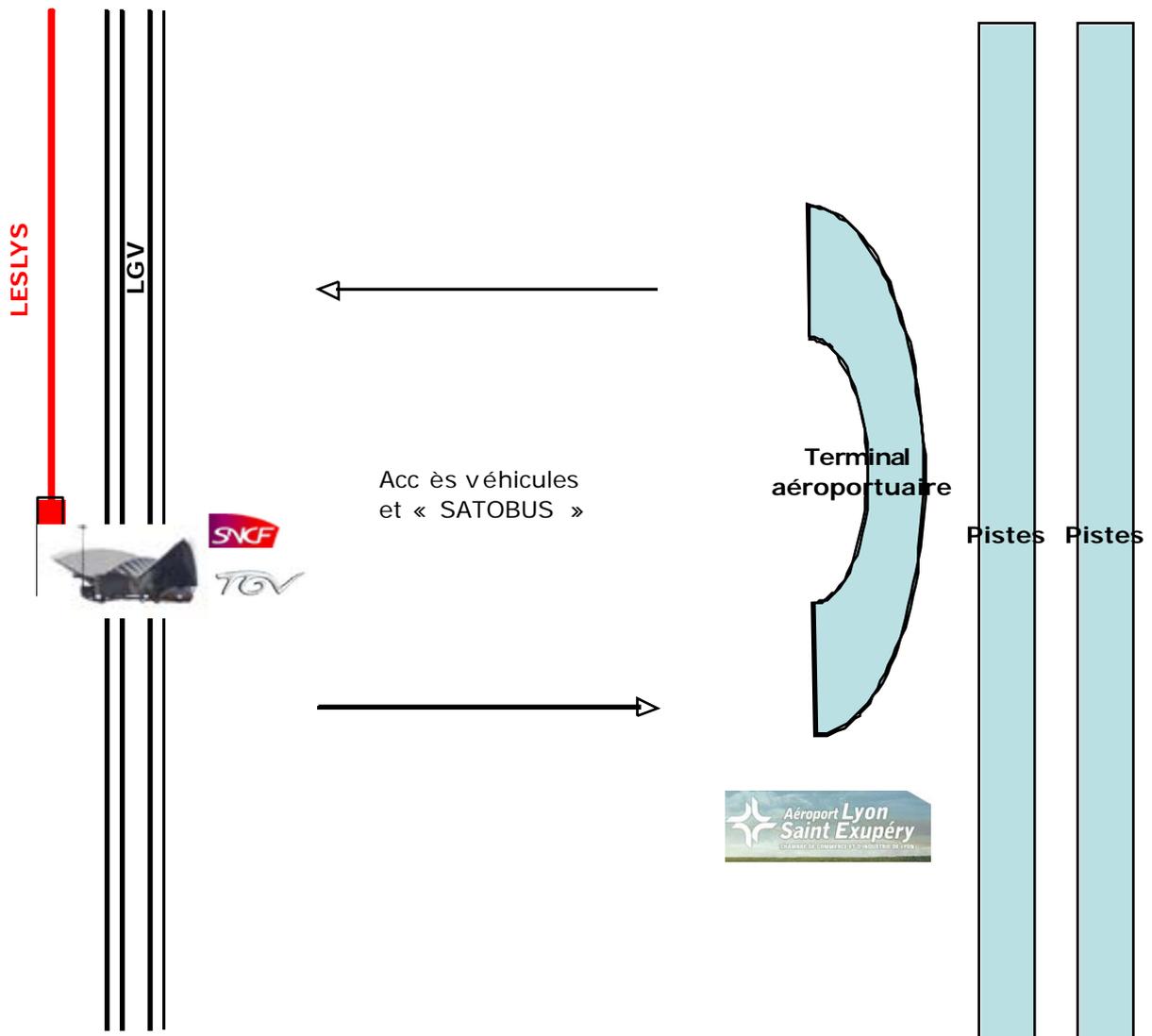
Le « papillon » de St Ex étant maintenant en ligne de mire, quelques efforts



et nous sommes maintenant à quelques encablures des TGV qui nous frôlent à 300 km/h. Intermodalité impressionnante que ces trams qui rouleront juste à côté d'une LGV... ça laisse rêveur.



Un TGV quittant la Gare de Lyon St Exupéry en direction du Nord.
 Bientôt LESLYS roulera-t-elle à ses côtés ?



Organisation de l'aéroport Lyon St Exupéry



À travers les maïs, LESLYS arrive au pied de la gare TGV de Lyon St Exupéry. Elle a même un endroit où se loger.



**LESLYS
pourra se
loger ici, à
l'intérieur
même de la
gare TGV**

LESLYS, qui devait ouvrir en même temps que LEA, en décembre 2006, n'est encore qu'un trait gris tracé sur le plan TCL, qui se veut très optimiste au regard des travaux effectués sur le terrain. Aucun coup de pioche n'a encore été donné, les autorités organisatrices des transports n'ayant pas encore réussi à s'entendre...

L'aéroport de Lyon St Exupéry veut s'étendre et accroître son attractivité, par rapport à son principal rival, l'aéroport de Nice Côte d'Azur. Ce dernier compte 6 millions de passagers annuels, contre 4 à Lyon.

Une liaison rapide entre « St Ex » et Lyon semble donc nécessaire à cette croissance, ainsi qu'un rapprochement de certaines communes de l'Est lyonnais comme Pusignan, Pont-de-Chéruy ou Crémieu...

Nous attendons les décisions avec impatience !!



La photo du mois



**L'aéroport St Exupéry s'est payé un Citelis Line Clim
pour faire la navette gratuite de ses parkings !**

Kesski'spass sur LAL ?

Nouvelle page TER

Grâce aux efforts de plusieurs personnes, la nouvelle page TER de Lyon en Lignes est enfin disponible. Quelques modifications sont encore à prévoir, mais l'essentiel est là : toutes les infos sur les trains en régions agrémentées de plein de photos, pour le plaisir des yeux !

Du nouveau sur la page bus

La page bus devient interactive ! Pour visualiser le matériel affecté à une ligne, il vous suffit désormais simplement de cliquer sur la petite vignette qui se situe juste à côté du type de matériel utilisé. Vous visualiser alors en plein écran un exemple.

Nouvelles pages en projets

Une page « vélo'v » et « aéroport Lyon St Exupéry » sont actuellement à l'étude...

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 photographe sur le réseau TCL, en vertu de l'article 18 de l'arrêté du 21 avril 1978 interdisant les prises de vue sur les réseaux de transport obtenue auprès de 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

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

Remerciements :

Merci à Bobmétro, à Kal-L, à bus64, à gamer69200, et à tous les autres ! ☺