



La ligne 35

L'anonyme...

St Germain au Mont d'or

Exemple d'un aménagement « REAL »

Travaux

Sur les traces de LESLYS

Le dossier technique

La signalisation ferroviaire

Revue de presse	<i>P3</i>
Découvrez le réseau TCL	<i>P10</i>
Le dossier technique : la signalisation ferroviaire	<i>P22</i>
Suivons les travaux : le réseau TCL bouge !	<i>P27</i>
St Germain au Mont d'Or : exemple d'un aménagement « REAL »	<i>P46</i>
La photo du mois	<i>P52</i>
Kesskisspass sur LeL ?	<i>P53</i>

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.



Un arrêt de bus à Lyon.

Polémique sur la largeur des voies de Lea et Leslys
Selon le PRACIT Rhône-Alpes, les futurs tracés de ces lignes sont plus larges que les tracés existants, ce qui pose problème pour les travaux de la SNCF.

Funiculaire : réouverture lundi



Le service est parti en vacances.

Demain, fin de perturbations des lignes 13 et 16
Après deux jours de perturbations, les lignes 13 et 16 reprendront leur service normal demain.

SNCF : quels chantiers ?
L'Europe se penche sur Saint-Empéroy
L'Europe se penche sur Saint-Empéroy

Leçon de TER pour les collégiens



Une leçon de TER pour les collégiens.

Collision train-voiture



Un véhicule renversé par un train.

Un véhicule renversé par un train
Un véhicule a été renversé par un train sur la ligne de Lyon à Saint-Etienne.

Cours Général-Gilauu : retour à la normale demain

Les travaux de pose des rails à l'arrêt de la ligne de Lyon à Saint-Etienne sont terminés.



Le service reprendra demain.

Vélo'v innové



Le service de vélos innové.

La verrue de Parilly

Le conseil de quartier de Parilly, à Vénissieux, s'est réuni pour faire le point sur les aménagements prévus, notamment aux alentours de la station du métro D qui porte le même nom. Une élue en a profité pour dénoncer la piètre qualité de l'agence commerciale, qu'elle a qualifié de "bunker horrible", ou encore de "verrue"... "Nous devons obtenir une amélioration" affirme-t-elle, d'autant plus que l'entretien intérieur de cette agence commerciale TCL semblerait également laisser à désirer.

Du point de vue des aménagements prévus, il est à noter que le terrain du Puisseux est encore en attente, après le retrait du projet du nouveau stade de l'OL, il y a quelques mois. Sur la place Grandclément, il est prévu de construire une Maison du Département du Rhône, ainsi que des logements de l'OPAC.

On parle également de Vélo'v, même si le système est pour le moment réservé aux communes de Lyon et Villeurbanne. L'annonce de la construction de stations à Vénissieux, près du 8ème arrondissement de Lyon, ainsi qu'à Bron, Vaulx en Velin ou à Caluire et Cuire, fait des envieux. Une station serait la bienvenue à Parilly. Et on en profite pour rappeler que les réseaux cyclables de Vénissieux auraient besoin d'améliorations.

Source Le Progrès



Le métro est plein à craquer

Après les tests de nouvel aménagement qui sont en cours sur une rame du métro D, le SYTRAL a annoncé de nouveaux tests pour l'année 2007. Ils toucheront cette fois-ci la disposition des assises, qui seront placées sur les côtés et non plus dans le sens de la marche, un peu à la mode anglo-saxonne. Une manière selon l'autorité organisatrice de gagner un peu en capacité, en proposant plus de places debout aux voyageurs. Ces réaménagements pourraient alors être appliqués sur les rames du métro A et D, qui souffrent d'une surcharge chronique aux heures de pointe.

Source Métro



Les taxis veulent circuler sur les voies du tramway...

...

et puis quoi encore ? Gérard Collomb déclare dans les colonnes du Progrès, qu'il essaye de "négocier avec le SYTRAL". Mais il n'y a rien à négocier avec le SYTRAL : les plateformes tramway sont des voies ferrées, réglementées, et réservées à la circulation des modes ferrés. Il existe à Lyon 3 dérogations, qui ont été signées par l'Etat, mais elles restent exceptionnelles et sont données au cas par cas, quand aucune autre solution n'est possible.

- 1) Sur le Cours Lafayette, entre le Bd Jules Favre et Thiers/Lafayette, pour la circulation du trolleybus 1, car il y a impossibilité de le faire déceimment passer ailleurs.
- 2) Sur le Bd Vivier Merle, entre Lafayette et Bonnel, pour permettre le passage des bus et trolleybus provenant du couloir bus de Jules Favre.
- 3) Au nord de la station Charpennes Charles Hemu, dans une zone où la rue a été intégralement dédiée au tramway, avec des accès résidentiels uniquement, qui ne sont pas possibles ailleurs.

Ces 3 cas sont bien spécifiques, et accordés aux taxis, qui en ont malheureusement fait une généralité, et veulent maintenant l'appliquer à l'ensemble des voies tramway circulables de l'agglomération lyonnaise, notamment l'avenue Berthelot.

Mais ont-ils pensé à l'implication d'une telle mesure sur le fonctionnement du tramway ? En effet, le tramway bénéficie actuellement d'une priorité absolue aux carrefours à feux, qui lui est accordée grâce à sa détection par des boucles, et des balises embarquées. Lors de cette prise en compte spécifique, les tramways passent les carrefours, en pénalisant tout ou partie de la circulation générale.

Plusieurs problèmes se posent alors :

- 1) Les taxis ne pourront pas être pris en compte à l'avance par les feux, et pourront alors retarder le passage d'un tramway.
- 2) Les passages incessants de taxis dans les carrefours tramway vont considérablement dégrader le reste de la circulation automobile, et des bus. (ouverture de beaucoup plus de phases tramway, qui de plus ne seront pas acquittées, et donc pas raccourcies au maximum).
- 3) Les taxis peuvent "s'échapper" d'une plateforme tramway en plein carrefour ou en pleine rue, contrairement aux tramways : danger !

Les taxis bénéficient déjà d'une autorisation de circuler dans les voies réservées aux bus, et une grande partie d'entre eux sont irrespectueux des règles élémentaires du code de la route (vitesse, feux rouges...). Peut être devraient-ils montrer l'exemple, en tant que professionnels de la route, plutôt que d'arracher le bras du Maire quand il leur tend seulement la main...

Si la demande est réellement faite au SYTRAL, ces derniers vont certainement beaucoup rire.



La circulation de véhicules routiers sur les plateformes tramway est soumise au STRMTG, qui n'accorde que quelques dérogations. A Lyon, les dérogations sont généralement données aux autres modes de transport en commun, qui ne peuvent pas emprunter un autre itinéraire.



Vers un métro B enterré...

Alors que la concertation publique sur le prolongement du métro B à Oullins vient de commencer, on apprend que la solution de franchissement du Rhône en aérien vient d'être abandonnée par Bernard Rivalta, Président du SYTRAL. En effet, le métro B devra franchir le fleuve, et les études de la SEMALY semblent avoir démontré que la version aérienne du projet est à proscrire. Il n'est pas question de relancer le débat sur l'esthétique d'un pont ou sur le bien fondé d'un franchissement aérien, mais bel et bien de décrypter les arguments avancés par l'autorité organisatrice, pour enterrer cette option...

"Le pont aurait été en zone Seveso". Argument tout à fait louable, quand on connaît le secteur, très proche des usines de Pierre Bénite. Mais alors, comment expliquer la présence de l'autoroute A7 dans ce même périmètre, ainsi que de l'école primaire de la Saulaie ou de nombreuses habitations ?

Le métro B va donc devoir plonger dans la roche, sous les 17 mètres d'eau que compte le Rhône juste au sud de son confluent avec la Saône, ou bien filer dans des caissons immergés sur le lit du cours d'eau...

Les chiffres :

- > 1,7 km de prolongement entre "Stade de Gerland" et "Oullins Gare"
- > 194 millions d'euros.
- > 20 000 passagers supplémentaires attendus en plus sur la ligne B.
- > Mise en service prévue en 2013, après 4 ans de travaux.

A titre comparatif : T3

- > 14,6 km
- > 177 millions d'euros.
- > 20 000 passagers attendus
- > 2,5 ans de travaux.



Un technicentre TGV pour Lyon

La SNCF se porte bien, et elle investit dans notre région lyonnaise. Avec une hausse du chiffre d'affaire du trafic voyageurs de 4,5%, dont l'essentiel provient d'une hausse de 10% du trafic des TER, la SNCF va engager plusieurs chantiers en région lyonnaise, et des déménagements d'importance.

C'est tout d'abord un "technicentre" TGV qui va voir le jour dès 2009 à La Mouche, près de Jean Macé, tout prêt du centre de maintenance des TER déjà existant, qui va être développé. Ce centre sera capable à terme d'entretenir près de 60 rames de TGV, et va employer jusqu'à 500 personnes en 2012. A la Guillotière, c'est un poste d'aiguillage unique qui va voir le jour. A Jean Macé, une halte ferroviaire sera construite, les travaux devraient débuter cette année.

Du point de vue immobilier, la SNCF investira à partir de 2009 15 000 m² dans la future Tour Oxygène (qui en comptera 26 000), près du centre commercial de la Part Dieu. A St Paul (Lyon 5ème), c'est une résidence hôtelière qui verra le jour dans la gare SNCF. Enfin, le quartier de la Confluence accueillera la direction régionale de la SNCF qui déménagera depuis Perrache.

Source Tout Lyon



« A7 » : enfin un axe fort en rocade

Gérard Collomb (Maire de Lyon) et Jean Paul Bret (Maire de Villeurbanne) l'ont annoncé jeudi soir, une nouvelle ligne de trolleybus devrait voir le jour dans le mandat 2008-2012 du SYTRAL, qui devrait desservir les deux communes. Nous sommes désormais habitués aux lignes exploitées en Cristalis articulés, il en sera sans doute de même pour cette ligne, qui pourrait bien s'appeler "C4". Mais ce nouvel axe fort, défini dès l'origine dans le Plan des Déplacements Urbains (PDU) comme axe "A7", a pour originalité d'offrir une desserte réellement nouvelle, par rapport aux lignes déjà existantes, qui relient généralement le centre à la périphérie. D'après les deux maires, les Villes de Lyon et Villeurbanne manquent cruellement d'une liaison Nord / Sud, qui permettrait de relier les quartiers entre eux en plus du centre de Lyon.

Cette nouvelle ligne de trolleybus devrait comporter des sites réservés, et les premières interrogations se posent déjà quant à la faisabilité de sa progression, dans certaines zones qui sont aujourd'hui bien étroites, notamment dans la partie nord, à Villeurbanne. Dans la partie sud, entre la Confluence et Lyon 8ème, la voirie est beaucoup plus accueillante.



Perrache veut se déplacer, mieux

Le Comité d'Intérêt Local (CIL) de Perrache regarde avec anxiété le développement du sud de la Presqu'île, qu'on appelle désormais la "Confluence". Avec l'arrivée prochaine d'un grand pôle de loisirs et de nouveaux logements, ce quartier jusque là abrité derrière la gare de Perrache va exploser, et les habitants s'interrogent sur l'avenir des déplacements dans ce secteur, amené à devenir un véritable centre-ville.

Pour son Président, une meilleure répartition des déplacements entre la voiture individuelle et les transports en commun est souhaitable, car aujourd'hui, la circulation est devenue insupportable. Pour améliorer la desserte du quartier, il prône notamment un prolongement des tramways T1 et T2 jusqu'au métro "Stade de Gerland", ainsi que la création du fameux pont des Girondins, le percement de quelques voûtes de Perrache pour rallier plus facilement le nord de la Presqu'île. Enfin, un déclasserement de l'autoroute est pour lui un élément essentiel à l'amélioration du cadre de vie des lyonnais vivant dans



Arrêt d'exploitation en série sur le réseau TCL

Début de semaine difficile sur le réseau TCL. Mardi vers 14h40, les lignes T1 et T2 ont tout d'abord été perturbées dans le secteur du Pont Gallieni, en raison de problèmes techniques (déclenchement d'une alarme incendie dans une sous station d'alimentation électrique, sans conséquences). La ligne T2 a été limitée à la station "Centre Berthelot". L'exploitation des deux lignes a finalement pu reprendre normalement vers 15h50.

Moins de 30 minutes plus tard, c'est le métro B qui a été arrêté, mais cette fois-ci en raison de la présence d'un colis suspect à la station "Stade de Gerland". Un service partiel a cependant été assuré entre "Charpennes" et "Jean Macé" pendant l'intervention des équipes de déminage.

Lundi, c'est la ligne de métro A qui a été perturbée en raison de l'intrusion de pickpockets à la station "Bellecour" dans le tunnel du métro, jusqu'à la station "Ampère" où les auteurs ont été arrêtés à leur arrivée... Suite à un long arrêt d'exploitation de plus d'une heure, sans courant électrique, plusieurs rames ont dû être rapatriées au dépôt en raison d'ennuis techniques, poussées par d'autres rames. Ce sont en tout 6 rames qui ont ainsi été sorties du carrousel en pleine heure de pointe, d'où la durée importante des perturbations sur le métro A et la foule dans les stations.



Prendre les transports en commun : un vrai choix !

Les utilisateurs de la gare de Crépieux, à Rillieux, ont été interrogés par des observateurs de quartier afin de mieux cerner leurs habitudes, et de faire remonter les différents points, positifs comme négatifs. La plupart sont des usagers quotidiens des TER, à destination de Lyon Part Dieu ou Lyon Perrache. Ils sont 80% à être satisfaits du service rendu par la SNCF, notamment la rapidité de la liaison vers la rive gauche du Rhône. Il ne faut en effet que 6 minutes pour rallier la Part Dieu, alors que le secteur de Crépieux est congestionné par les véhicules particuliers aux heures de pointe, ce qui donne une autre longueur d'avance aux trains.

Petit bémol cependant quant aux retards encore trop fréquents sur cette ligne, qui relie Lyon à Ambérieu en Bugey, et par rapport aux horaires non adaptés aux horaires de travail. La gare reste toutefois sous-utilisée en raison d'un certain manque de communication...

Un autre chiffre intéressant : 70% des utilisateurs des trains à Crépieux ont un véhicule personnel. Prendre les transports en commun est donc pour eux un réel choix.



Découvrez les lignes du réseau TCL



La ligne 35
L'anonyme...



Par Bobméto

A partir numéro 35, nous abordons toutes les lignes qui n'ont jamais été exploitées en tramway.

Ce numéro 35 a été utilisé pour trois lignes bien distinctes en des points différents de l'agglomération, mais toujours sur la rive gauche du Rhône.

1938 (28 mars) : création d'une ligne, assurée en autocars, entre Perrache et le nouvel Hôpital Edouard Herriot (Grange Blanche) par le pont Pasteur et différents quartiers à travers des rues des lignes 32, 34 et 38 actuelles.

1939 (30 avril) : un peu plus d'un an après sa création, cette ligne très déficitaire, est reprise par les cars Lafond, et carrément supprimée quelques mois après.

1950 (5 juin) : reprise de ce numéro 35, pour une ligne reprenant une partie de l'ancien tram 27, entre les Brotteaux et Vaulx en Velin.

1956 (3 décembre) : ligne limitée à Cusset (en correspondance avec trolleybus 7).

1965 : fusion avec la ligne 37 et le numéro disparaît à nouveau.



PCK n°157 vu à Vaulx en Velin en 1950



PCM n° 1216 vu sur le Quai Gailleton en 1969

1966 : l'OTL avait créé en 1949 (à la suppression du tram sur la 12) une antenne de cette ligne pour desservir la Borelle et prolongée vers le nouveau quartier du Charréard en 1959. Ce service appelé 12 B, exploité en autobus Berliet PH 100, repris le numéro 35, sur l'itinéraire Bellecour – Le Charréard.

1967 : mise en service de PCM (série 1200).

1969 : les fréquences augmentant, on retrouve un panachage de PH et PCM.

1973 (3 décembre) passage en libre-service avec la mise en service des tout premiers autobus Berliet PR 100 PA (série 2701 à 2709).

1976 (juillet) : les PR 100 sont remplacés par des Saviem SC 10 (série 2400).

1977 (14 février) : mise en service de PCM rénovés (série 3200).

1980 (23 novembre) : SC 10 série 2400.

1984 (5 novembre) mise en service de bus neufs : RVI SC 10 R série 1500.

1991 (9 septembre) métro ligne D et prolongement avec 1 voiture sur 2 à Corbas.

1993 (4 janvier) métro D à Vénissieux : suppression de la desserte de Corbas reprise par ligne 54) mais prolongement du Charréard à Minguettes-Damais

(6 septembre) suppression du prolongement aux Minguettes pour un retour aux origines avec un trajet Bellecour – Le Charréard

1998 (31 août) : mise en service de SC 10 R série 1600

2001 (2 janvier) : avec l'arrivée du tramway, la ligne déserte Bellecour au profit du 53 pour se limiter au parcours Jean Macé – Le Charréard.

2002 (janvier) : R 312 série 3100

2006 (mars) Agora Line 3931 à 33 en complément des R 312
(octobre) Agora S série 2700 à la place des Agora Line



PR100 n°2701 vu en juin 1974



SC10 vu en juin 1986



SC10r vu au « Grand Trou » en juillet 2001



R312 vu à Jean Macé en février 2003



Ci-dessus : les SC10R de la ligne 35 remisés au dépôt d'Audibert (Lyon 8ème).

Ci-contre : un SC10R stationné à l'ancien terminus de Bellecour Charité.



Février 2007 : à quoi ressemble la ligne 35 d'aujourd'hui ? Equipée depuis le mois de mars d'Agora Line, et depuis octobre d'Agora S, la ligne se modernise peu à peu, après avoir eu beaucoup de mal à lâcher ses vieux SC10, et ses R312 s'accrochant encore jusqu'à très récemment.

Ci-contre, la ligne est stationnée à Jean Macé, son terminus. Elle dépose et prend les voyageurs au même arrêt. Les Agora S équipent désormais intégralement la ligne, qui a pris un sacré coup de jeune.

Très discrète, cette ligne ne bénéficie pas d'une fréquence très bonne (13 minutes au mieux, pendant les heures de pointe du matin et du soir en période normale). Elle stationne ici derrière les lignes 96, 4 et 18, en queue de peloton.

Pour notre visite, nous la surnomons « L'anonyme ».



Ci-contre, la ligne 35 échouée au milieu de la place Jean Macé, l'hiver 2005/2006, encore équipée de R312 à l'époque. Ce jour là, tous les bus TCL sont rentrés au dépôt pour cause d'intempéries neigeuses.

La sortie de la place Jean Macé se fait en travers de l'avenue Berthelot, après avoir franchi les voies du tramway T2. Le bus tourne à gauche pour prendre cette avenue, sur 500 mètres environ, entre les stations de tramway « Jean Macé » et « Garibaldi - Berthelot ».

Nous longeons les voies de chemin de fer, à l'endroit où sera prochainement construite la halte ferroviaire de Jean Macé, qui devrait être inaugurée en décembre 2009.



Ci-contre, notre Agora S passe derrière la station « Jean Macé » du tramway T2, et passe le long des voies SNCF, qui sont surélevées à cet endroit.





Carrefour Garibaldi / Berthelot : nous tournons à droite dans la rue du Vivier. Cette rue a été mise à une voie pour permettre l'insertion d'une piste cyclable à double sens séparée de la circulation générale par une bordure haute. Elle est très fréquentée, et a permis une forte diminution des vitesses pratiquées sur cet axe.

Ci-contre, un Agora passant rue du Vivier avec, au premier plan, la piste cyclable.

Ci-dessous : notre bus a atteint l'avenue Pressensé, après s'être arrêté pour la relève près du dépôt d'Audibert.

La rue Pressensé que nous allons suivre jusqu'au bout, pour entrer dans Vénissieux, au bout d'une immense ligne droite.





La traversée du boulevard L. Bonnevay juste au nord de l'arrêt « Tachevelin » nous amène au bout de l'avenue Pressensé, où nous tournons à gauche, sur le Bd Marcel Sembat.

Ci-contre, la ligne 35 quitte l'arrêt « Carrefour Sembat Curie » en direction de Jean Macé. Elle laisse la 52 sur sa gauche.

Nous sommes Bd Marcel Sembat.



Ligne 35 vue près de l'arrêt « Tachevelin » en direction de « Vénissieux - Le Charréard ».



Après un nouveau virage à droite, nous nous engageons sur un nouvel axe fort : l'avenue Curie à Vénissieux. Cet axe accueillera en avril 2009 la ligne de tramway T4, qui reliera le Jet d'eau des Etats Unis aux Minguettes.

Pour le moment, la ligne 35 doit s'accommoder des travaux de déviation des réseaux, et bientôt des travaux de plateforme.



Les bus se croisent avenue Curie, qui est désormais vierge de tous ses platanes.



Gare de Vénissieux : nous sommes désormais sur un site propre à double sens, juste devant l'entrée du métro D et de la gare SNCF.

Nous sortons de ce site propre, mais quel traquenard ! Nous sommes pris dans des embouteillages importants, nous sommes en effet en pleine heure de pointe du soir.

Notre bus se place sur la gauche de la chaussée, pour tourner rue Paul Bert. En face de nous, un Citelis 18 sur la ligne 48E.





Rue Coblod, nous fonçons en direction du quartier du Charréard, à Vénissieux.

Le mois prochain :

Rendez-vous sur la ligne 36, entre « Minguettes - Darnaise » et « Duchère - Plateau », sur les traces de la future ligne T4.



Le terminus « Vénissieux - Le Charréard »



En direction de Jean Macé, la ligne effectue une boucle



La signalisation
ferroviaire

La signalisation ferroviaire, par Olive

L'objectif de cet article n'est pas de détailler l'ensemble de la réglementation ferroviaire, mais de présenter les principes de la signalisation et d'illustrer les signaux les plus rencontrés. Les règles de la voie unique sont également occultés car elles répondent à des normes bien particulières, la signalisation mécanique quasi inexistante dans notre région ne sera pas abordée non plus.

La signalisation a pour but de pallier aux 5 risques ferroviaires qui sont :

- Le déraillement (dépassement de vitesse dans une courbe ou sur des appareils de voie).
- Le rattrapage (collision entre 2 trains circulant dans le même sens sur la même voie).
- Le nez-à-nez (collision entre 2 trains circulant en sens contraire sur la même voie).
- La prise en écharpe (collision entre 2 trains sur 2 voies convergentes).
- Les obstacles sur la voie.

Principe du cantonnement :

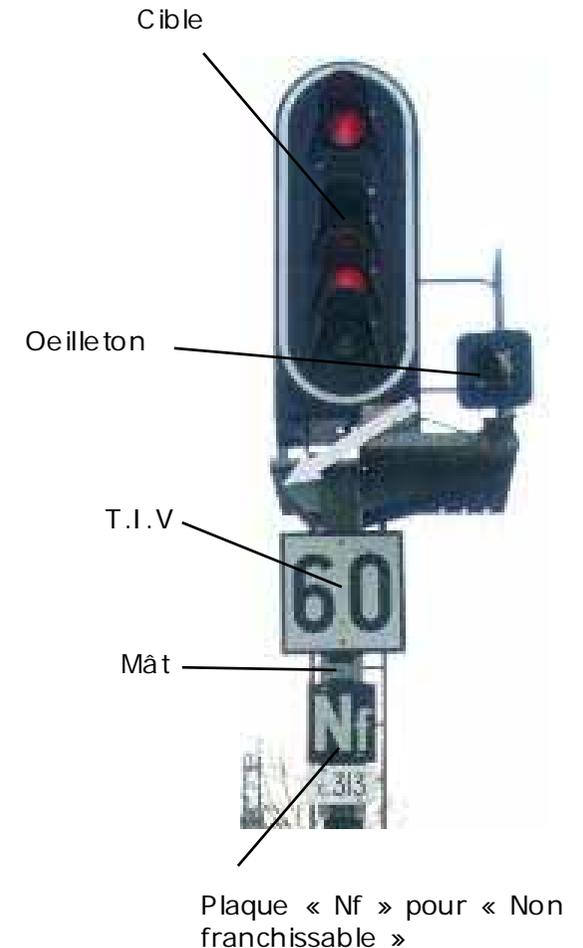
Une ligne est divisée en plusieurs sections appelées cantons, d'une longueur de 1500 mètres environ. Chaque entrée de canton est commandée par un signal. Le passage d'un train au droit d'un signal provoque, à son passage, la fermeture du signal, il bascule au rouge (sémaphore); le signal du canton précédent bascule du rouge au jaune (avertissement), celui encore en amont bascule du jaune au vert (voie libre), et ainsi de suite.

Présentation des signaux :

Les signaux sont normalement présentés à gauche de la voie à laquelle il s'adresse (à droite en Alsace-Lorraine), ou bien au-dessus.

Ils comportent:

- Une cible dans laquelle se trouvent les ampoules proprement dit
- Un mat sur lequel on trouve des plaques d'identification:
 - * plaque NF (Pour non franchissable) si l'indication la plus restrictive qui peut être présentée est le carré,
 - * F (pour franchissable) si c'est le sémaphore.
- Un oieillon, petit feu blanc-bleuté qui s'allume lorsque le signal présente une indication autre que le carré, il sert donc à différencier un sémaphore d'un carré dont l'un des feux serait grillé.



Les signaux de protection:

*Le carré:

Il présente, 2 feux rouges fixes. Il commande au conducteur l'arrêt absolu avant le signal. Le conducteur ne peut pas repartir tant que cette indication lui est présentée. Ce signal sert à protéger les appareils de voie (aiguillages, croisements...), les PN, les sections électriques (aux abords des sous-station) afin d'éviter qu'un train n'alimente intempestivement par pontage une section de caténaire mise hors tension.

*Le carré violet:

Il présente 1 feu violet, il a exactement la même signification que le carré mais est implanté sur les voies de service. Certains carrés violets de type bas sont néanmoins présents sur les voies principales pour permettre l'exécution des manoeuvres.

Les signaux d'espacement:

*Le sémaphore:

Il présente un seul feu rouge fixe. Il commande au conducteur l'arrêt avant le signal, puis autorise de repartir en marche à vue jusqu'au signal de cantonnement suivant.

*Le feu rouge clignotant:

Il commande au conducteur de s'avancer en marche à vue sans dépasser 15km/h au franchissement du signal.

Les signaux d'annonces:

*L'avertissement:

Il présente un feu jaune fixe. Il commande au conducteur d'être en mesure de s'arrêter avant le prochain signal qui peut présenter le carré, le sémaphore ou bien le feu rouge clignotant, il peut également annoncer un heurtoir.

*Le feu jaune clignotant:

Il commande au conducteur de s'arrêter avant le signal annoncé à distance réduite par l'avertissement suivant, la distance entre l'avertissement et le signal d'arrêt étant courte, il s'agit d'un "préavertissement".

*Le feu blanc:

Il commande au conducteur de s'avancer en marche à vue (ou en marche en manoeuvre sur voie de service).

*Le feu blanc clignotant:

Il commande au conducteur de s'avancer en marche en manoeuvre sur une voie relativement courte (sas ou impasse).



*Les indicateurs de directions: Afin d'être renseigné sur l'itinéraire tracé par l'aiguilleur, des indicateurs de direction sont montés avec le signal de protection de l'aiguille et présente un feu blanc pour la première direction géographique à partir de la gauche, 2 feux pour la deuxième direction géographique à partir de la gauche, 3 feux pour la 3ème direction, etc...

Les signaux de limitations de vitesse:

*Les TIV (tableaux indicateurs de vitesse):

Les zones de limitations de vitesses permanentes sont matérialisées par des pancartes fixes d'annonce présentant la vitesse à ne pas dépasser au franchissement de la pancarte Z (pour zone), le conducteur ne pourra reprendre sa vitesse normale que lorsque son train aura dégager la pancarte « R » (pour reprise).

Les TIV ont différentes formes suivant la catégorie de train à laquelle ils s'adressent.

*Le franchissement des appareils de voie peut se faire à 2 vitesses différentes, suivant la position de l'aiguille (voie directe ou voie déviée). On utilise dans ce cas soit des TIV mobiles, soit des signaux de ralentissement + rappels de ralentissement.

Le conducteur rencontre successivement:

- Un signal de ralentissement 30 (2 feux jaunes horizontaux fixes), 60 (2 feux jaunes horizontaux clignotants) ou bien un TIV mobile à distance.
- Un signal de rappel de ralentissement 30 ou 60 (2 feux jaunes verticaux fixes pour le 30 ou clignotants pour le 60) ou un TIV de rappel
- Le chevron pointe en bas qui matérialise le début de la zone à franchir à vitesse réduite, le conducteur ne pourra reprendre sa marche normale que lorsque son train aura dégager la (ou les) aiguille(s).

Les signaux électriques:

-Les sections de séparations: Elles se trouvent au niveau des changements de tension caténaire (passage du 1500V continu au 25000V monophasé ou bien entrée sur ligne à grande vitesse) et sont matérialisée comme suis :

*Un signal à distance baissez panto.

*Un signal d'exécution baissez panto.

*Un signal de fin de parcours avec indication de la nouvelle tension d'alimentation.

Une pancarte REV qui indique que le train a dégagé la section, le conducteur peut alors relever son pantographe et reprendre la traction.



-Les sectionnements

Présentées sous 25000V uniquement, ces pancartes matérialisent les zones neutres entre 2 sections alimentées par 2 sous stations différentes, ces zones sont obligatoirement franchies traction coupée et disjoncteur ouvert, sous peine de gros dommages aux installations comme à la locomotive, elle sont matérialisées par:

- *Une pancarte sectionnement à *** mètres.
- *Un signal d'exécution coupez courant.
- *un signal de fin de parcours
- *une pancarte REV (idem que le baissez panto).

*Le signal fin de caténaire: dénommé cacahuète ou soutien-gorge chez les cheminots, cette pancarte marque la zone à ne pas franchir par une circulation électrique.

Pancartes diverses :

*Les mirlitons: Ils servent à repérer l'approche des signaux à visibilité réduite. Le conducteur rencontre successivement à 300 mètres du signal le mirliton 3, puis le 2 à 200 mètres et le 1 à 100 mètres.

*LM: Indique le point à ne pas dépasser pour les manoeuvres.

*Pancartes de quai : elles indiquent au conducteur l'endroit où il doit marquer l'arrêt suivant le nombre de véhicules de son train.





Alors que le groupement « Rhônexpress * » vient d'être officiellement désigné comme futur concessionnaire de LESLYS, le tramway qui reliera Lyon Part Dieu à l'aéroport St Exupéry, nous nous sommes rendus sur place, pour observer le terrain qui sera traversé par ce nouvel axe fort dès 2009.

Nous connaissons déjà le trajet de LESLYS entre la Part Dieu et Meyzieu Z.I., qui reprend l'intégralité de celui de T3, en s'affranchissant simplement de la majorité des stations (seules les stations « Vaulx en Velin - La Soie » et « Meyzieu Z.I. » seront en effet desservies). Ce qui est moins connu, c'est la « suite » de LESLYS, entre Meyzieu Z.I et l'aéroport.

D'abord prévu par l'ancien trajet du CFEL au nord de Pusignan, le conseil général du Rhône a définitivement rejeté cette option, préférant une ligne plus directe, par le sud de Pusignan.

Ci-contre, les stations « Vaulx en Velin - La Soie » et « Meyzieu Z.I. », qui ont été prévues dès l'origine à 4 voies, pour permettre le dépassement des rames de T3 par des rames de LESLYS. Les stations « Meyzieu Gare », « Gare de Villeurbanne », « Dauphiné - Lacassagne » possèdent également 1 ou 2 voies d'évitement. La station « Reconnaissance - Balsac » possède quant à elle une réservation pour un évitement futur.

Photo du haut : approche de la station « Vaulx en Velin - La Soie ». T3 stationne sur les voies extérieures, alors que LESLYS stationnera sur les voies intérieures.

Photo du bas : station « Meyzieu Z.I. ». Petite originalité par rapport aux autres stations. En effet, les rames de T3 stationnent de part et d'autre du quai central alors que les rames LESLYS stationneront sur les voies extérieures de la station.

* Groupement Véolia Transport, Cegelec, Vosslogh, Caisse des dépôts...





Au delà de l'ouvrage de la rocade de Pusignan, le CFEL sort du Grand Lyon et reprend son aspect sauvage. Pour le moment, aucun travaux n'ont commencé.

Au delà de la station « Meyzieu Z.I. », terminus de T3, la ligne s'arrête brutalement pour laisser place aux vieux rails tordus de l'ancien CFEL.

Actuellement, des véhicules de chantier s'affairent autour de la future ligne LESLYS pour la construction du contournement routier de Pusignan, qui passera au dessus de la ligne sur un ouvrage d'art qui a déjà été finalisé.





Au bout de notre zoom se dessine l'architecture grandiose de la gare TGV de Lyon - St Exupéry. La ligne LESLYS roulera encore 7 km pour l'atteindre. En tout, le trajet sera de 23 km, pour un temps de parcours estimé à 25 minutes, soit autant que pour l'ensemble de la ligne T3 qui, elle, effectue tous ses arrêts.



Plus loin, nous traversons la réserve de terrains dans laquelle va passer LESLYS. Des terrains aujourd'hui essentiellement agricoles, situés juste au nord des réservations foncières destinées à la construction de deux éventuelles pistes supplémentaires de l'aéroport, à l'ouest de l'aérogare actuelle.

Le tracé n'est pas encore définitif. Il semble en effet d'après les réunions publiques qui se sont tenues à Pusignan notamment, que les agriculteurs du secteur ne soient pas tombés d'accord avec le conseil général. La préservation d'espaces naturels serait en question...

Toujours à travers champs, le tracé de LESLYS devrait suivre de près ou de loin celui de l'avenue de Satolas Green. Il ne devrait pas y avoir d'intersections entre la ligne de chemin de fer et les routes, les croisement s'effectuant en dénivelation supérieure ou inférieure.

Ainsi, à l'approche du rond point de la RD 517, LESLYS devrait amorcer une descente, passer en dessous de la chaussée, puis effectuer une courbe à droite en direction du sud, pour rejoindre l'aéroport.





A l'approche de l'aéroport, la ligne LESLYS passera sous la RD 517, à proximité de l'actuel giratoire, près de la Z.A.C. « Satolas Green ».





Petit à petit, les parcs relais de la ligne T3 sont mis en service. Attention ! Ils sont réservés aux clients TCL qui ont validé un titre de transport dans la journée (ticket ou carte Técély). Ils ne sont pas ouverts la nuit (vous ne pouvez pas y laisser votre voiture en dehors des heures d'ouverture de la ligne T3).



Encore au stade d'étude, la ligne de trolleybus C2 est pourtant déjà présente, au moins dans les aménagements.

Ci-contre, la ligne empruntera ce nouveau site propre, qui profite pour l'instant aux lignes 59 et 70, qui desservent le transbordeur. Il s'agit d'un couloir d'accès réservé aux bus, gardé par un contrôle d'accès à barrière, qui n'est déclenché qu'au passage d'un bus TCL. Il permet d'éviter au moins la partie sud du pont Poincaré, saturé aux heures de pointe.



Plus loin, c'est un arrêt spécial « ligne forte » qui attend, avec le système VISULYS installé dans l'abribus, comme sur la ligne C1 déjà en service.

Du côté de la ligne forte de trolleybus C3, les travaux avancent également. Les premiers trolleybus devraient circuler sur la ligne 51 dès le mois d'avril. La mise en service totale de la ligne quant à elle devrait être effective en septembre prochain (fusion 1/51 en trolleybus articulés).

A Vaulx en Velin centre, les travaux de prolongement du site propre axial à double sens sont terminés, et la pose des lignes aériennes est en cours. Le pont de Cusset a même dû être complètement fermé à la circulation pour permettre la pose des lignes de contact, de 21h à 4h du matin.



La continuité Nord du site propre axial à double sens, qui s'arrêtait aux portes de Vaulx en Velin centre jusqu'à présent.



Le site est désormais prolongé plus au nord, et les bus pourront se réinsérer dans la circulation générale grâce à des nouveaux feux tricolores.



Les messages de promotion du SYTRAL sont visibles sur le chantier de la ligne.



Bientôt, le croisement des Agora L ne sera plus qu'un vieux souvenir à Vaulx en Velin. A la place les habitants pourront profiter de trolleybus Cristalis 18 mètres de dernière génération.



A proximité de l'Astroballe et du Pont de Cusset, le tracé de la ligne C3 emprunte une partie de l'échangeur de la porte de Cusset. Les lignes aériennes effectuent alors de magnifiques figures : de vraies montagnes russes !



Le nouveau terminus « Vancia - Château Bérard » de la ligne 59 n'est toujours pas en service. D'après le journal « Le Progrès », Kéolis Lyon serait dans l'attente d'un feu tricolore pour permettre la sortie des bus depuis une nouvelle voirie débouchant sur la route de Strasbourg.



Le terminus n'est toujours pas en service, car la Préfecture n'aurait pas donné son accord pour faire déboucher les bus sur la route de Strasbourg, qui est classée comme axe à caractère prioritaire.

Actuellement, deux blocs de béton ferment la voie réservée aux bus



Sur la route de Strasbourg, des feux devraient prochainement faire leur apparition.

Petit problème, l'actuel terminus de la ligne 59 est sur la sellette car le propriétaire du terrain souhaite le récupérer rapidement dans le cadre d'une opération immobilière.



Depuis la mise en service de T3, la ligne 67 a changé de terminus. Autrefois limitée à Meyzieu Plantées, elle va désormais jusqu'à Meyzieu avenue de Crottay, où un nouvel arrêt en encoche lui a été aménagé, pour permettre son stationnement de régulation au terminus.

Comme annoncé dans notre précédente édition, le rond point des 7 chemins, sur la commune de Bron, est en train de changer radicalement de visage. Les entreprises de travaux ont pris s'assaut le giratoire pour le transformer en vrai rond point « urbain », plus à l'échelle du quartier.

Le terre plein central a déjà été retouché : la partie semi franchissable a été définitivement supprimée. Les bus TCL doivent donc stationner à leurs arrêts, et non au milieu du giratoire comme avant.

Sur les branches du giratoire, des îlots piétons vont être construits au détriment des grandes largeurs des voies qui seront revues à la baisse. Inutile en effet de conserver des voies extrêmement larges, qui nuisent à la sécurité des usagers en entraînant des vitesses élevées, à proximité des arrêts TCL et du centre commercial tout proche.





Ci-dessus : l'entrée nord de l'ancienne voie sur berge a été complètement dégoudronnée pour laisser place à un tapis végétal et à des plantations d'arbres.

Ci-dessous, la chaussée autrefois empruntée par les véhicules a disparu..





Ambiances minérales et végétales, les berges du Rhône prennent forme et laissent place aux modes doux, qui ont enfin su conquérir cet espace en quête de recomposition. Autrefois réservé au stationnement des véhicules particuliers, il est désormais en train de devenir un espace de loisirs pour ses utilisateurs lyonnais ou non-lyonnais.

Un lieu remarquable : l'ex « fosse aux ours » qui est désormais une grande esplanade ouverte sur l'extérieur, donne une impression d'immensité à ce secteur qui était autrefois un « coupe gorge ».

La fosse aux ours, elle, a été investie par les pelleteuses de Lyon Parc Auto, qui en ont fait un parking souterrain, à quelques pas seulement de Bellecour...



Chantier à surveiller sur les communes de Lyon 7, Lyon 8, Vénissieux, Lyon 3 et Villeurbanne. Celui de l'axe fort A7, définit dans le PDU dès 1997 qui ferait l'objet d'études de la part du SYTRAL, pour éventuellement y créer une nouvelle ligne forte de trolleybus, à l'instar de C1/C2/C3.

Ci-contre la rue Barbusse à Lyon 8ème qui pourrait recevoir un double site propre bus dans son gigantesque délaissé urbain qui dort depuis des années...



St Germain au Mont d'Or :
Exemple d'un aménagement « REAL »



AVANT



APRES

Arrêts TCL aménagés en vis-à-vis

Mise en place de feux tricolores

Aménagement d'un vrai trottoir

Îlot de protection en dur, pour empêcher les dépassements lors des arrêts des bus (aménagement de sécurité routière)



En contrebas de la gare SNCF, l'accès à l'ancien parking a été réaménagé pour le rendre plus sécuritaire : réfection complète de la chaussée, mise en place d'un îlot pour protéger les mouvements tournants entrant dans le parc relais depuis le haut, sécurisation des piétons avec traversée munie d'un îlot...



L'accès au P+R avant le réaménagement : le stationnement sauvage était de mise...



A l'ouest de la gare, de nouvelles places de stationnement ont été aménagées pour faire face à l'engouement grandissant pour les TER, notamment à destination de Lyon centre.



Sur l'axe principal situé sur le quai de Saône, une signalétique spécifique et abondante a été placée pour inciter les automobilistes à s'arrêter, et à continuer leur trajet en train.



Entrée de la gare SNCF : les incontournables bornes billettiques « Oura ! »



Sur le parvis de la gare, le parking a également été réaménagé, avec création de places réservées aux personnes à mobilité réduite.



Comme on le voit, REAL ne s'intéresse pas qu'au train, au sens strict du terme. Il s'occupe également de l'aménagement des gares, à la fois pour les automobilistes qui souhaitent accéder aux parcs relais, mais aussi aux autres modes de transport, et notamment aux modes doux et aux transports en commun.

Les piétons, les cyclistes, les PMR et les usagers TCL n'ont en effet pas été oubliés.



➤ Les piétons et PMR : une traversée piétonne a été créée devant la gare, pour permettre l'accès au nouveau P+R. Elle est gérée par feux et une rampe PMR a également été accolée à l'aménagement.

➤ Les cyclistes : dans le sens montant, le plus dangereux pour les cyclistes, une bande cyclable sur plateau légèrement surélevé a été construite.

➤ Les usagers TCL : les arrêts TCL autrefois placés de façon hasardeuse ont été regroupés devant la gare, en vis-à-vis, juste à côté de la nouvelle traversée piétonne.



En terme de signalétique voyageurs, un gros effort a été fait sur l'intermodalité. Des panneaux spécifiques ont été installés, sur lesquels on peut trouver un plan de la ligne REAL sur laquelle on se trouve. On trouve également un plan de la gare, avec ses différents accès, et les numéros de téléphone des différents exploitants desservant la gare SNCF. Enfin, on trouve les horaires de la ligne TCL toute proche.

Sur les quais : des nouveaux panneaux d'affichage dynamiques ont été installés pour le confort d'attente et l'information des voyageurs.



L'actualité de Lyon en Lignes, en février 2007

Lettres d'information

Désormais, vous pouvez gérer vous-mêmes vos inscriptions à nos 2 lettres d'information de Lyon en Lignes.

2 lettres d'informations à votre disposition :

> La lettre d'information « Lyon en Lignes » : elle vous permet de prendre connaissance des dernières nouvelles du site, des sorties, etc...

> La lettre d'information « Info Trafic » : elle vous permet de recevoir en temps réel nos « Flash Trafic », qui vous informent des perturbations qui peuvent toucher les transports de Lyon et sa région.

Dans le nouveau module « Lettres d'information », vous pouvez à votre guise vous inscrire / désinscrire, choisir le format de réception de la lettre d'information (format TXT ou HTML).

A vous de jouer !

Merci à Elbricou pour la création de ce nouveau module !

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 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, gracieusement délivrée par Kéolis Lyon.

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

Si votre visage apparaît sur une photo parue dans notre 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, Rémi Désormière et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Février 2007