

Le Mag

L'actualité des transports de Lyon et sa région
n°42 - Novembre 2006

La ligne 32

La transversale

SUIVONS LES TRAVAUX
Travaux forcés sur T3 !

UN GRAND STADE POUR DECINES
Et les transports en commun ?



Sommaire

Revue de presse	<i>P3</i>
Découvrez le réseau TCL	<i>P10</i>
Suivons les travaux : le réseau TCL bouge !	<i>P21</i>
Un grand stade pour Décines : et les transports en commun ?	<i>P25</i>
Des nouvelles de LESLYS	<i>P30</i>
La photo du mois	<i>P33</i>
Kesskisspass sur LeL ?	<i>P34</i>

La journée sans voitures reste mal acceptée
 « Beaucoup ont commencé à se débattre le 22 septembre, surtout les salariés privés »



Depuis lundi, il n'y a plus de voitures sur l'axe de la Saône à Lyon. Les habitants ont dû trouver d'autres moyens de transport.

Le 22 septembre 22, jour de la Journée sans voitures, la circulation a été perturbée. Les habitants ont dû trouver d'autres moyens de transport. Les salariés privés ont été particulièrement touchés.

Revue de presse

L'actualité des transports de Lyon et sa région



L'insécurité, moteur de grève aux TCL



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

Leçon de TER pour les collégiens



Plusieurs centaines de collégiens ont participé à une sortie scolaire sur le thème du transport. Ils ont visité les installations des TER et ont pu observer de près le matériel roulant.

Les lignes ont été perturbées toute la journée. Les lignes 48, 54 et 55 ont été coupées. Les lignes 12, 32, 33, 35, 47, 53, 59, 7, 93 et 102 ont été perturbées. Les lignes 24, 54, 55, 76 et 96 ont fonctionné normalement. C'est pourquoi les conducteurs de la ligne 15 ont pu travailler.

Collision train-voiture



Rue Serrière à Lyon 3^e, hier à 17 h 30, une collision s'est produite entre un train et une voiture. Le conducteur de la voiture a été blessé. Les passagers du train ont été évacués. Les services de secours sont intervenus.

Funiculaire : réouverture lundi



Le service sera repris lundi matin. Les travaux de maintenance ont été terminés.

Cours Général-Gilau : retour à la normale demain

Les travaux menés cours Général-Gilau suite à l'effondrement d'un mur de soutènement ont été terminés. La circulation reprendra demain.



Le service sera repris lundi matin. Les travaux de maintenance ont été terminés.

Nouveaux Cristalis ETB18

La ligne C3 sera progressivement mise en service en Février 2007, avec la mise en circulation de trolleybus Cristalis ETB18 sur la ligne 51 en plus de ceux déjà en circulation sur la ligne 1. Rappelons que la ligne C3 reliera la gare de Lyon - St Paul à Vaulx en Velin - La Grappinière, via Laurent Bonnevey. Elle reprendra les trajets cumulés des actuelles lignes 1 et 51.

Pour permettre l'exploitation en trolleybus jusqu'à Vaulx en Velin, 10 Cristalis sont en cours de livraison pour le compte du SYTRAL et sont actuellement remisés à la Poudrette, pour y recevoir tous les équipements électroniques nécessaires. Il s'agit des ETB18 n°2908 à 2917.

Des bus et des Rebus

Le SYTRAL a enfin décidé de s'occuper des lignes de bus du réseau TCL. C'est le but du programme "Rebus", décidé en 2005 par l'autorité organisatrice des transports en commun lyonnais. Il s'agit notamment de traiter les "points durs" sur les lignes à forte charge, afin d'améliorer leur qualité de service. Leur faire gagner du temps et donc des clients, par des petits aménagements de voirie ou par la construction de sites propres, telle est la mission que s'est fixée le SYTRAL notamment sur les lignes 10, 43, 58 et sur le centre d'échange de Gorge de Loup.

Lors du dernier comité syndical du SYTRAL, un effort a été programmé pour l'année 2007, année pendant laquelle les premiers travaux d'amélioration devraient faire surface.

Des artistes le long de T3

Pour agrémenter le voyage des utilisateurs de la future ligne T3, le SYTRAL a prévu dans son budget une partie réservée à l'embellissement. Plusieurs entreprises se sont en effet partagé les espaces, pour proposer plusieurs oeuvres d'art, que vous pourrez découvrir dès le 4 décembre, en empruntant T3 pour la première fois. La plus visible de ces oeuvres se situe à Vaulx en Velin, près de la station "Vaulx en Velin - La Soie". Son originalité tient du fait qu'elle habille entièrement un château d'eau, où des noms de ville et de quartiers apparaissent sur des bandes blanches, qui représentent un fil blanc, entourant une bobine... C'est le fruit du travail de la Cité de la Création, qui a oeuvré à plus de 20 mètres du sol, sur une nacelle élévatrice. D'autres entreprises comme Architecture Lumière vont illuminer les mâts à Meyzieu Z.I. Bien d'autres surprises seront à découvrir tout au long du trajet.



Des toutous dans le métro

Fin octobre, France 3 a diffusé un reportage un peu spécial, tourné sur le réseau TCL avec l'autorisation du SYTRAL. Intitulé "Carte postale de Lyon", ce reportage était destiné à l'émission "30 millions d'amis". En effet, les principaux protagonistes étaient des chiens, qui sont allés parcourir le réseau métro de Lyon, entre la Part Dieu et le Stade de Gerland. Une visite effectuée aux heures de pointe, pour tester l'insertion des chiens dans le milieu difficile qu'est la foule du métro lyonnais. Ces chiens, dressés pour accompagner des personnes déficientes, ont montré beaucoup d'aptitudes, notamment pour franchir les tapis roulants et autres escaliers mécaniques sans encombres, et ont beaucoup amusé les clients du réseau semble-t-il ! Ils sont tous titulaires du diplôme de "conducteur de chien en ville et ambassadeur de l'animalité urbaine".



L'avenue Salengro fait de la place aux transports en commun

Fin 2007, l'avenue Roger Salengro au nord de Villeurbanne devrait revêtir un tout nouveau profil, dans lequel l'insertion des transports en commun aura toute sa place comme dans beaucoup d'aménagements actuellement dans le Grand Lyon. Une opération devrait débuter prochainement sur la partie de l'axe située entre la Porte de Croix Luizet et l'îlot Prisca. Elle consiste entre autre à créer un site propre pour les lignes de bus desservant ce secteur (27 et 37), en direction de Lyon. Ce site aura une largeur de 3,50m et ne permettra donc pas l'insertion des cycles qui, d'après l'élus communiste Villeurbannais en charge des déplacements, M. Mollonch, pourront circuler sur un aménagement qui est programmé sur la rue Château Gaillard.



Givors, vue du ciel !

Un élu "vert" de la commune de Givors vient de lancer l'idée : il souhaiterait la construction d'un téléphérique pour résoudre en partie les problèmes de congestion de sa commune, qui voit passer 80 000 véhicules par jour, sur l'autoroute A47. Ce n'est pas une plaisanterie mais une proposition bien sérieuse, même si ce moyen de transport est habituellement utilisé dans les zones montagneuses. Pourquoi ne pas l'adapter à un usage urbain ?

A Givors, quelle utilité ? Un ouvrage de 1,5 km de long permettrait de relier la ZAC des hauteurs de Givors à la gare SNCF, actuellement inaccessible en raison de la congestion aux heures de pointe. Accroissement de la circulation dans le centre ville, difficultés pour stationner, il semble qu'accéder à la gare relève de l'exploit... Alors qu'en téléphérique, on pourrait laisser sa voiture à l'extérieur de la ville, et y accéder en quelques minutes seulement, avec des TER toutes les 10 minutes à portée... de câble !



Nouveau look pour MAGGALY !

C'est sa première sortie ce soir : depuis 15h cet après midi et jusqu'à 22h ce soir, une rame un peu spéciale de la ligne D est remise en service après plusieurs semaines d'inactivité. Il s'agit de la rame 359/360 qui a été réaménagée en fonction d'un nouveau cahier des charges du SYTRAL, pour permettre une meilleure utilisation de l'espace pour les voyageurs.

Outre la suppression de place assises, on remarque que les conditions de voyage pour les personnes debout sont sensiblement améliorées, avec notamment la pose de barres centrales démultipliées. Des sièges ont également été déplacés pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite, et notamment aux fauteuils roulants.

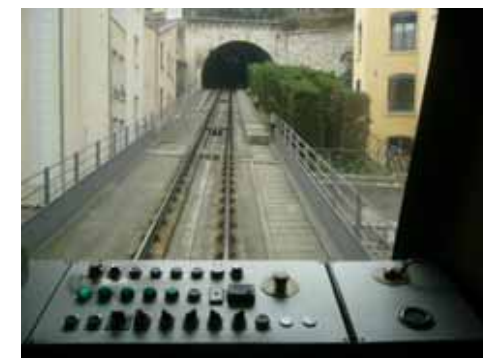
Des aménagements qui permettront sans doute de faire patienter les quelques 270 000 voyageurs qui empruntent quotidiennement cette ligne, qui est la ligne de métro la plus chargée de l'agglomération lyonnaise.

Ces modifications entrent dans le cadre d'une grande campagne d'amélioration de l'exploitation de la ligne D, qui touchera à la fois son aménagement mais aussi son exploitation informatique dans le courant des années 2007 et 2008.

Funiculaire : la grande fatigue ?

En raison de problèmes de freinage, le funiculaire de St Just puis celui de Fourvière ont été fortement perturbés en novembre. Des problèmes techniques qui semblent se répéter ces derniers temps, alors que ces installations subissent des contrôles poussés obligatoires de la part du STRMTG, une fois par an, en raison de leur classement en tant que "remontées mécaniques". L'an dernier déjà, le funiculaire avait fait parler de lui suite à la sortie d'un des câbles de son logement, qui avait entraîné une évacuation en tunnel, avec tous les désagréments que la pente peut engendrer notamment pour les personnes sensibles.

Lors des importantes interruptions de trafic, des bus de remplacement sont généralement mis en place, mais cette répétition ne risque-t-elle pas de remettre en cause ces installations vieillissantes ? Ne méritent-elles pas d'être remises à niveau, voire même automatisées ?



Bienvenue T3 !

L'évènement a rassemblé plus de 1 000 personnes dans le nouveau centre de maintenance de Meyzieu Z.I., qui a été converti en studio TV et en buffet garni pour l'occasion. Elus, exploitants, techniciens, associations, journalistes, passionnés, tout le monde était de la partie pour inaugurer ce qui va devenir la ligne forte de l'est lyonnais, en allant desservir des communes de la deuxième couronne, comme Décines ou Meyzieu. Mais l'influence de T3 ira bien au delà. Le SYTRAL, grâce aux nouvelles places de parc relais offertes, compte bien capter les voyageurs en provenance du nord Isère, et à destination du centre de Lyon ou de l'est lyonnais.

Bernard Rivalta l'a rappelé, ce projet de ligne de tramway qui reprend l'emprise de l'ancien chemin de fer de l'est lyonnais (CFEL) a un passé important, fait de querelles et de rebondissements, qui ont finalement donné naissance à LEA. LEA, ce projet sorti de terre en juillet 2004, et qui sera mis en service le lundi 4 décembre 2006 sous le nom commercial T3.

Gérard Collomb a également pris la parole pour rappeler qu'il souhaitait "créer la ville de demain", qui rapprocherait les villes les plus éloignées de banlieue du centre ville de Lyon.

Michel Mercier a lui tiré les enseignements de cette magnifique réalisation : "les élus doivent travailler ensemble, quels que soient leurs bords politiques" a-t-il réaffirmé.



La rame inaugurale empruntée par la presse et les élus a été vêtue d'une robe chromée remarquable, et remarquée.

Bernard Rivalta en a profité pour présenter sa petite protégée, la bien nommée Léa, qui habite à Meyzieu et qui est devenue la "mascotte" de la ligne. Pour l'anecdote, elle s'est vue offert 1 an d'abonnement TCL, pour mieux découvrir le réseau !



L'ouest lyonnais en crise

Les pittoresques lignes TER de l'ouest lyonnais connaissent une tempête sans précédent. Il ne s'agit pourtant pas des fortes rafales de vent qui secouent notre région depuis quelques jours mais plutôt d'une association d'usagers dénommée Sataly, qui compte bien faire entendre son mécontentement. Ils dénoncent en effet le manque de qualité dans le service rendu par les 3 lignes de train qui desservent l'ouest lyonnais, en direction de Brignais, Sain Bel et Lozanne. Retards, surcharge, pannes diverses, les usagers sont exaspérés. D'après la présidente de l'association, certains voyageurs sont même obligés de faire le trajet dans la voiture réservée aux marchandises et aux vélos...

Les responsables de la SNCF, de la région et même le Ministre des transports ont été mis au courant de ces dysfonctionnements graves, mais des mesures seront-elles prises avant la modernisation prévue sur ces lignes pour les années 2009/2010 ? En effet, il est prévu une amélioration progressive de ces lignes avec notamment la rénovation des gares, le doublement des voies (c'est actuellement la voie unique la plus fréquentée de France !), ainsi que l'électrification.



Accident évité de justesse sur C1

un trolleybus de la ligne C1 se dirigeant vers Gare Part Dieu et tentant d'éviter un taxi qui venait de griller un feu rouge, en sortant du site propre commun T1 / C1 s'est retrouvé en bien fâcheuse posture. De ce fait, la ligne T1 a dû être interrompue pendant près de 75 min entre Charpenne et Liberté. Le trolleybus empêchant quasiment toute circulation au niveau du carrefour avec la rue Servient. Cet incident relance le débat sur la circulation des véhicules routiers sur les plateformes tram.



C'est jeudi soir à 18h que se tenait une réunion à Givors, au sujet de l'intégration prochaine des communes de Givors et Grigny dans le réseau TCL. Le SYTRAL en la personne de Bernard Rivalta (Président du SYTRAL) organisait cette rencontre, en présence des maires des deux communes, et des habitants qui étaient conviés à venir découvrir les modalités de cette intégration.

Nouveau réseau, nouveaux tarifs, l'ensemble des modalités ont été présentées ce soir, l'occasion pour les habitants de faire part de leurs questions et de leurs inquiétudes aux responsables du SYTRAL.

Les lignes Gibus, qui seront intégrées au réseau TCL à partir du 1er janvier 2007 :

La ligne 1 devient la ligne 211 : Vernaison - La Rossignole / Grigny - La Colombe / Givors - Vallée du Gier via Les Vernes

La ligne 2 devient la ligne 212 : St Martin de Cornas / Plateau de Montrond / Givors - Hôtel de Ville / (Ternay)

La ligne 3 devient la ligne 213 : Gare Givors Ville / Collège de Bans

La ligne 4 devient la ligne 214 : Gare Givors Ville / Cimetière de Givors / Junique

La ligne 1bis devient la ligne 215 : Vernaison - La Rossignole / Grigny La Colombe / Givors - Vallée du Gier via l'avenue Berthelot

Le 8 décembre, les habitants de Givors et Grigny pourront d'ores et déjà admirer un tout nouveau bus, qui sera exposé en centre ville, pour permettre aux habitants de découvrir leur nouveau matériel, et le look des nouveaux bus qui desserviront leur agglomération.

Dès le 1er janvier, Gérard Collomb se rendra également sur place pour inaugurer cette extension, qui est la plus visible et la plus immédiate empreinte du Grand Lyon en terre givordine.

Un point sur la tarification

Dans un 1er temps, les tarifs Gibus locaux sont conservés, et simplement adaptés aux standards TCL (titres billettiques et carte Télecly).

Par la suite, les tarifs seront mis au niveau de ceux du reste du réseau TCL, avec une augmentation de l'offre de 30% environ.



© Document www.sytral.fr

TCL Découvrez le
réseau TCL



La ligne 32
La transversale

La parole à l'histoire



Par Bobmétrô



- 1912** (15 août) : Création par l'OTL d'une courte ligne de tramway à voie normale entre le pont Gallieni et la Vitriolerie, qui sera prolongée à l'Université puis à la Charité.
- 1931** Fusion avec la ligne 8
- 1942** Sous l'occupation, reprise aléatoire d'un service tramway sous l'indice 32 entre le pont Gallieni et la Vitriolerie avec des motrices Buire 'torpilleurs'
- 1944** (26 mai) Bombardement de dépôt Parmentier, destruction de la plupart des motrices et suppression de la ligne.
- 1946** Reprise d'un modeste service, supprimé un an plus tard par la ligne 34 qui fut prolongée jusqu'à Bellecour.
- 1949** La ligne 34 fut scindée en deux et la portion Bellecour – Etats-Unis (Emile Combes) repris le numéro 32 avec des autobus GDSDL.
- 1956** Autobus Berliet PLR à un agent (série 1800)
- 1959** Autobus Renault 4211 à un agent (série 1600)
- 1967** Autobus Berliet PH 80 ou PH 100
- 1969** Prolongement de Emile Combes à Etats-Unis (Viviani)

- 1974** (23 octobre) Passage par pont Gallieni au lieu de pont de l'Université
- 1975** Mise en service de Berliet PCM (série 1200)
- 1977** Passage au libre –service avec des PCM transformés (série 3200)
- 1980** (décembre) Mise en service de Saviem SC 10 (série 2400) ex-ligne 12.
- 1984** (26 novembre) Nouveaux autobus : SC 10 – série 3500
- 1985** (11 décembre) La ligne est équipée avec des SC 10 R neufs (série 1600)
- 1986** (13 janvier) Report du terminus de Bellecour à Perrache et la ligne devient : Perrache – Etats-Unis
- 1991** (9 septembre) Passage direct à Gerland par avenue Debourg. Le stade et le palais des sports sont desservis par la nouvelle ligne 96.
- 1993** (4 janvier) Prolongement à Parilly (métro ligne D)
- 1994** (5 septembre) Suppression du prolongement à Parilly et la ligne redevient Perrache – Etats-Unis (Viviani)
- 1998** (mai) Mise en service de Renault R 312 (série 3000)
- 2000** (4 septembre) Métro B à Gerland : modification de la ligne 96 et la ligne 32 dessert à nouveau le stade et le palais des sports, et création de service partiels entre Perrache et le Lycée International sous l'indice P32.
- 2001** (2 janvier) Suite à une fréquentation quasi nulle, suppression de la ligne P32 et reprise des itinéraires d'avant septembre 2000 pour les lignes 32 et 96
- 2003** (décembre) Mise en service de véhicules neufs : Irisbus Agora Line (séries 1400 & 1300)



PCM (ex Nice) vu aux Etats-Unis le



SC10u vu à Bellecour le 29/09/1985





Depuis le mois dernier, nous n'avons pas beaucoup bougé. Nous sommes restés à Perrache, dans notre gare routière préférée, il fait si bon s'y rendre l'hiver quand il fait froid à l'extérieur. Les bonnes odeurs et la lumière sont tellement agréables qu'il est encore plus agréable de monter dans un bus bondés pour aller affronter la circulation infernale du Pont Gallieni.

Il s'agit en l'occurrence d'un agora line de la ligne 32, que nous allons emprunter ensemble pour nous rendre boulevard des Etats Unis, à la limite entre Lyon 8ème et Vénissieux.

La ligne se situe dans le même couloir que les lignes 55 et 96, dans l'aile Est de la gare routière, côté Rhône. C'est en effet le Rhône que nous traverserons immédiatement après notre sortie du block haus de Perrache

Mais notre route est tout de suite bloquée par un énorme embouteillage, situé dans le prolongement de l'avenue Berthelot, et qui remonte parfois jusqu'au quai de Saône. Il nous bloque quelques minutes, qui paraissent interminables...



Photo matrix361



Le Pont Gallieni vide, une image rare, visible uniquement le dimanche matin de bonne heure !

La ligne 32 s'échappe sur la voie la plus à droite du pont, lui permettant généralement d'échapper au plus gros du bouchon...



Une fois notre virage à droite amorcé, sur l'avenue du Général Leclerc, nous passons sous les voies SNCF et avec un peu de chance croisons un TER qui part de la gare de Lyon Perrache, en direction de Jean Macé.

En direction de Perrache, un couloir de bus spécifique permet au bus de s'avancer seul jusqu'au feu, puis de faire son arrêt immédiatement après. Cependant, lorsqu'il doit repartir en direction de Perrache, il connaît souvent quelques soucis pour se réinsérer dans la circulation, qui est très dense aux heures de pointe du soir. Le carrefour entre le Pont Gallieni et l'avenue Berthelot est fréquemment engorgé, et des véhicules engagés dans le milieu de l'intersection empêchent alors les bus de tourner à gauche en temps voulus...

Un secteur assez sensible donc que cette avenue du Général Leclerc. Pourquoi ne pas prolonger ce couloir bus jusqu'au droit de l'avenue Berthelot à la place de la voie réservée au tourne à droite, très peu utilisée ?



Photo de gauche : nous bifurquons à gauche dans la rue Nadaud, en direction du boulevard Yves Farge.

Photo de droite : un autobus de la ligne 32 sur le Bd Yves Farge. Cet axe important va désormais nous amener tout près de la grande Halle Tony Gamier et du Pont Pasteur.





Au sud du Bd Yves Farge, nous voici maintenant dans la petite rue André Bollier, dans laquelle nous effectuons une halte.

La nouvelle place Antonin Perrin s'offre à nous : c'est la fin d'un chantier qui dure depuis plus d'un an 1/2. L'ancienne place en forme de cacahuète a été remodelée pour laisser place à un grand giratoire à feux de forme « hippodrome ».

C'est le chantier qui boucle le réaménagement de l'avenue Tony Garnier, qui a été entièrement remodelée entre la Halle Tony Garnier et le Stade de Gerland. Le reste de l'avenue entre le Stade de Gerland et la rue de Gerland devrait bénéficier du même type d'aménagements.

Finalement, c'est tout l'axe Chambaud de la Bruyère > Tony Garnier, colonne vertébrale de Gerland, qui sera à terme réhabilité.

Nous partons plein est en passant à toute allure devant la Halle Tony Garnier. Nous nous engouffrons au cœur de Gerland sur l'avenue Debourg qui nous mènera jusqu'à la station du métro B qui porte le même nom.



La station « Debourg » du métro B offre une bonne correspondance pour les habitants du quartier « Moulins à vent » de Vénissieux, ainsi que pour la desserte du 8ème arrondissement de Lyon. Ces riverains de la ligne 32 peuvent ainsi se rabattre rapidement sur le métro B et rejoindre le centre ville ou la Part Dieu en quelques minutes.

Ci-contre, on aperçoit en passant le terminus des lignes 12E et 17, que nous avons déjà emprunté il y a déjà quelques numéros de cela...

Prochain carrefour : nous sommes au croisement de l'avenue Challemel Lacour, de l'avenue Debourg et de la rue de Gerland, rue qui traverse le cœur « historique » du quartier.

Un peu plus loin, nous laissons une horde de collégiens au collège Gabriel Rosset, situé non loin du parc d'activité Tony Garnier.

La prochaine rupture est de taille : nous passons sous les voies SNCF qui mènent à Marseille ou Grenoble. Un moment assez lugubre, mais nous apercevons déjà la lumière et nous voilà déjà au « Moulin à Vent ».





Ci-contre, l'arrêt « Moulin à Vent », qui nous amène sur la commune de Vénissieux, juste à la limite avec Lyon 8ème.

Nous traversons toute la rue du Moulin à Vent, le long d'un grand délaissé urbain qui fait l'objet d'un vaste projet de réaménagement.

Le Moulin à Vent, c'est un carrefour important entre plusieurs lignes TCL : la 32 donc, mais aussi la 12 et la 12E.

Un peu plus loin, nous débouchons sur le boulevard des Etats Unis, qu'il est bon d'éviter en ce moment en raison des travaux du tramway T4. Pourtant, c'est bien cet axe en cours de réaménagement qui nous mènera jusqu'au terminus.



Etats Unis - Viviani : terminus ! Un terminus de porte de ville, un peu au milieu de nulle part. Cet arrêt sera sans nul doute réaménagé voire déplacé avec l'arrivée du tramway en 2009. Pour le moment, il faut encore se contenter de vieux pavés autobloquants, d'une chaussée vieillissante et d'un cadre il faut bien l'avouer peu agréable à proximité de ces grandes artères très circulées.

L'arrivée du tramway T4 aura le mérite d'amener un peu de végétation dans le secteur, ainsi qu'une réduction du boulevard des Etats Unis de 2 fois 3 à 2 fois 2 voies de circulation.

Anecdote

Devant le bus, une vieille voie ferrée traverse le Bd des Etats Unis puis l'avenue Viviani. Il s'agit d'une ligne fret qui relie les voies SNCF de la ligne Lyon - Grenoble à une entreprise Lyonnaise du 8ème arrondissement.

Avec le projet T4, cette voie devrait être maintenue du moins restituée après le passage des engins, car des convois l'empruntent occasionnellement pour l'acheminement d'immenses transformateurs électriques destinés aux centrales nucléaires.

Le SYTRAL va donc faire procéder à un renforcement spécial de la plateforme du tramway à cet endroit, pour permettre le passage de ces convois exceptionnels, d'un tonnage important.



La ligne 32 : une petite ligne qui fait du bon boulot !

Utilisateur régulier de cette ligne depuis 4 ans maintenant, je trouve que pas mal d'efforts ont été faits : notamment le prolongement de service jusqu'à minuit depuis la restructuration de 2000 avec l'arrivée du métro B au Stade de Gerland.

Axe intéressant car la ligne permet de nous mettre en correspondance rapidement avec les lignes de métro B puis A à Debourg et Perrache.

Les véhicules en exploitation sur cette ligne, les Agora Line €3 série 1400, vont assez bien, ils sont assez agréables aussi bien en été qu'en hiver.

Comme l'a dit un membre du forum, la desserte de la ligne 32 est assez locale car c'est la somme de trois petites dessertes : la ligne est composée pour simplifier de trois gros arrêts de rupture de charge : Perrache, Debourg et Moulin à Vent. Ces trois dessertes sont : Etats-Unis / Moulin à Vent, Moulin à Vent / Debourg et Debourg / Perrache.

La fréquence est plutôt bonne aussi bien en heures creuses qu'en heures de pointe. L'équipe de conducteurs est globalement assez sympathique aussi.

Concernant l'exploitation de la ligne, je me demande quand est-ce que l'arrêt Pont Gallieni R.D. en direction des Etats-Unis sera supprimé car franchement il est assez dangereux pour y accéder et une fois qu'on est à l'arrêt, il est très difficile de se réinsérer dans la circulation aux heures de pointe.

Comme la 53 à Saint Priest, la ligne dessert deux arrêts qui ont une distance d'écart de moins de 200 m : Nadaud Vitriolerie et Pré Gaudry-Yves Farge.

Un seul petit bémol : dommage qu'en nuit, les correspondances métro-bus à Debourg ne soient pas mieux assurées. Le métro arrivant à 22h10 par exemple et le bus (direction Etats-unis) étant prévu à 22h12, il n'est pas rare de le rater. Temps d'attente : 1h. Et cette correspondance intéresse quelques personnes, vu qu'il y a pas mal d'habitues qui continuent le reste de leur trajet... à pied ! Et même problème à 22h40 direction Perrache.

Enfin, d'une manière globale, on n'a pas trop à se plaindre de l'exploitation de cette ligne qui est plutôt réussie. La MPA marche plutôt bien d'ailleurs.

Matrix361, un utilisateur de la ligne 32.

Suivons les travaux !



Tramway

> T3 : travaux forcés !



A quelques jours de la mise en service commerciale, alors que les barrières s'agitent de plus en plus en raison des essais intenses, les premiers dégâts sont malheureusement à déplorer sur T3.

Insouciance, méconnaissance du système, malveillance ? Le résultat est là, plusieurs barrières ont été littéralement arrachées sur l'ensemble de la ligne, certains ont même réussi à desceller les socles des barrières à Décines, ou encore les feux de signalisation.

Ci-contre, la barrière du passage à niveau de la Soie a volé en éclat il y a quelques jours. Des équipes interviennent rapidement pour remettre tout cela en ordre, afin d'assurer la sécurité des usagers.



Certains automobilistes s'engagent sous les barrières, sans être capables de dégager si un tram est à l'approche, en raison des embouteillages. La casse est alors irrémédiable...



Ci-dessus à Villeurbanne.

Métro

> A



La station « Vaulx en Velin - La Soie » sort enfin de terre ! Vous remarquerez que les correspondances avec T3 seront idéales, grâce à la juxtaposition des 2 stations : un coup d'escalator, et hop, dans T3 !

UN GRAND STADE POUR DECINES

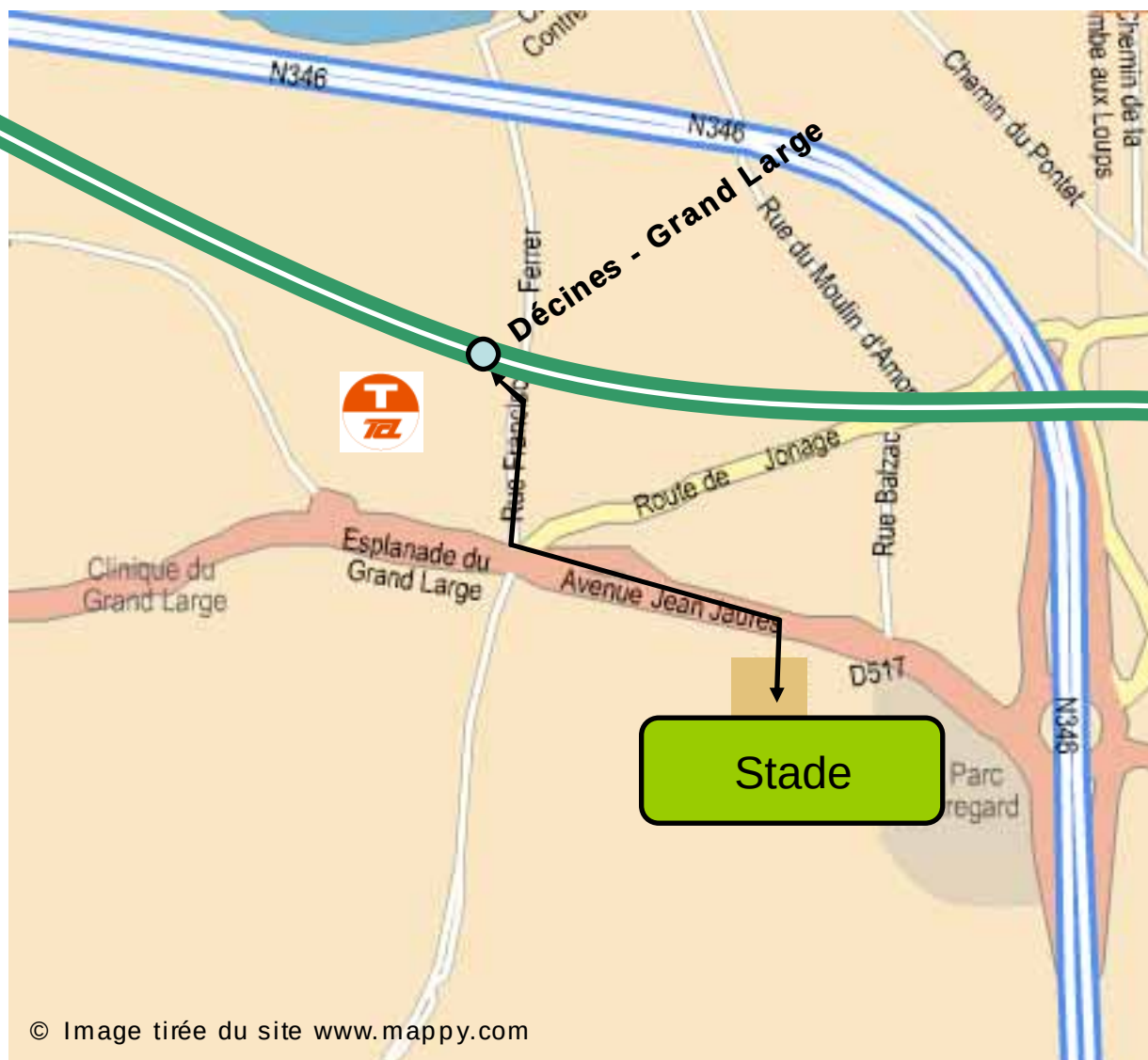
Et les transports en commun ?



Gérard Collomb l'a dit, le grand stade de l'OL sera construit à Décines, non loin de la Rocade Est de Lyon. Et les transports en commun ? T3 sera-il assez costaud pour acheminer des dizaines de milliers de supporters, à l'instar du métro B qui transporte plus de 10 000 personnes sur les 39 000 places que peut contenir l'actuel Stade de Gerland ? Il s'agira ici d'un stade de 60 000 places, alors, en tram way, c'est possible ?

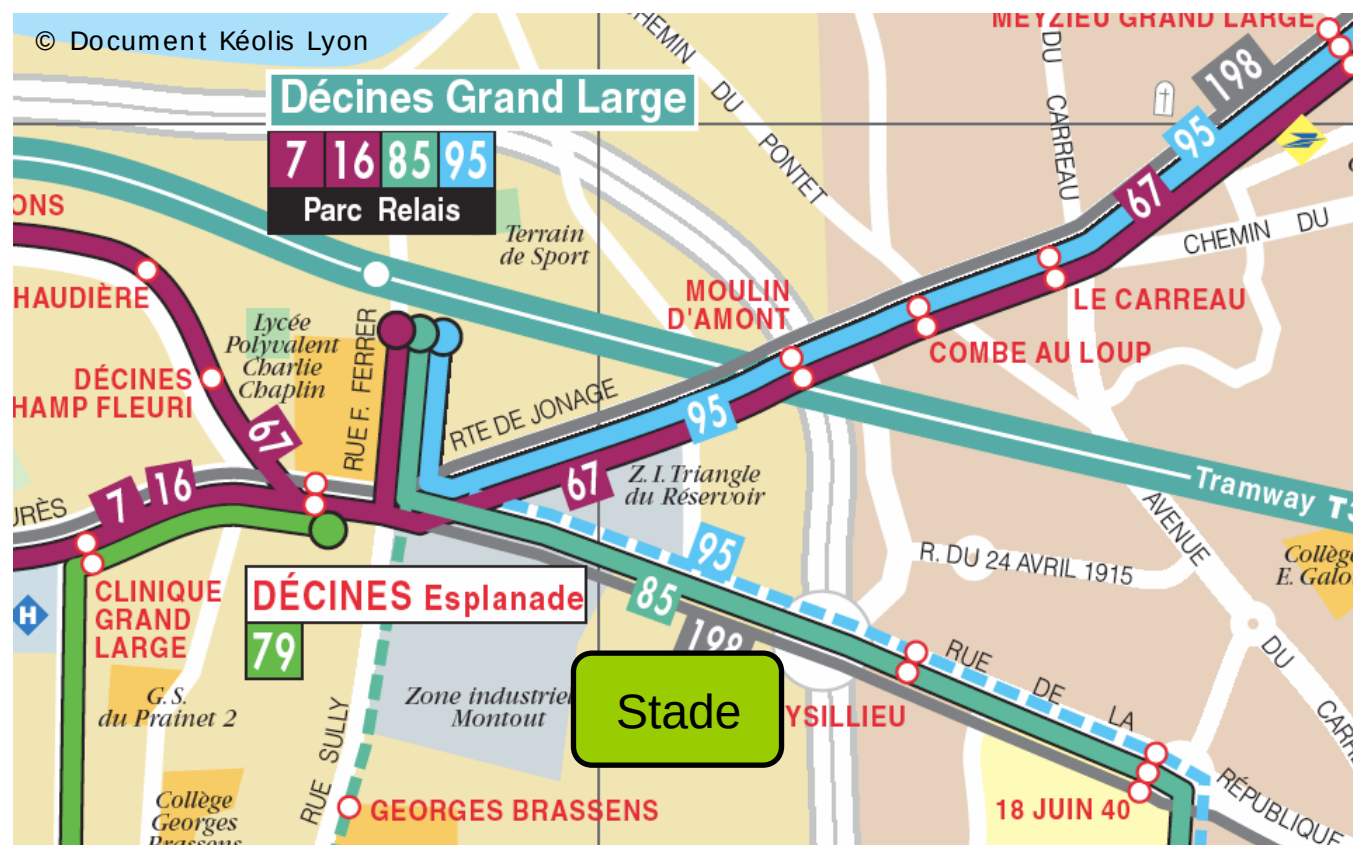
Ci-dessus la mince gare routière construite à côté de la station T3 Décines - Grand Large :
un secteur vraiment à la hauteur pour accueillir un grand stade ?

Vers Gare Part Dieu - Villette



Vers Meyzieu Z.I.

© Image tirée du site www.mappy.com



Ci-contre, le plan TCL au 4 décembre 2006, avec la restructuration liée à l'arrivée de T3 : les lignes de bus sont nombreuses à desservir le secteur, mais elles n'ont pas vraiment vocation à alimenter un stade de 60 000 places !

Le tramway dessert maintenant Décines, seul hic, outre sa capacité, l'emplacement, la situation et la taille de la station.

En effet, il faudra compter entre 500 et 750 mètres pour rejoindre l'entrée du stade depuis la station de tramway, en fonction de l'emplacement exacte de l'équipement.

Faudra-t-il une navette bus pour relier la station de tramway au stade ? Le comble, un grand retour en arrière, souvenez-vous le stade de Gerland avant l'arrivée du métro B !



Ci-contre l'étroitesse de la station « Décines Grand large » : nous avons beaucoup de mal à imaginer 10 000 ou 20 000 personnes y défilant les soirs de grands matchs...





Autre piste de réflexion : construire une station plus importante, avec 1 voire 2 voies supplémentaires pour permettre de stocker des rames pour charger les supporter sans trop perturber l'exploitation de la ligne, qui, il faut bien le dire, devra continuer à circuler pour les clients qui ne vont pas voir le match !



A moins de recasser tout ce secteur tout neuf d'ici 2010, cette solution semble bien compromise du fait de la faible emprise au sol disponible...

Faible espace, station trop éloignée, desserte en tramway pas assez efficace, autant d'arguments qui nous laissent penser qu'une implantation du stade de l'OL à Décines n'est pas vraiment la plus adaptée. Le site de Vénissieux, ou tramway T4 et métro D auraient pu se compléter nous semblait être la meilleure solution.

Même avec la meilleure volonté, le tramway T3 pourra-t-il tenir de telles cadences ? Faudra-t-il ces soirs là engager des rames supplémentaires des lignes T1 et T2 pour venir renforcer les effectifs ? Quel budget en terme de conducteurs, quand on sait que 10 assurent la conduite des rames du métro B ! Une fréquence de 2" est-elle tenable sur T3 (cas extrême) ? N'est-il pas dangereux d'engager des rames rapprochées de la sorte, avec des vitesses de pointe de 70 km/h, sur une voie dont l'éclairage de nuit n'est pas excellent...

Tant de questions auxquels il faudra répondre rapidement, lors de la validation finale de l'implantation du stade... à moins que les élus ne souhaitent que les supporters viennent tous avec leurs véhicules personnels, grâce à la proximité de la rocade est de Lyon et à la construction d'un gigantesque parking...



DES NOUVELLES DE LESLYS

La séance a été agitée mais constructive ce mercredi 29 novembre 2006 en mairie de Genas, commune de la CCEL (Communauté de Communes de l'Est Lyonnais). Des représentants du conseil général du Rhône avaient en effet fait le déplacement pour venir présenter le projet de tram-train rapide entre la gare de Lyon Part Dieu et l'aéroport Lyon Saint Exupéry. Un projet dénommé LESLYS, qui a fait un grand pas en avant depuis quelques semaines, depuis qu'un concessionnaire « pressenti » a été choisi par l'autorité organisatrice qu'est le conseil général.

C'est Georges Barriol en personne, conseiller général et membre du bureau exécutif du SYTRAL, qui s'est exprimé sur le sujet, avant de laisser la parole à plusieurs techniciens, chargés de la mission LESLYS au conseil général, ou encore des infrastructures.



D'une longueur totale de 23 km, LESLYS est déjà construite à 80 % grâce à l'infrastructure de LEA, que les 2 lignes partageront de la Part Dieu Villette à Meyzieu Z.I. Le tracé, après avoir subi plusieurs modifications, semble aujourd'hui s'orienter vers une solution directe, la branche par le CFEL puis longeant la LGV étant abandonnée, d'après le Conseil Général.

Ensuite, cap au Sud : la ligne frôlera Pusignan, juste au nord du site prévu pour accueillir d'éventuelles nouvelles pistes pour St Exupéry. Plusieurs ouvrages d'art sont prévus. Les voiries passeront généralement sous LESLYS, sauf pour la RD517 à l'approche de l'aéroport, où LESLYS plongera sous la voirie pour permettre son alignement avec la LGV, encaissée à cet endroit là.

A l'arrivée sur la gare TGV de Lyon - St Exupéry, la ligne coupera en direction de l'est, traversera la gare puis ira se loger au pied des aérogares, facilitant ainsi l'accès aux avions.

Une chose étonnante, les rames de LESLYS devraient être munies de personnels d'accompagnement, chargés de vendre les titres de transport et d'accueillir les voyageurs, de les orienter ou de les renseigner. Un service haut de gamme donc !

La presse l'a annoncé en octobre, c'est le groupement « RhonExpress » qui est pour le moment pressenti pour obtenir la concession de cette ligne sur 30 ans. Celle-ci comprend la construction de l'infrastructure, la fourniture du matériel roulant ainsi que l'exploitation de la ligne. Une exploitation qui se fera obligatoirement dans le même PCC que celui de Kéolis, situé dans le dépôt de LEA à Meyzieu, pour des raisons réglementaires de gestion commune du trafic ferroviaire.

Pour la maintenance et le remisage, LESLYS devrait être remise à Meyzieu, près de la station « Meyzieu ZI », non loin du parc relais, dans une unité spéciale, à la demande du concessionnaire pressenti.

Le matériel roulant pressenti est le tram-train de la marque Stadler, type « Tango », qui sera capable d'atteindre en pointe 100 km/h.



www.stadlerrail.com

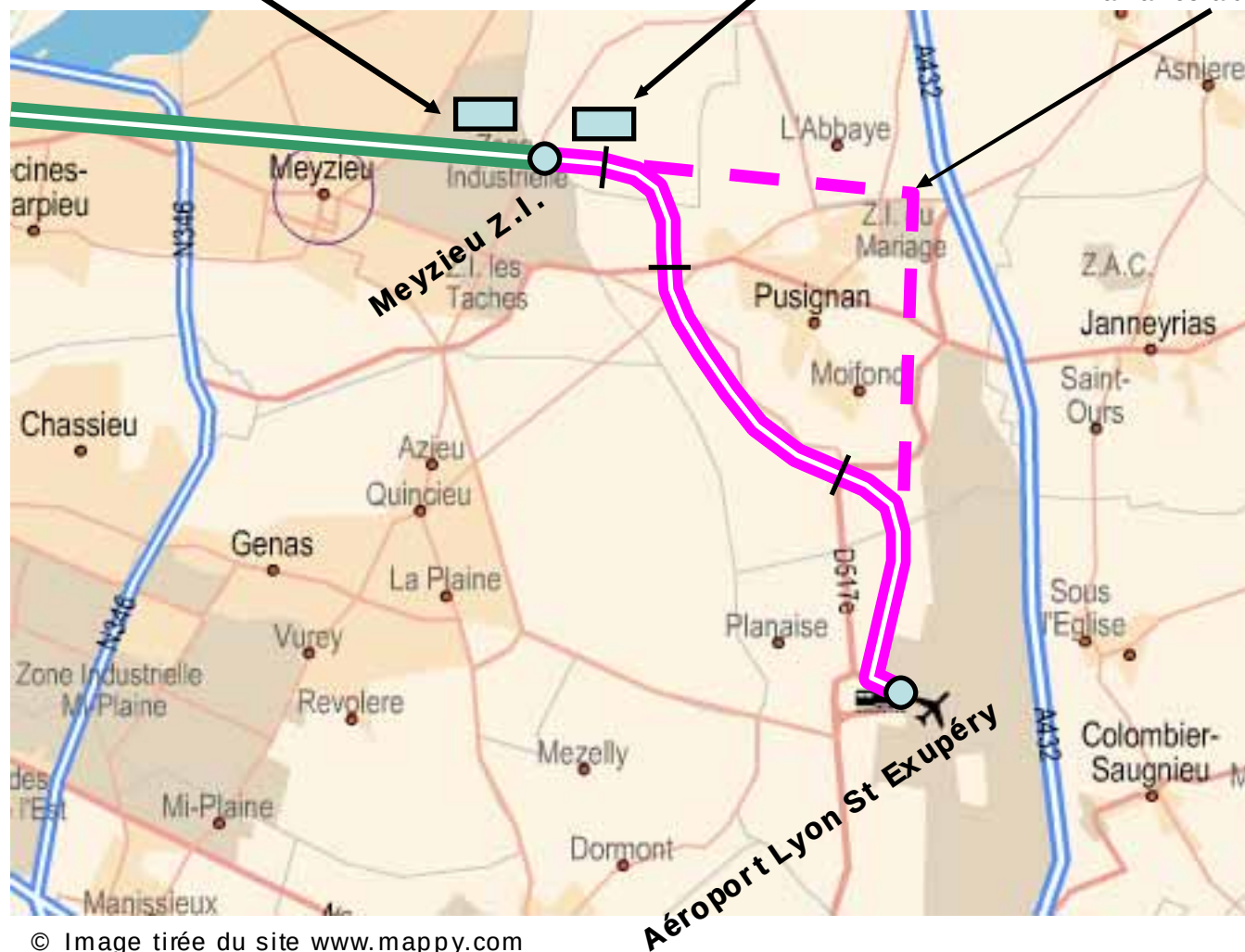
A droite, l'Alstom Citadis entrant à la station « Vaulx en Velin - La Soie ». Il franchit les aiguillages qui permettront à LESLYS de s'arrêter sur les voies directes, et de repartir devant !



Centre de maintenance de LEA

Centre de maintenance
pressenti de LESLYS

Variante abandonnée



— Ouvrages d'art

LEA, périmètre SYTRAL

LESLYS, périmètre CG 69

La photo du mois



Kesskisspass sur LeL ?

L'actualité de Lyon en Lignes, en novembre 2006

LEA, gratuite le 2 décembre !

Pour permettre aux habitants de découvrir la nouvelle ligne T3, la ligne sera gratuite de 9h à 18h le samedi 2 décembre 2006. Nous serons sur place dès l'aube pour en profiter !

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 photographier 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 Kéolis Lyon.



Pour plus de transparence et de respect de la personne, nous évitons autant que possible de faire apparaître les visages du personnel du réseau TCL et des passants. Lors des prises de vue en gros plan, nous demandons systématiquement l'autorisation à la personne intéressée si cela est possible (véhicule à l'arrêt).

Si votre visage apparaît sur une photo parue dans notre Mag, merci de nous en excuser et de nous le signaler afin que nous puissions faire le nécessaire. Merci à vous pour votre compréhension.

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

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

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

Remerciements :

Un grand merci à bus64, dédé, bobmétro, matrix361 et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.