

La ligne 37

La Vaudaise

Lignes Pleine Lune

Bilan et propositions

Suivons les travaux

T3, le grand chantier continue !

Coup de gueule

C1 : et ça continue, une ligne forte à la lyonnaise !



Les lignes de l'Ouest Lyonnais :

Balade à Sain Bel

Souvenez-vous

Maggaly à Vaise : 10 ans déjà !

Revue de presse	<i>P3</i>
Découvrez le réseau TCL	<i>P18</i>
Dossier coup de cœur : les lignes de l'ouest lyonnais, épisode 2	<i>P32</i>
Souvenez-vous	<i>P44</i>
Sur les rails	<i>P52</i>
Suivons les travaux	<i>P56</i>
Enquête spéciale	<i>P69</i>
Coup de gueule	<i>P73</i>
La photo du mois	<i>P78</i>
La photo insolite	<i>P79</i>
L'actu de Lyon en Lignes	<i>P80</i>
Droits et remerciements	<i>P81</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.



Leçon de TER pour les collégiens



Plusieurs groupes de collégiens ont participé à une leçon de TER (Train Express Régional) organisée par la SNCF à la gare de Part-Dieu.

Polémique sur la largeur des voies de Lea et Leslys



Collision train-voiture
Lyon 3^e



Une collision s'est produite mercredi à Lyon 3^e entre un tramway et une automobile. Le conducteur de la voiture a été légèrement blessé.

Funiculaire : réouverture lundi



Demain, fin de perturbations des lignes 13 et 16

Cours Général-Gilou : retour à la normale demain

Les travaux de pose des rails à l'effondrement d'un mur bordant le lycée Diderot sont en phase d'achèvement. La circulation demeure perturbée.



Les travaux de pose des rails à l'effondrement d'un mur bordant le lycée Diderot sont en phase d'achèvement. La circulation demeure perturbée.

SNCF : quels chantiers ?

SNCF : quels chantiers ?

Plusieurs chantiers sont en cours de réalisation dans le réseau SNCF. Ces travaux visent à améliorer la sécurité, la ponctivité et le confort des voyageurs.

Vélo'v innové



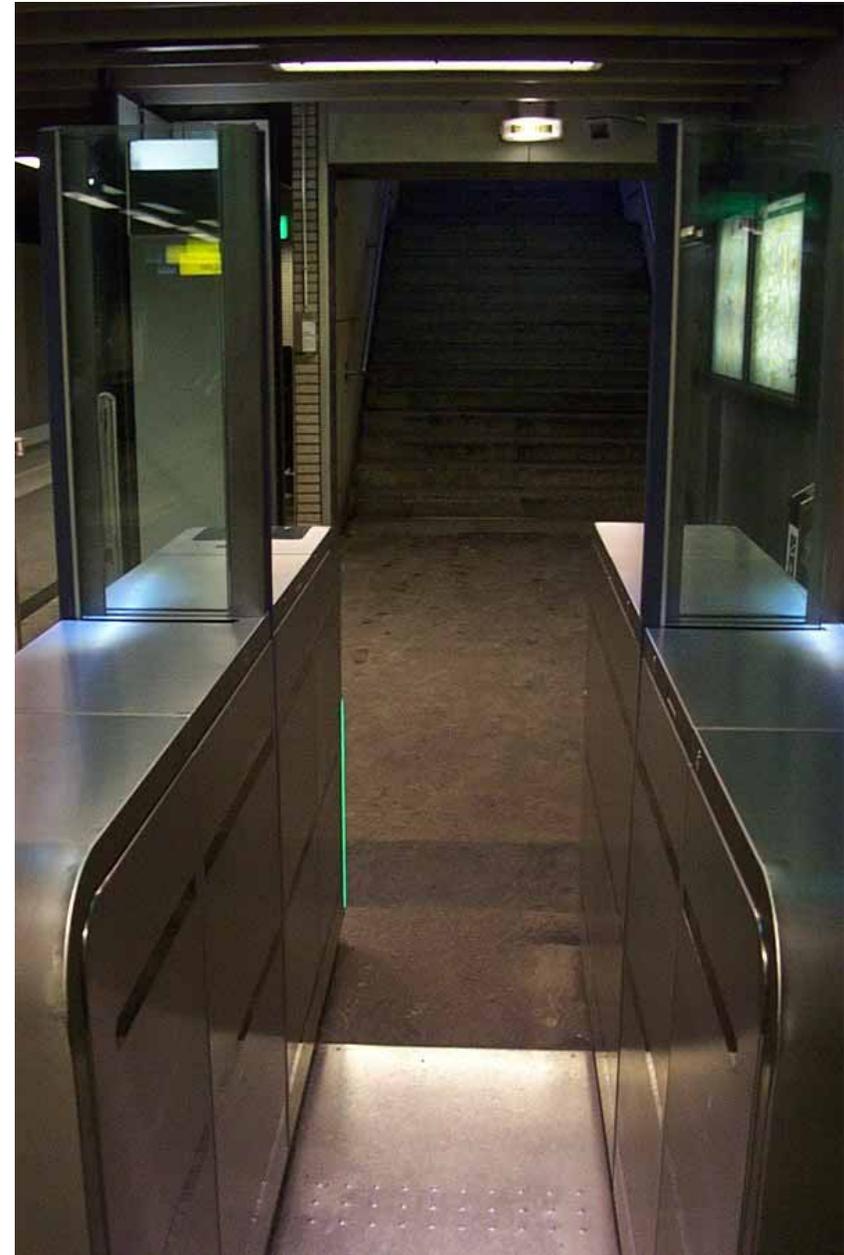
Le service de vélos en libre-service Vélo'v a été innové avec l'introduction de nouveaux modèles de vélos plus confortables et adaptés à différents usages.

Attention aux portillons

Le mensuel « Lyon Citoyen » fait état ce mois-ci d'un problème qui toucherait les portillons de contrôle d'accès du métro lyonnais, mis en place par le SYTRAL pour lutter contre la fraude. Après ceux qui se plaignent de leur lenteur de fermeture après une validation et un passage, qui permet à de nombreux fraudeurs de faire le "petit train", voici maintenant ceux qui se plaignent de les prendre en pleine figure en sortie.

Quand on sort du métro, il faut effectivement se présenter devant des portillons de sortie, qui s'ouvrent lorsqu'ils détectent votre présence. Si vous courez, vous allez évidemment les prendre en pleine poire, car leur ouverture n'est pas déclenchée par une opération du Saint Esprit, mais par votre présence sur des cellules situées à quelques centimètres des fameuses portes en verre. Si vous marchez normalement, il vous faudra marquer un léger ralentissement pour passer sans aucune difficulté. Là où la chose semble se "compliquer", c'est lorsque vous passez juste derrière un autre client, et que vous vous présentez aux portes de l'enfer : si vous calculez bien votre coup, vous arrivez pile au moment où les portes se referment, et vous vous faites bien peur. Mais les portes sont gentilles : elles se rouvrent immédiatement, en douceur ou avec violence, mais elles vous laissent finalement vous échapper de la torpeur du métro.

Nous réinventons les portillons "à la lyonnaise". Alors qu'ils existent et fonctionnent dans des dizaines d'agglomérations dans le monde, certains ont encore trouvé une spécificité lyonnaise... Que dire de plus : quand on arrive sur un portillon automatique, on marque un petit ralentissement, et tout se passe normalement. Ce sont encore les gens pressés qui se plaindront d'un système scandaleusement réglé par le méchant SYTRAL pour blesser ses clients...



Téléphoner avec un kit main libre

D'après un groupe d'experts, le fait de téléphoner au volant avec un "kit mains libres" serait presque tout aussi dangereux que de passer un coup de fil avec l'appareil en main. En effet, selon eux, le risque d'avoir un accident avec un kit mains libres serait 3,8 fois plus important pour les utilisateurs de cette parade, contre 4,9 fois plus important pour ceux qui ont l'appareil en main, par rapport à ceux qui conduisent avec les deux mains sur le volant, sans téléphoner. Un chiffre impressionnant, qui est pourtant compréhensible si l'on regarde les comportements de plus près. Le risque ne vient en effet pas seulement du fait ou non d'avoir les mains occupées par un appareil, mais surtout du fait de la déconcentration.

Un sondage effectué sur plus de 600 automobilistes montre que 44% d'entre eux avouent téléphoner au volant, dont 41% avec un kit mains libres. Paradoxalement, 67% des personnes interrogées estiment que l'interdiction du kit mains libres serait une bonne mesure.

Du côté des pouvoirs publics, on se résigne pour l'instant à interdire totalement le téléphone au volant. On préfère accentuer la sensibilisation quant à l'utilisation du kit mains libres au volant, et recommander aux entreprises d'interdire à leurs salariés d'utiliser leur téléphone au volant.

Une question assez complexe donc, mais essentielle dans les questions de sécurité routière. En agglomération, les automobilistes doivent porter leur attention sur multiples informations simultanées. L'usage du kit mains libres est-il vraiment prudent ?



Part dieu la catastrophe !

Nous ne le dirons jamais assez, le secteur de la Gare Part Dieu - Vivier Merle est une véritable catastrophe, en matière de gestion des trafics. Ce lundi en est encore la parfaite illustration. Lassée de se trouver bloquée à la hauteur du mail piéton Bouchut, la ligne C1 est désormais systématiquement détournée par la rue Servient, et doit dépercher, et donc perdre de précieuses minutes, et faire des acrobaties au milieu des voies du tramway. Quant aux bus provenant du sud (25, 36 et 47), ils sont également très fortement perturbés par des files interminables de véhicules qui s'engouffrent pour déposer ou récupérer des voyageurs à la gare SNCF.

Une situation qui semble inextricable : les services de Police se disent saturés et en manque d'effectifs. Les services de sécurité des TCL prennent donc le relais, mais ce n'est pas leur seule mission et ils doivent rapidement repartir. La police municipale ne travaillant pas les dimanches et fêtes, c'est donc une véritable anarchie qui s'auto-organise (c'est le cas de le dire) au sud de la Part Dieu. Les situations se débloquent souvent à coup de feux rouges grillés, de klaxons, d'énervements divers et variés de la part des automobilistes fautifs, mais aussi des piétons et des cyclistes qui peinent à trouver une place au milieu de tout ce bazarre.

Nouveau coup de gueule donc, pour dénoncer l'immobilisme du SYTRAL, du Grand Lyon et de la Ville de Lyon, qui sont simplement en train de faire des aménagements de voirie, en amont et en aval du problème, et qui ne vont que l'amplifier en organisant physiquement le stationnement interdit.

Il est grand temps de mettre en place un contrôle d'accès par barrière ou par bôme escamotable au début cet accès, uniquement accessible aux TCL, aux Taxis et aux autres ayants droit, afin de mettre un terme à cette anarchie quotidienne, et pour faire comprendre aux automobilistes que les places ne sont pas gratuites en centre ville, et qu'il n'est pas possible de poser un voyageur devant son train, sans qu'il est un minimum de marche à pied à effectuer.

Les lignes TCL sont nombreuses dans ce secteur, mais certains efforts sont également à faire pour augmenter les fréquences, notamment dans les périodes de forte affluence à la gare SNCF de Lyon Part Dieu.

On frôle l'asphyxie !



Les PDE ont le vent en poupe

Aujourd'hui, ce sont plus de 8 000 salariés qui bénéficient d'un PDE (Plan de Déplacements d'Entreprises) pour se déplacer à volonté sur le réseau TCL. Grâce à un partenariat entre le SYTRAL et leur entreprise (ou administration : PDA), les salariés bénéficient d'un abonnement "City Pass" par prélèvement automatique donc, à un tarif préférentiel (jusqu'à 50% de réduction). Le SYTRAL encourage le développement de ce genre de contrats, qui permettent d'offrir aux salariés une réelle alternative à la voiture individuelle.

Mais certaines entreprises vont encore plus loin. La société AVENTIS basée à Marcy l'Etoile a négocié avec le SYTRAL la prolongation de la ligne de bus n°98 jusque devant l'entrée de ses locaux, la construction d'un nouveau terminus en boucle, et la création de services spéciaux "98 Express", qui relie rapidement l'entreprise au métro D, à Gorge de Loup. Cette entreprise de 2 300 salariés peut désormais disposer des terrains qui étaient destinés à accueillir des parkings, pour étendre son activité : tout le monde a donc à y gagner !

Auto-Partage

Après Paris et Strasbourg, Lyon est récemment devenue la 3ème ville en France pour l'auto-partage. C'est l'association "La voiture autrement" qui a mis en place ce système innovant, qui se développe peu à peu depuis 2003. Récemment, c'est une nouvelle station qui a été créée dans le parc de stationnement de Lyon Parc Auto à Villeurbanne, fraîchement inauguré.

Ce système permet entre autre, pour les personnes effectuant moins de 12 000 km par an avec leurs véhicules personnels, de bénéficier d'un service de véhicules qui sont mis à leur disposition, moyennent un abonnement mensuel de 12,60€ et un paiement en fonction de la durée et de la distance parcourue. Le Président de l'association souhaite obtenir un accord avec le SYTRAL, autorité organisatrice des transports en commun lyonnais, afin de coupler leur formule d'abonnement avec celles proposées par les TCL. A terme, une seule et même carte permettrait alors de prendre les transports en commun, un Vélo'v ou un véhicule en auto-partage. Tout pour utiliser le moins possible la voiture !



Des Citélis encore et encore !

Contrairement à ce que nous vous annoncions dans notre précédent numéro, ce sont 47 standards et 13 articulés qui sont attendus pour la fin de l'année. Grande nouveauté : les articulés livrés seront en configuration 3 portes pour la MPA, et non 4 comme sur les véhicules articulés livrés depuis 1998. Une ineptie quand on sait que le choix de conserver des véhicules standards à 3 portes pour la MPA a été motivé par l'argument d'une plus grande fluidité pour les voyageurs. La remise en place du « self-service » sur les 18 mètres ne serait-elle pas la solution à toutes ces mesures sans cohérence ?

Toutes les rames à Poudrette par la Soie.

C'est depuis mardi 27 mars 2007 au soir que les voies du prolongement du métro A à la Soie sont empruntées par les rames du métro lyonnais. En effet, les rames qui rentraient aux ateliers de la Poudrette depuis l'arrière gare de L. Bonnevey, actuel terminus, passaient par la voie "nord" et par une voie provisoire extérieure, qui "shunte" la station "Vaulx en Velin - La Soie".

La voie "nord" va être temporairement condamnée au delà de L. Bonnevey alors que la voie "sud" qui passe par la nouvelle station est mise sous tension, ainsi qu'une signalisation temporaire en attendant la marche à blanc et la mise en service commerciale prévue fin septembre.

Finis le garage des rames en arrière gare de L. Bonnevey. Désormais toutes les rames rentrent au dépôt de la Poudrette en passant dans la station "Vaulx en Velin - La Soie".

Les Pays Bas testent le tram fret.

L'idée n'est pas nouvelle, mais elle a pourtant du mal à trouver de la crédibilité, malgré sa pertinence. C'est pourtant le pari que vient de lancer la société "CityCargo" à Amsterdam, Pays-Bas. Depuis quelques jours, deux rames tests ont été spécialement affectées à un service de fret, c'est-à-dire à du transport de marchandises ! D'après cette entreprise, le but est de remplacer à terme près de 2 500 camions entrant dans la capitale néerlandaise, pour réduire la pollution de l'air de 15 à 20%. Ce sont à terme 40 à 50 trams qui pourraient ainsi desservir la ville, de 7h du matin à 23h.

Les rames seraient chargées de leurs cargaisons dans les grands centres de distribution en périphérie (jusqu'à 30 tonnes de marchandises !), puis elles seraient déchargées en centre ville et acheminées en camionnettes électriques jusqu'à leur destination finale. Une organisation logistique qui mérite une attention particulière, quand on voit les problèmes de livraisons dans nos centres-villes congestionnés. Cependant, ce nouveau rôle donné au tramway nécessite de repenser la chaîne de distribution, pour inventer de nouveaux modes de fonctionnement et une nouvelle façon d'organiser les livraisons en ville.



Autobus articulé à 3 portes à Paris



Station « Vaulx en Velin – La Soie »



www.tramwayresources.com

Avaries techniques sur les tramways T1 et T2

Ce mois-ci, les tramways T1 et T2 ont été fortement perturbés par différentes avaries techniques, qui ont notamment touché les lignes aériennes d'alimentation électrique, mais aussi plusieurs pantographes (éléments qui servent à la captation du courant sur le toit des rames), qui ont dû être changés.

Tout d'abord, un camion a abîmé la ligne aérienne sous le centre commercial de la Part Dieu, en circulant à contre sens sur la plateforme du tramway. Une interruption du trafic de deux heures a été nécessaire pour la réparation des lignes par les services techniques dépêchés d'urgence par les TCL. Le lendemain, au même endroit, une rame a vu son pantographe se plier dans le descente de la rue Servient, en direction de Montrochet. Il semblerait que cette avarie soit indirectement liée à celle de la veille. En effet, l'accrochage des lignes aurait modifié sa tension jusqu' à la station « Thiers - Lafayette », et la passage de trolleybus de la ligne C1, qui coupent les lignes du tramway, n'aurait pas fait bon ménage... Une nouvelle interruption du trafic d'une heure a donc dû à nouveau être observée pour les interventions.

En fin de semaine, c'est la ligne T2 qui a été victime du même genre d'avaries : deux problèmes sur les lignes aériennes ont en effet été détectés sur la ligne près de la station « Ambroise Paré » et de « Boutasse Camille Rousset ». Plusieurs rames sont passés, endommageant leurs pantographes, avant un arrêt d'exploitation qui a duré en tout plus de 4h !

Arrachage des lignes aériennes rue Servient



Pantographe plié sur la ligne T1



Bus de remplacement sur T2 suite à 2 problèmes sur les lignes aériennes



Entretien lignes T1/T2

En fin de mois d'avril, les voies de T1 et T2 subissent un entretien périodique, qui consiste au ponçage du rail. Cette opération permet entre autre de reprofiler sa surface, et de réduire les nuisances sonores lors du passage des rames.

La rame 850

La rame 850, affectée à la ligne T3, a rejoint le centre de maintenance des tramways de St Priest pour y subir des réparations. Souvenez-vous, c'est elle qui avait déraillé à un passage à niveau suite à une collision avec un véhicule particulier. Il semble que le bouclier avant ait été endommagé par le choc, ainsi que le pare-brise et plusieurs vitres latérales. Un retour attendu, car la ligne T3 n'a que 2 rames en réserve, l'exploitation est donc tendue. L'intérim sur T3 est assurée par la 835, empruntée à T1/T2.



Impressionnante opération de ponçage, sous le périphérique L. Bonnevey (Ligne T2).



La rame 850, en cours de réparation à UTT St Priest.

Incendie à St Clair

Un acte de malveillance a entraîné l'incendie d'un local contenant des éléments essentiels à la signalisation des trains dans l'ancienne gare de St Clair, au nord de Lyon. Conséquence : un gros bazar pendant plus d'une semaine. Trains détournés, en retard, supprimés. Les voyageurs aussi bien que la SNCF ont été fortement pénalisés par cet acte délibéré. La SNCF a porté plainte contre X.



En l'absence de signalisation, les TGV croisent à très faible vitesse, ce qui a entraîné de très importantes perturbations, aussi bien sur les lignes à grande vitesse que sur les lignes classiques, où TER et trains Corail ont également subi des retards.

Ouest Lyonnais : Alstom fournira le tram-train

La SNCF a notifié à Alstom un marché de 200 rames de tram-train dont une première tranche ferme de 31 éléments, pour un coût d'environ 100 millions d'euros. Elles sont destinées aux projets périurbains Strasbourg – Piémont Vosgien, Nantes – Châteaubriant l'Ouest Lyonnais et probablement les futures tangentielle franciliennes (Sartrouville – Noisy le sec au nord, Achères – Versailles à l'ouest).

Ce nouveau type de matériel vient donc compléter la gamme TER développée depuis plus de dix ans en apportant une réponse nouvelle aux besoins des couronnes périurbaines. Le tram-train constitue une réponse spécifique aux lignes situées hors des grands axes, pour lesquelles les matériels existants n'apportent pas forcément une prestation appropriée.

En particulier, le tram-train s'avère particulièrement adapté pour la desserte de lignes à arrêts fréquents, comme c'est le cas sur l'Ouest Lyonnais, où, plus que la vitesse de pointe, c'est la capacité d'accélération et de freinage qui fait la différence sur la vitesse commerciale de l'offre. D'une architecture intermédiaire entre le tramway urbain moderne et le matériel ferroviaire, le tram-train concilie plancher bas partiel, espaces relativement ouverts pour les trafics les plus urbains et une capacité assise de l'ordre de 40% de la capacité totale, contre 25% pour un tramway urbain.

L'atout du tram-train est sa capacité d'évoluer vers un système interconnecté avec l'urbain. Si Mulhouse est en train de réaliser leur projet, dans le cas lyonnais, l'interconnexion n'est plus envisagée à court terme, comme elle pouvait l'être en 2000, lorsque fut lancée la réflexion sur le tram-train dans l'Ouest Lyonnais. Néanmoins, la fonctionnalité du matériel permettra d'envisager la connexion physique des réseaux lorsque la Région et l'agglomération seront sur la même longueur d'onde.

Le tram-train n'a pas vocation à circuler sur toutes les lignes ferroviaires : sa vitesse maximale de 100 km/h le rend peu adapté aux lignes classiques où les vitesses sont assez élevées : ainsi, Lyon – Ambérieu, le Val de Saône, la vallée du Rhône ou Lyon – Grenoble atteignant des vitesses de l'ordre de 140 à 160 km/h, les rames de grande capacité type TER2N demeureront plus appropriées. En revanche, les réseaux dédiés, tels que l'Ouest Lyonnais, constituent un terrain extrêmement favorables.

Le RegioCitadis a été fourni en Allemagne au réseau de Kassel, où fut retenue une version bimode. Dans cette ville, le tram-train circule sur des voies dédiées et non connectées au réseau ferroviaire allemand. Les rames y présentent des caractéristiques classiques pour un tel matériel : 37 m de long, 2,65 m de large, 220 places dont 90 assises et une vitesse de pointe de 100 km/h.

A l'heure actuelle, nous ne connaissons pas encore les détails techniques, en particulier le gabarit du futur matériel, qui sera déterminant pour les possibilités de connexion au réseau urbain. On précisera cependant que la possibilité d'une largeur de 2,40 m était demandée par l'appel d'offres et qu'il semblerait qu'Alstom ait réussi à constituer une proposition en ce sens.



La gare de Perrache fête ses 150 ans

C'est le 2 juin 1857 que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon mettait en service la gare de Lyon Perrache, après l'achèvement d'un chantier de trois ans comprenant le percement du tunnel de Saint Irénée, le franchissement de la Saône, la construction de la gare sur la presqu'île et le franchissement du Rhône, rejoignant l'axe Lyon – Marseille. Parallèlement, la Compagnie du Paris – Lyon – Méditerranée était fondée.

La gare de Perrache est l'œuvre de l'architecte François-Alexis Cendrier. Le choix de l'implantation perpendiculairement à la presqu'île fit débat, face aux partisans du choix d'une implantation parallèle aux cours d'eau. On rappellera d'ailleurs que l'embarcadère de la Compagnie de Saint Etienne à Lyon était situé le long du Rhône, à l'actuel emplacement du marché-gare.

La jonction Vaise – Perrache – Guillotière ne faisait pas l'unanimité dans le milieu économique lyonnais, qui considérait que la rupture de charge entre la gare de Vaise et celle de la Guillotière constituait une opportunité de développement économique majeure, qui ne fut guère convaincante auprès des autorités du Second Empire.

La disposition de la gare créait cependant une rupture physique entre le nord et le sud de la presqu'île et le PLM est en quelque sorte à l'origine d'une expression bien lyonnaise « derrière les voûtes ».

Perrache devint alors la grande gare lyonnaise, succédant à celle de Vaise qui assura l'intérim en attendant le percement du tunnel sous la colline de Fourvière. Elle échappa aux bombardements du 26 mai 1944 au cours desquels la gare de Vaise fut dévastée ainsi que le pont sur le Rhône et le triage de la Guillotière.

L'électrification de la ligne Paris – Lyon achevée en 1954, la gare de Perrache vit son trafic sensiblement s'accroître, tandis qu'apparaissait le prestigieux Mistral en 1956, équipé de voitures DEV inox climatisées. Deux ans plus tard, la caténaire descendait à Valence, la ligne de Saint Etienne et celle d'Ambérieu étaient elles aussi électrifiées. L'itinéraire « bis » par Saint Clair et les Brotteaux était également sous tension, profitant au trafic de fret qui ainsi pouvait gagner la gare aux marchandises de la Part Dieu sans engorger la gare de Perrache.

Les années 1960 et 1970 marquèrent l'apogée du prestige de la gare de Perrache, quoique celui-ci fut quelque peu écorné par le lancement des travaux de la jonction A6-A7 sur le cours de Verdun, couronnée par le disgracieux centre d'échanges. Le métro arrivait en 1978 et les verrières de la gare se retrouvaient flanquées d'une passerelle massive ouvrant la gare sur le cours Charlemagne.

L'arrivée du TGV en 1981 a fortement réduit le prestige de la gare de Perrache qui devint le terminus du nouveau fleuron ferroviaire français. Les Brotteaux puis la Part Dieu à compter d'avril 1983 assurèrent l'essentiel du trafic en correspondance.

Perrache a largement profité du développement du trafic TER à compter de 1991 puisque les capacités de la gare de la Part Dieu ont en grande partie été consacrées au développement du trafic TGV, la Part Dieu étant la première gare de correspondance en France.

Siège désormais d'une intense activité, le projet de cadencement des sillons ferroviaires en Région Rhône-Alpes va profiter à Perrache dont les capacités en pointe devenaient limitées : la diamétralisation des dessertes périurbaines et un regain d'intérêt pour l'itinéraire via Vaise pour les flux à destination du nord-ouest de la Région vont ainsi bénéficier à la gare de Perrache, qui mise donc sur la complémentarité avec la Part Dieu.

Il n'en demeure pas moins que la présence de l'effroyable centre d'échanges de Perrache a lourdement défiguré la place Carnot, le cours de Verdun et la perspective sur l'élégant bâtiment Second Empire de Perrache. Depuis plus de dix ans est évoquée la restauration de cette perspective historique, mais les projets peinent à être concrétisés. Il est vrai qu'il faut préalablement éradiquer l'autoroute et enterrer le métro, deux projets qui ne sont pas des plus simples à mener...



Une nouvelle convention pour le TER

Approuvée par le Conseil Régional le 22 mars dernier, signée officiellement le 30 mars, en présence d'Anne-Marie Idrac, Présidente de la SNCF, Alain Sermet, Directeur Régional SNCF, Jean-Jack Queyranne, Président du Conseil Régional et Bernard Soulage, Vice Président chargé des transports, la nouvelle convention d'exploitation du TER Rhône-Alpes est donc désormais sur les rails.

Document essentiellement destiné à la définition des mécanismes financiers entre la Région et la SNCF, il présente toutefois de notables orientations qui se répercuteront sur le service aux usagers : la qualité globale des prestations, la ponctualité, l'information des voyageurs. La grande nouveauté en la matière sera l'indemnisation des voyageurs en cas de retards importants et récurrents. Oûra deviendra le support unique multimodal des transports dans la Région.

D'autre part, 44 millions d'euros seront engagés au titre du renforcement de l'offre, soit 16% de km-trains supplémentaires, dans le cadre du projet cadencement. Enfin, par une politique de remplacement du matériel roulant ancien, totalisant 600 millions d'euros sur la période 2005-2010, la capacité de transport en 2012 sera accrue d'un quart par rapport à aujourd'hui.



Des R312 lyonnais en balade !

Grâce à nos collègues parisiens et normands, nous vous proposons ces quelques photos d'anciens R312 Lyonnais expatriés, qui ont été retirés du réseau lyonnais, mais qui devraient mener une nouvelle vie sur d'autres réseaux, et notamment en région parisienne ou en Normandie où ils ont été récemment transférés.



Au milieu des « bus verts » du Calvados, ils ont été logotés aux couleurs de Kéolis « Pays Normands », et devraient permettre l'acheminement du personnel de l'usine de la Hague.





Ici d'anciens R312 lyonnais vus à Pantin, en région parisienne.



Leur destin est inconnu, mais quelques affiches présentes sur les vieux bus portent le logo « SNCF »...

Découvrez les lignes du réseau TCL



La ligne 37
La Vaudaise



Par Bobméto

1954 (3 novembre) :

Le train de Vaugneray est mort au soir du 2 novembre 1954 et le lendemain le service d'autobus de substitution prend le numéro 37 sur le parcours St Jean – St Just – Demi Lune – Craponne – Grézieu – Vaugneray, agrémenté les dimanches et fêtes par un service touristique sur la route des Crêtes et le col de la Luère. Sept autobus Renault R 4211 neufs sont affectés à la ligne

1957 (28 février) :

La ligne de Vaugneray est confiée au transports Lafond dès le 1er mars et le numéro 37 se trouve vacant



1955 - Vaugneray - Renault 1658



Le 1637 sur la ligne 37 aux Brotteaux en 1973

1961 (2 janvier)

Mise en service d'une navette d'autobus avec le numéro 37 entre Croix Luizet (correspondance ligne 27) et Vaulx en Velin

1965

Fusion avec la ligne 35 (Cusset -Vaulx en Velin) sous le seul numéro 37

1966 : la branche nord de la ligne est prolongée de Croix Luizet aux Brotteaux pour devenir une ligne en Y : Brotteaux ou Cusset – Vaulx en Velin. Autobus Saviem SC 2

1974 (septembre)

Mise en service d'autobus Saviem SC 10 (série 1100)

1975 (septembre)

Prolongement des Brotteaux à la Part Dieu

1977 (septembre)

Passage en self-service avec des SC10 rénovés (série 3100)

1978 (2 mai)

Mise en service du métro, prolongement de la ligne qui devient : Part Dieu (Courly) – Vaulx en Velin (M.Cachin) (la branche Cusset étant reprise par la ligne 57).

1980 (2 mai)

Changement de dépôt : La Soie au lieu de Alsace (SC 10 3100 et 2400)

1981 (novembre)

SC 10 2400 et 3400

1984 (avril)

Suppression de la ligne les dimanches et fêtes (décembre) : SC 10 3400 et 3500

1986 (14 avril)

Ligne entièrement équipée de SC 10 série 3500 (3534 à 43)

1987 (2 février)

SC 10R série 1400 (1444 à 53 ex « 80 »)

1989 (2 octobre)

Détournement pour la desserte du Mas du taureau



Le 3539 sur la ligne 37, vu le 17 juin 1986 rue des Emeraudes



Le 1459 vu aux Brotteaux le 7 mai 1990

1991 (9 septembre) : prolongement (1 voiture sur 3 env.) à Décines Réservoir. Part Dieu (sud) – Vaulx en Velin – Décines

1995 (3 août) : Mise en service de véhicules neufs R 312 série 3400 (3408 à 3421)

2000 (juillet) : La ligne reçoit les sept derniers Agora Line 3900, et se trouve donc panachée avec des R 312.

2001 (septembre) : Réception de nouveaux Agora Line (série 3700) ce qui élimine les R 312

2006 (4 décembre) : Avec la mise en service de T3, la ligne ne dessert plus Décines. Nouveau trajet : Part Dieu Sud – Vaulx M.Cachin et toujours les Agora Line séries 3900 et 3700



Le 1446 vu le 30 juin 1995 à Charpennes



3702 et 3705 neufs sur la ligne 37



Au sud de la Part Dieu, la ligne 37 file en direction de la rue Paul Bert, en passant devant les grandes barres de logements si caractéristiques des aménagements des années 70. C'est en compagnie des lignes 25, 28 et 47 qu'elle effectue l'arrêt « Part Dieu - Renaudel ».



L'arrivée sur la Part Dieu se fait par la contre allée du Bd Vivier Merle, qui débouche du Bd des Brotteaux. Nous cédon le passage aux bus qui arrivent sur notre gauche depuis la plateforme du tramway (C1, 36, 59), et filons vers le centre commercial de la Part Dieu, que nous desservirons.



En direction de Vaulx en Velin, nous sommes juste devant C1, sur un couloir réservé. L'arrêt «Part Dieu - Jules Favre » est en vue.



Nous sommes désormais dans le 6ème arrondissement de Lyon, juste devant l'ancienne gare des Brotteaux. Nous empruntons toujours le couloir de la ligne forte C1, mais pas pour longtemps. Nous devons en effet nous diriger vers Charpennes, via la rue des Emeraudes.



Rue des Emeraudes : nous suivons en surface la ligne B du métro, et passons sous les voies SNCF. Le sens retour de la ligne bénéficie habituellement d'un couloir à contresens, mais des travaux obligent le détournement de la ligne par le Cours Vitton et le Bd des Belges.

Charpennes : c'est généralement la foule qui attend. Les conducteurs. Le 27 est derrière nous, nous allons donc prendre le plus gros du trafic, pour la desserte de l'avenue Salengro à Villeurbanne.



En direction de la Part Dieu, c'est également un arrêt où beaucoup de clients descendent, pour très peu de montées. En effet, le rabattement sur la ligne B du métro et le tramway T1 sont immédiats.



Ci-contre, la ligne 37 tourne à droite juste avant de franchir les voies du tramway, pour un court passage sur le Cours Vitton.





Juste après Charpennes, nous voilà Place Wilson, où les services scolaires de midi et du soir s'insèrent. Une magnifique fresque en trompe-l'œil s'offre face à nous.





La Porte de Croix Luizet, limite territoriale entre Villeurbanne et Vaulx en Velin.

Quelques centaines de mètres plus loin, nous voilà sur l'avenue Salengro, au cœur de Villeurbanne Nord. La première partie de cet axe est vieillissante, dégradée. Plus loin, après avoir rejoint la ligne 38, l'axe revêt un tout autre visage : terre plein central végétalisé, éclairage design, axe restructuré, tout y est pour un axe plus vivable.

Un projet du Grand Lyon est actuellement en cours pour une requalification complète de l'axe, jusqu'à la Porte de Croix Luizet. Dans le cadre de ce projet, un couloir bus verra le jour dans le sens Vaulx > Lyon.



Nous sommes désormais à Vaulx en Velin La Grappinière, quartier en cours de réhabilitation grâce à l'arrivée de la ligne forte de trolleybus C3, dans les prochains mois. Notre bus circule sur un axe agréable à regarder, et les abribus neufs de type « ligne forte » accompagnent les lignes aériennes de C3, que nous côtoyons sur quelques mètres à peine.



Le dimanche, la ligne fait désormais terminus à « La Doua - INSA », en correspondance avec le tramway T1. Après avoir longé le campus de la Doua depuis la Porte de Croix Luizet puis le grand cimetière de la Doua, la ligne se positionne au terminus de la ligne 69, qui ne fonctionne pas le dimanche, pour déposer ses clients directement au tramway.

Un conducteur sympathique accepte volontiers nos prises de vue, puis repart presque aussitôt pour Vaulx en Velin.



Les lignes de l'ouest lyonnais

Episode 2

St Paul – Sain Bel



Lassés de rester en centre ville, nous avons décidé ce mois-ci de prendre l'air. L'air de l'ouest lyonnais, dans ses fameuses lignes TER, si typiques, et promises à un avenir moderne !

En effet, d'ici 2010, la première ligne de tram-train devrait y voir le jour, avec une électrification dans un premier temps de la ligne Lyon - St Paul / Sain Bel, ainsi qu'un doublement des voies, qui permettra d'augmenter la vitesse commerciale des trains, leur régularité, et permettre ainsi un cadencement plus efficace pour les usagers.

En attendant, nous avons décidé de faire une petite excursion sur les 3 lignes de l'ouest lyonnais :

- > Lyon St Paul - Lozanne
- > Lyon St Paul - Sain Bel
- > Lyon St Paul - Brignais

Notre voyage se fera en 3 étapes, qui seront essentiellement composées de diaporamas, afin de vous faire découvrir l'environnement de ces 3 magnifiques lignes, méconnues de nous autres habitués du réseau TCL urbain.

Un seul point de départ : Lyon - St Paul !

Ce mois-ci, notre code mission sera « SABE », pour Sain Bel



Photo Sylvain



Nous montons à bord de notre automotrice diesel en gare de Lyon – St Paul : c'est parti, nous sommes aux commandes !



Jusqu'en gare de Tassin, le chemin est connu puisque nous l'avons déjà emprunté le mois dernier pour nous rendre à Lozanne





Nous desservons la halte ferroviaire du « Méridien ».



Un peu plus loin, c'est une autre caravelle qui nous attend pour croiser dans un évitement. Nous circulons en effet sur une voie unique.



Sur la RN7, nous croisons rapidement la ligne de Sain Bel, juste après Lentilly. La ligne passe sur un pont métallique caractéristique au dessus de la route, puis file en direction du nord et de l'Arbresle.

Photo Sylvain

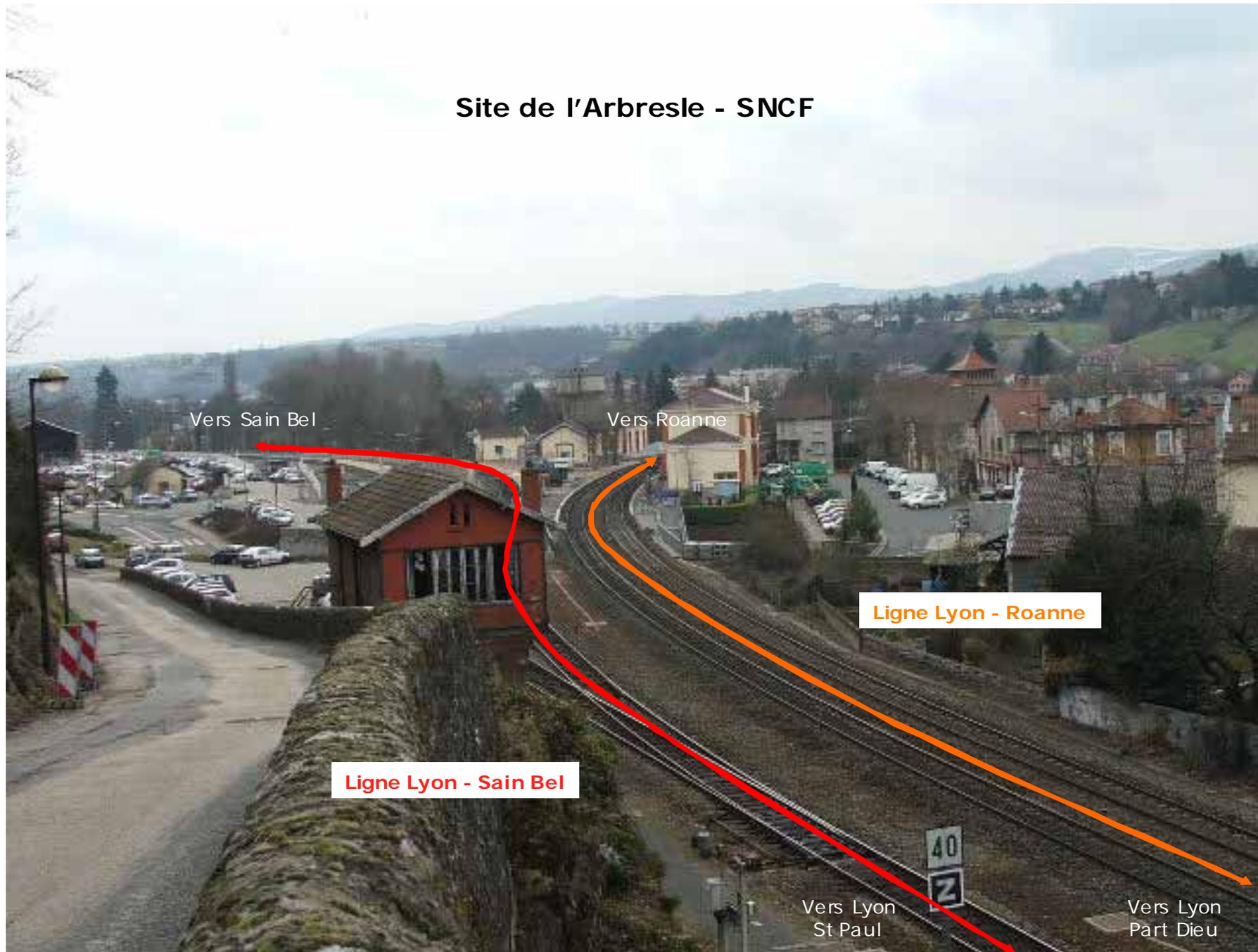
Fleurieu sur l'Arbresle : cette petite halte ferroviaire permet le croisement des rames.





L'arrivée sur l'Arbresle est impressionnante. La ligne TER plonge, frôle la ligne Lyon - Roanne, puis s'arrête en gare de l'Arbresle, à double voies.

Site de l'Arbresle - SNCF





Quelques secondes à peine après notre arrivée, c'est le Corail Lyon / Nantes qui passe sous nos yeux, tiré par sa vieille CC72000.

Notre TER paraît bien faiblard à ses côtés, peinant à grimper le petit raidillon qui lui permet de retourner à Lyon.

La gare SNCF de l'Arbresle – *Photo Sylvain*





A l'arrivée près des voies de service de l'Arbresle, on se remémore tous l'incendie qui avait complètement détruit une caravelle. Des jeunes de la ville avaient en effet joué avec des torches, habituellement utilisées par les cheminots, et avaient mis le feu à l'engin, qui a dû être réformé...

A l'arrivée sur Sain Bel, le signal bascule de l'avertissement à la voie libre lors de l'arrivée de notre train.





Une unité multiple de caravelles, composée d'une rame ancienne livrée, accouplée à une rame rénovée.



La gare de Sain Bel est à une seule voie.





10 ans de métro **D** à Vaise



Par Rémi Desormière

Voici donc dix ans que la ligne D a été prolongée à la gare de Vaise, le 2 avril 1997. La création d'un vaste pôle multimodal, associant TER, métro et autobus, a permis d'accélérer les liaisons avec le quart nord-ouest de l'agglomération complétant celui de Gorge de loup. Surtout, l'arrivée du métro fut conjuguée à l'ouverture d'un site propre reliant la gare de Vaise au plateau de la Duchère dont l'accès était jusqu'alors malcommode. Ainsi, les autobus et trolleybus disposent d'un viaduc franchissant l'établissement du matériel SNCF de Lyon-Vaise et d'un tunnel quasiment hélicoïdal donnant accès au plateau de La Duchère.

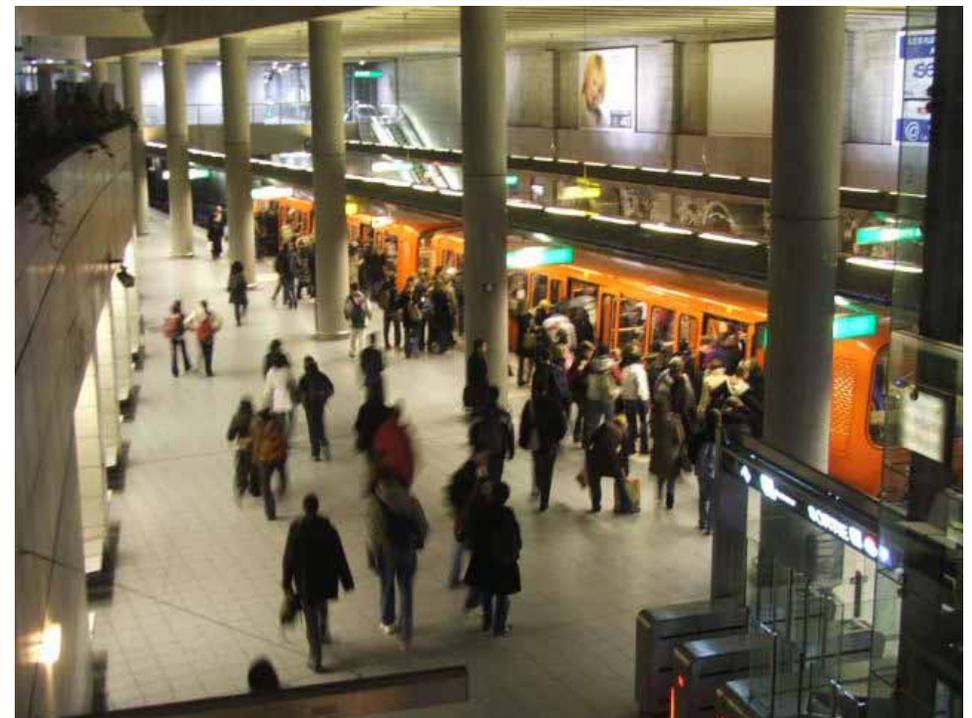
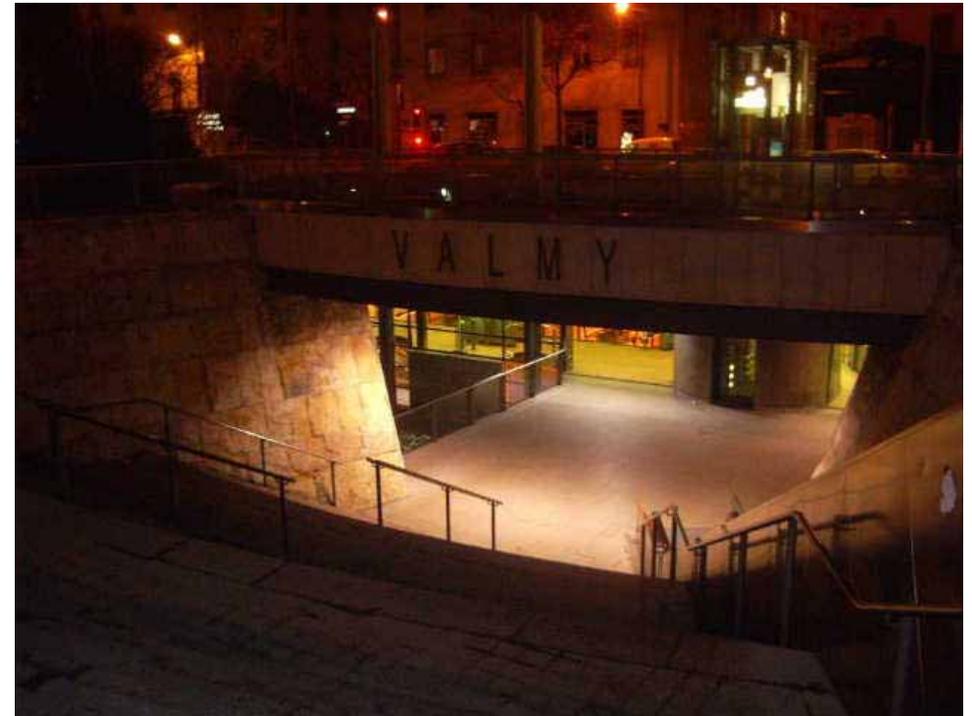
Grâce à cet ensemble, les encombrements légendaires de la rue Marietton, qu'empruntait la ligne 44, et ceux de la difficile montée de Champagne pour la ligne 36, ont disparu... Cependant, les difficultés subsistent encore dans la traversée du quartier de Vaise. Néanmoins, parmi les atouts de l'opération, la liaison entre le plateau de la Duchère et le centre-ville fut considérablement accélérée, de même que l'accès au parc d'affaires de Dardilly, marquée par la création de la ligne 89 Gare de Vaise – Porte de Lyon.

Ce sont un peu plus de 15 000 voyageurs par jour qui utilisent la section Gare de Vaise – Gorge de loup : le résultat reste modeste, en raison d'un parcours complémentaire en voiture vers le centre-ville relativement aisé : en ce sens, aménager des voies pour les autobus renforcerait la fréquentation générale du réseau.

Si l'accès depuis le carrefour du Pont Mouton est aisé par les couloirs à contresens aménagés en 1997 sur les rues Marietton et de Bourgogne, en sens inverse, les lignes 2, 31, 36 et 44 doivent se frayer un chemin dans les encombrements de la rue de Bourgogne. Ainsi, en heures de pointe, une partie du gain de temps généré par le site propre Duchère – Gare de Vaise est consommé par la courte section Gare de Vaise – Place Valmy qui peut requérir jusqu'à 10 minutes.

D'autre part, la constitution de deux parcs-relais de grande capacité à la gare de Vaise a accru la circulation sur la rue de Saint Cyr, accroissant les difficultés à tenir l'horaire pour les lignes 2, 20 et 22, qui abandonnaient leur terminus à Hôtel de ville pour se limiter à la gare de Vaise. L'étroitesse des voiries ne permet malheureusement pas toujours d'implanter une voie réservée pour les autobus, principalement pour éviter quelques susceptibilités... au détriment de la qualité des services.

Enfin, on notera pour l'anecdote qu'un usager quittant le métro pour rejoindre le TER doit franchir pas moins de trois lignes de contrôle avec portillons !





Il y a 50 ans, les adieux au Train Bleu

Par Rémi Desormière

Le 30 juin 1957 disparaissait le dernier tramway de l'agglomération lyonnaise. Dix-huit mois après la fin du service urbain sur la ligne 4, c'est le tramway Lyon – Neuville, qui était remplacé par une flotte d'autobus Berliet PLR. Surnommé « Le Train Bleu » en raison de ses voitures aux couleurs similaires aux wagons-lits d'alors, il constituait l'un des matériels suburbains les plus avancés, dont il ne manquait que la réversibilité.

C'est en 1932 que furent livrées au dépôt de Fontaines 6 motrices électriques et 24 remorques à voie métrique pour moderniser le tramway Lyon – Neuville dont l'exploitation était confiée à l'OTL. Ce matériel remplaçait les motrices à vapeur sans foyer peu élégamment surnommées « Guillotine ».

L'exploitation du Train Bleu de 1932 à 1957 fut exemplaire par son offre cadencée à la demi-heure et qui, le dimanche, savait composer avec les aspirations champêtres des lyonnais. Des motrices de l'ancien réseau NLT, également à voie métrique, venaient renforcer entre Lyon et Fontaines le service. Il fallait alors 35 minutes pour relier le quai de la Pêcherie au pont de Neuville.

Cinquante ans plus tard, les autobus de la ligne 40 effectuent leurs départs de Lyon et de Neuville exactement au même endroit que les tramways.



Photo prise au musée de Rochetaillée

40 ans d'autobus articulés

Par Rémi Desormière

Il y a 40 ans : l'autobus articulé

Implantés depuis 1955 sur la mythique ligne 7 Perrache – Cusset, les trolleybus pâtissaient d'une circulation très difficile dans les rues de la presque-île, des Brotteaux et de Villeurbanne. Pas moins de 48 trolleybus VA3B2 étaient nécessaires pour assurer le service d'une ligne dont la fréquence pouvait descendre théoriquement jusqu'à 90 secondes. Mais dans la pratique, on assistait rituellement à la formation de longs cortèges de trolleybus. En 1965, l'OTL essayait un autobus de grande capacité, articulé, dérivé du Berliet PH100, et en commandant 36 exemplaires destinés à la ligne 7. En avril 1967, la ligne était alors équipée et les trolleybus cessaient leur activité sur cette artère maîtresse.

D'une capacité de 170 voyageurs, ces autobus furent rapidement surnommés « Bétaillères » par des lyonnais appréciant peu le vacarme intérieur et la motorisation poussive. Piétons et automobilistes étaient alors effrayés par la remorque qui régulièrement montait sur les trottoirs, malgré un essieu arrière directeur.

Les PH12/180 assurèrent le service de 1967 à 1978, et quittèrent le réseau le 30 avril 1978, juste avant la mise en service du métro. Ces autobus furent les derniers exploités à deux agents (machiniste et receveur).

Ayant laissé dans les mémoires un souvenir peu flatteur, le retour de l'autobus articulé à Lyon fut assez difficile : après des essais de véhicules MAN et Setra en 1977, puis des prototypes Renault en 1980, il fallut attendre 1986 pour qu'une ligne lyonnaise soit à nouveau exploitée par autobus articulés.



*Photos collection bobmétrô
et Lyon en Lignes*





Après plus de 20 ans de stockage aux ateliers du métro de la Poudrette, les anciennes rames à crémaillère du métro C ont été transférées à UTTL T3 à Meyzieu, pour être stockées en extérieur. Les motrices MC2 et MC3 ont donc été transférées par camion et à l'aide de grandes grues jusqu'à leur dernière demeure, en attente d'éventuels repreneurs. La municipalité de Villard de Lans (38) s'est dite éventuellement intéressée.



Les rames ont été déposées sur des voies provisoires. Un boggie supplémentaire est même disponible !



Parc TER : la poussée des nouvelles générations

Faisons le point sur le parc moteur affecté au parc TER Rhône-Alpes. A la mi-mars 2007, il est flagrant de constater à quel point les séries anciennes continuent de résister, en particulier chez les automoteurs, alors qu'arrivent les contingents de la nouvelle génération. La croissance du trafic, d'un tiers en trois ans, en est la principale cause, quoiqu'il ne faille pas négliger les effets des délicatesses de jeunesse des AGC... même si la situation est bien moins difficile qu'elle ne le fut avec les X72500.

Dans ce tableau ne figurent pas les quelques X2800 qui demeurent encore affectés à la Région Rhône-Alpes, ces sept engins devant être en principe les premières « victimes » des prochaines arrivées de BGC.

Ainsi, deux BGC sont prévus au premier semestre 2007, et quatre les rejoindront d'ici la fin de l'année. En 2008, ce sont pas moins de 22 éléments qui arriveront à l'établissement de Lyon-Vaise. Enfin, 6 rames achèveront la tranche de 40 BGC commandée.

Ce contingent éliminera prioritairement donc les X2800, mais également les X4630 non modernisés.

Toujours dans la famille AGC, la version purement électrique, ZGC, reste encore relativement discrète puisque seule 5 des 15 rames ont été livrées à la mi-mars : 6 rames sont prévues cette année et les 4 dernières rejoindront Vénissieux en 2008. Par la suite, ce sont 12 rames bimodes et bicourants (BBGC) qui seront réceptionnées pour engagement sur le sillon alpin.

L'effectif des TER2N continue de croître puisque désormais 52 rames sont disponibles : aux 16 rames de première génération se sont adjointes 36 rames tricasses dont le déploiement vient soulager principalement l'axe Maçon – Valence et dans une moindre mesure Lyon – Grenoble. En 2007, 6 rames TER2NNG s'ajouteront au parc, 10 en 2008 et 14 en 2009.

Dans la catégorie des locomotives, les 30 locomotives « 4400 kW », à savoir les 4 BB 7200 de Villeneuve Saint Georges et les 26 BB 22200 de Chambéry sont en cours d'équipement pour la réversibilité. L'important contingent de 22200 pourrait assez rapidement suppléer en partie les 25200 dont la fiabilité est de plus en plus médiocre : ainsi ménagées, ces dernières pourraient alors être suivies plus attentivement au cours des dernières années de leur existence.

En revanche, la situation des BB 9600 a nettement évolué : le parc a fondu de dix unités, compensées par l'arrivée de BB25500 plus récentes (1972-1974), plus puissantes, venues de l'activité Fret. Ces locomotives restent dédiées à la traction/pousse des RIO et RRR, et devraient en principe demeurer dans cette mission jusqu'au retrait de ces segments rustiques mais relativement adaptés au service périurbains.

Au niveau des rénovations, la chaîne consacrée aux Z2 à Saint Pierre des Corps poursuit ses opérations en intégrant l'important contingent rhonalpin dont les missions seront reconfigurées avec l'arrivée des ZGC. Ainsi, les Z2 relookées (livrée TER classique et intérieur de type AGC) officieront principalement en Savoie, aux côtés des rames Corail réversibles et des ZGC.

Nous ferons prochainement le point sur le parc remorqué, après les importants mouvements qui vont affecter les voitures Corail avec la mise en service du TGV Est Européen : pas moins de 150 voitures doivent être versées au parc TER Rhône-Alpes. En outre, les premières voitures de réversibilité de nouvelle génération, type B5uhx, issues de B6Du Corail, devraient prochainement faire leur apparition.

L'effectif des TER2N continue de croître puisque désormais 52 rames sont disponibles : aux 16 rames de première génération se sont adjointes 36 rames tricasses dont le déploiement vient soulager principalement l'axe Macon – Valence et dans une moindre mesure Lyon – Grenoble. En 2007, 6 rames TER2NNG s'ajouteront au parc, 10 en 2008 et 14 en 2009.

Dans la catégorie des locomotives, les 30 locomotives « 4400 kW », à savoir les 4 BB 7200 de Villeneuve Saint Georges et les 26 BB 22200 de Chambéry sont en cours d'équipement pour la réversibilité. L'important contingent de 22200 pourrait assez rapidement suppléer en partie les 25200 dont la fiabilité est de plus en plus médiocre : ainsi ménagées, ces dernières pourraient alors être suivies plus attentivement au cours des dernières années de leur existence.

En revanche, la situation des BB 9600 a nettement évolué : le parc a fondu de dix unités, compensées par l'arrivée de BB25500 plus récentes (1972-1974), plus puissantes, venues de l'activité Fret. Ces locomotives restent dédiées à la traction/pousse des RIO et RRR, et devraient en principe demeurer dans cette mission jusqu'au retrait de ces segments rustiques mais relativement adaptés au service périurbains.

Au niveau des rénovations, la chaîne consacrée aux Z2 à Saint Pierre des Corps poursuit ses opérations en intégrant l'important contingent rhônalpin dont les missions seront reconfigurées avec l'arrivée des ZGC. Ainsi, les Z2 relookées (livrée TER classique et intérieur de type AGC) officieront principalement en Savoie, aux côtés des rames Corail réversibles et des ZGC.

Nous ferons prochainement le point sur le parc remorqué, après les importants mouvements qui vont affecter les voitures Corail avec la mise en service du TGV Est Européen : pas moins de 150 voitures doivent être versées au parc TER Rhône-Alpes. En outre, les premières voitures de réversibilité de nouvelle génération, type B5uhx, issues de B6Du Corail, devraient prochainement faire leur apparition.



ENGINS MOTEURS TER RHONE ALPES MARS 2007			
SERIE	PARC	FMT	NOTE
CC 6500	5	Vénissieux	
BB 7200	4	Villeneuve	Réversibilité en cours
BB 8500	3	Vénissieux	Remontes
BB 9600	12	Vénissieux	
BB 22200	26	Chambéry	Réversibilité en cours
BB 25100	11	Chambéry	
BB 25200	15	Vénissieux	Réversible
BB 25500	31	Vénissieux	
BB 67300	29	Chambéry	
BB 88500	3	Vénissieux	Remontes
Z 7500	12	Vénissieux	Z2 monocourant
Z 9500	10	Vénissieux	Z2 bicourant
Z 9600	7	Vénissieux	Z2 bicourant
Z 23500	16	Vénissieux	TER2NNG
Z 24500	36	Vénissieux	TER2NNG
Z 27500	5	Vénissieux	AGC Electrique, 4 modules
B 81500	14	Lyon Vaise	AGC Bimode, 3 modules
X 2800	5	Lyon Vaise	
X 4630	43	Lyon Vaise	25 livrée classique
			14 rénovation TER légère
			2 rénovation TER lourde
			2 rénovation TER Picardie lourde
X 72500	15	Lyon Vaise	Tricaisses
X 73500	50	Lyon Vaise	

Les chantiers de Lyon et sa région



Les travaux préparatoires à la réorganisation du pôle bus de la Croix Rousse ont débuté en cette fin de mois d'avril 2007. Des travaux, qui consistent à rénover totalement la place sur laquelle font terminus les lignes 2, 6 et 45, dans le cadre de l'opération « Gros Caillou », dont l'objet central était la construction d'un nouveau parc de stationnement LPA, qui vient d'être mis en service.

Ces travaux sont donc un point final de l'opération, et vont réellement débuter au mois de juin, pour une mise en service du nouvel aménagement prévue le 1er septembre 2007.

Pendant les travaux, les lignes 2, 6 et 45 auront leurs terminus reportés plus à l'ouest, vers la place des Tapis.



Les vieux platanes ont été découpés. Ils seront remplacés par de nouvelles essences



L'actuel terminus de la ligne 51 « Vaulx les Grolières », avec son abribus « ligne forte ».



A L. Bonnevey, les quais ont été réaménagés pour accueillir la ligne forte C3. Les anciens abris ont été démontés, pour un paysage plus dégagé.

Les travaux de la ligne forte de trolleybus C3 touchent à leur fin, et les premiers essais / marches à blanc devraient commencer à Vaulx en Velin. La ligne 51 devrait dans un premier temps être équipée des nouveaux trolleybus ETB18, mais conserver son indice « 51 », ainsi que son exploitation actuelle. Cette mise en service devrait avoir lieu autour du 14 mai prochain.

La mise en service complète de C3 de Vaulx en Velin à St Paul Gare est prévue pour l'automne voire fin 2007.



Dans le secteur de la Mouche, entre les 7^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Lyon, RFF mène plusieurs chantiers de front. Le premier (photo de gauche) consiste à construire un centre de maintenance pour les TGV. On voit sur la photo la construction d'un tunnel, ainsi qu'un pont en arrière plan qui permet d'accéder au site.

Un autre chantier d'importance consiste à remplacer plusieurs appareils de voies (aiguillages), qui sont très sollicités dans ce secteur où de très nombreux trains passent chaque jour, dans le carrefour ferroviaire lyonnais.



La rue Mouton – Duvernet dans le 3ème arrondissement de Lyon est actuellement fermée à la circulation. Et pour cause : cet axe va être entièrement restructuré, et le parc qui a vu le jour à côté de la prison va être agrandi.

Une étape vers la restructuration complète du secteur, et son extension prochaine au nord de l'avenue Félix Faure.

Un axe qui pourrait accueillir dans quelques années, le prolongement de la ligne T4 du tramway, si le SYTRAL décide de l'emmener à la Vilette...



En avril, d'importants travaux ont été entamés sur la ligne T3, pourtant fraîchement livrée. Il s'agit de levées de réserves concernant notamment la pose de certains appareils de voies (aiguillages). Il semble en effet que certaines éléments aient anormalement bougé, et qu'un entretien prématuré soit nécessaire.

Dans un premier temps, des travaux ont eu lieu durant l'exploitation, avec une signalisation temporaire, mais une fermeture de la ligne pendant 2 jours a été nécessaire.



La « bourreuse – niveleuse » a refait son apparition, comme lors des opérations de calage des voies avant la mise en service de la ligne en décembre dernier. Devant la gare de Villeurbanne comme à d'autres endroits, l'aiguillage a été complètement dégagé de son ballast pour permettre des interventions.





Après un chargement plutôt difficile dans le bus de remplacement T3, le trajet est assez long entre Part Dieu Vilette et Meyzieu Z.I : il nous faudra près d'une heure, au regard des 23 minutes habituelles tenues par T3.



Du côté de T4, les travaux de plateforme avancent bien. Désormais, tous les éléments du terre plein central ont été évacués (éclairage public, panneaux de signalisation, glissières métalliques...), pour laisser place à une tranchée d'une profondeur de 50 cm environ. Les travaux les plus avancés sont visibles entre « Etats-Unis – Viviani » et « Carrefour Sembat Curie ».



Le passage sous le périphérique est impressionnant, et le balisage est personnalisé !



Dans le cadre d'une modernisation de la ligne, qui va permettre une amélioration des fréquences des trains ainsi que de leur régularité, RFF s'active actuellement au doublement de la voie entre la gare des Echets et celle de Villard les Dombes, dans l'Ain. Ces travaux, outre la pose d'une seconde voie, consistent à terrasser, à poser plusieurs nouveaux ouvrages, comme le doublement de ponts (voir photo ci-contre aux Echets) ou encore la modification de la signalisation.

Le dernier week end d'avril, la ligne est même fermée complètement pour permettre certaines opérations de gros œuvre, et les trains sont remplacés par des autocars.



A peine quelques jours après sa remise en service, après 2 semaines d'interruption en raison des opérations de contrôle annuelles obligatoires du STRMTG, le funiculaire St Just est à nouveau en arrêt d'exploitation, jusqu'à au moins la mi-mai ! Les clients sont excédés car le service dégradé en autobus, via Fourvière, se prolonge donc.

Mais Kéolis Lyon déplore ce nouvel arrêt, qui est totalement indépendant de sa volonté, et qui a été décidé pour des raisons de sécurité. Ainsi, une importante fuite d'eau située dans le chantier de l'ancien hôpital de l'Antiquaille (Lyon 5) a-t-elle entraîné la formation d'une importante fissure dans la voûte du tunnel du funiculaire, à proximité de la station intermédiaire « Minimes – Théâtres Romains ». De fait, l'interruption du trafic était obligatoire, pour garantir la sécurité des voyageurs.

Des travaux importants vont être entrepris pour colmater cette brèche, et la reprise de l'exploitation du funiculaire St Just devrait reprendre à compter du 14 mai (date à confirmer ultérieurement en fonction de l'avancée des travaux, et des contrôles à effectuer).



La navette bus entre Fourvière et St Just a donc rapidement repris du service !

Pleine Lune : état des lieux et propositions



© Document Kéolis Lyon

Le point sur l'exploitation des lignes Pleine Lune

Plus besoin de le démontrer, les lignes Pleine Lune ont fait preuve de leur attractivité par la charge qu'elles amènent. Ce point n'est pas à débattre. Mais une chose est également sûre, ces deux lignes sont vraiment à part sur le réseau TCL.

1) La sécurité

Alors que Kéolis Lyon prévoyait au lancement de la ligne S1, une présence importante d'agents de sécurité à bord des bus, mais aussi dans une voiture « suiveuse », pour garantir le bon fonctionnement de la ligne, on voit sur le terrain que ces mesures se sont depuis largement assouplies. Plus de voiture suiveuse, 2 agents de prévention à bord qui ne s'affichent pas très bien dans le bus (pas de tenue de travail, manque de posture entraînant un accueil approximatif de la clientèle). Nous sommes surpris de ce brutal changement. Est-il lié au fait que la ligne n'est plus exploitée par Kéolis Lyon, mais par Véolia Transport ? Lors de l'inauguration de la ligne, en présence de la presse, l'organisation de Kéolis Lyon nous avait pourtant paru assez sérieuse, tant au niveau de l'exploitation que de la sécurité.

2) L'exploitation

Actuellement, les lignes S1 et S2 sont exploitées par un Agora 18 mètres pour S1 et par un autocar pour S2. Ce dernier n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite, qui ne peuvent donc disposer de ce service. Nous déplorons cet état de fait. De plus, un autocar sur une telle ligne est-il vraiment adapté, tant en terme d'image qu'en terme de capacité de transport (il ne comporte que des places assises, et les perspectives de croissance de trafic sont difficilement envisageables). De plus, il semble que les horaires ne soient pas toujours respectés au départ, notamment sur S1 où il est fréquent que les bus partent des Terreaux avec 10 min d'avance, pour aller se stationner à Hôtel de Ville.

3) La signalétique

Encore un peu de laissez aller. Sur les autobus de pleine lune, aucune signalétique n'est clairement affichée, pour inciter les clients à monter dans les bus / autocars. La girouette de l'Agora 18 mètres n'est plus en service depuis quelques temps (panne ?), et ce sont souvent des cartons qui viennent la remplacer. Quant à l'autocar de S2, il affiche fièrement l'indice « 39 », ligne dont il effectue les services en journée, dans le sud de l'agglomération.



Où sont donc passés les panneaux signalétiques et les girouettes à la destination claire ? Pourquoi faut-il que parce qu'un service est moins cher, il soit forcément de moins bonne qualité ?

Après avoir effectué plusieurs voyages sur Pleine Lune à différentes périodes, et avec les 2 exploitants, nos observations nous permettent d'avancer quelques propositions d'améliorations.

Notre proposition pour la ligne Pleine Lune S1

La ligne S1 propose une alternative nocturne aux lignes fortes suivantes : métro A, métro B, tramway T1, ligne 1 (C3). Sa vocation première était de desservir le campus de la Doua depuis le centre Presqu'île. Afin de développer l'attractivité de la ligne, en restant dans un temps de parcours toujours inférieur à 1 heure, temps nécessaire au rapatriement du bus à son point de départ, nous proposons le parcours suivant :

- 1) La ligne emprunte une plus grande portion de la ligne 1, jusqu'à l'arrêt « Blanqui - Tolstoï ». Ainsi, la commune de Villeurbanne est plus profondément desservie, sur la partie de la ligne 1 la plus fréquentée. En effet, la fréquentation de cette ligne est certes très importante entre Cordeliers et Part Dieu, mais en journée, la charge reste importante jusqu'à « Cité Nouveau Musée », puis jusqu'à Grandclément.
- 2) La ligne bifurque alors à gauche sur l'itinéraire de la ligne 38, jusqu'au cours E. Zola, qu'elle emprunte en tournant à nouveau à gauche. La ligne remonte ensuite jusqu'à Charpennes pour retrouver son itinéraire actuel. Ainsi, la ligne A du métro est également mieux desservie, ainsi que le quartier des Gratte Ciel.

La ligne S1 se transforme ainsi en une véritable ligne nocturne, qui n'a pas pour seule vocation de ramener les étudiants de Lyon 1 chez eux, mais aussi de desservir Villeurbanne, seconde commune de l'agglomération lyonnaise, tout en conservant le temps de parcours nécessaire au retour des bus en centre ville, en moins d'une heure.

Notre proposition pour la ligne Pleine Lune S2

Nous estimons qu'il est urgent de mettre en place un bus à plancher bas sur cette ligne, de préférence un bus articulé, afin de vraiment offrir une alternative crédible à la voiture, même aux heures avancées de la nuit.

Propositions générales

Actuellement, les lignes Pleine Lune cessent leur service fin juin / début juillet, pour ne reprendre qu'en octobre, avec les étudiants. Or, on voit bien que la clientèle de ces lignes s'est beaucoup diversifiée. Par exemple, sur S2, beaucoup d'utilisateurs non étudiants utilisent la ligne. De plus, pourquoi le fait que les étudiants n'aient plus cours entraîne-t-il la suppression de ces lignes ? En été, les étudiants ne sont certes pas à la fac, mais ils sortent en ville le soir, en moins grand nombre c'est évident. Il s'agit du même problème que pour l'application des horaires « vacances ». Les enfants ne vont certes plus à l'école, mais ils vont à la piscine, à la bibliothèque, au sport... Il s'agit du même problème d'inadaptation à la vie réelle des clients.



Pleine Lune S1, à l'époque où sa girouette fonctionnait encore... (photo K-L).



Un bus « nu », sans aucune signalétique.



C1
Et ça continue !

On prend les mêmes et on recommence ! La Part Dieu est une fois de plus la proie des automobilistes qui tentent coûte que coûte de rejoindre le parvis de la gare SNCF de Lyon Part Dieu. Heureusement que la gare est gardée par des bornes escamotables et un haut trottoir, sinon on verrait des voitures dans le hall, au pied des escaliers...

Mais personne ne réagit, personne ne veut verbaliser. Les polices nationales et municipales se disent impuissantes et en sous-effectifs, pour régler ce problème qui semble mineur, bien que répétitif. Les services d'intervention des TCL, dont ce n'est pas la spécialité, font ce qu'ils peuvent, mais sont également rapidement débordés par le nombre important de contrevenants.

Circulation en sens interdit, à contresens, lignes blanches continues franchies, stationnement sur trottoir, tous ces comportements pourrissent le secteur de la Part Dieu, notamment aux heures de pointe de la SNCF, souvent situées le vendredi ou le dimanche soir.

La dépose minute SNCF, sous la gare



Lorsqu'il est impossible de faire autrement, la voiture a pourtant toute sa place, organisée, à la Part Dieu. Pour les déposes "éclairées", les véhicules peuvent accéder à la dépose voyageurs située sous la gare SNCF, et accessible depuis le tunnel Vivier Merle. Pour les accompagnements rapides de voyageurs, les véhicules peuvent être stationnés sur les "Parcs Minutes" de LPA, côté Vivier Merle (actuellement en travaux) ou côté Vilette. Pour les stationnements plus longs, il existe plusieurs parkings LPA, facilement accessibles depuis la gare SNCF.

Afin de délester la circulation et le stationnement abusif en surface, il est impératif d'indiquer la présence de la dépose minute souterraine (aucune signalétique ne l'indique), qui a été rénovée et récemment rouverte après une longue période de travaux. Son fonctionnement est simple : entrée par Bonnel, sortie par Pompidou, elle permet de déposer des voyageurs au pied de la gare, sans gêner personne !



Ci-contre, l'entrée de la dépose minute souterraine. Une signalétique claire indique les accès directs à la gare SNCF ainsi qu'au métro.



Ci-contre, le stationnement envahi régulièrement le mail piéton Bouchut, sans aucunes sanctions pour les contrevenants, qui sont présents en nombre.



Les récents aménagement qui vont améliorer la giration du bus 99 vont amplifier le stationnement interdit en aval, en l'organisant physiquement...

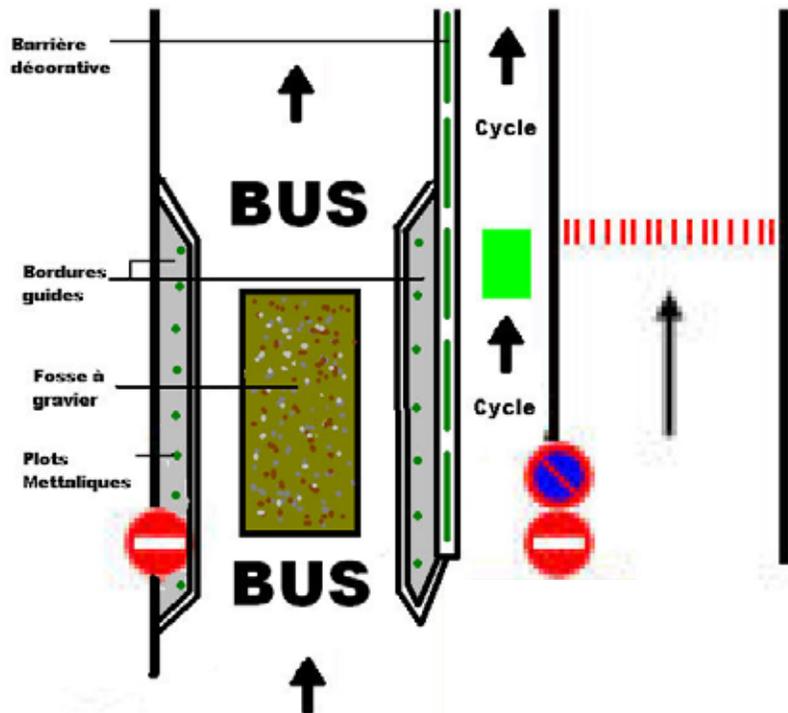


Mais il ne faut pas rêver. La Part Dieu est un espace convoité, et les places ne sont pas gratuites. Inutile donc de vouloir échapper à l'horodateur ou au ticket de parking souterrain : il faut payer ! La meilleure solution reste encore de prendre le métro, dont une bouche spécialement aménagée donne directement devant la porte de la gare SNCF.

Tous les espaces sont envahis par les véhicules, même le mail "piéton" de la rue Bouchut

Côté bus, la ligne C1 est déviée par la rue Servient, l'obligeant à dépercher.

Les bus sont également très perturbés. A droite, la ligne 28 est obligée de se détourner par les voies générales, incapable d'approcher son arrêt...



Pour filtrer l'accès des bus dès l'avenue Pompidou, notre membre kyhmo propose un aménagement original, que l'on retrouve parfois dans certains pays : une fosse. Ne prenez pas peur, il ne s'agit pas d'une douve remplie de crocodiles où viendraient s'encaster les véhicules particuliers, mais plutôt d'un aménagement dissuasif, un peu à l'image des fosses anti-intrusion présentes aux extrémités des plateformes des tramways.

Ainsi, seuls les bus peuvent passer (leurs écartements de roues étant bien plus larges que ceux des voitures). Les cycles eux, évitent la fosse pas un aménagement spécifique.

Le SYTRAL pourrait-il aller jusque là, où une barrière de contrôle d'accès suffira-t-elle ?

Un mode de transport peut-il être défini comme « lourd » ou « fort », lorsqu'à la moindre manifestation, il est limité, détournée, bref, perturbé ?

Après les Congrès politiques à la salle 3000 qui nécessitent la neutralisation du site propre des lignes C1, 4 et 58, voici que le dernier dimanche d'avril, c'est la ligne C1 qui a été à nouveau fortement perturbée.

Non seulement limitée à l'arrêt « Parc Tête d'or – Churchill », la ligne a été équipée d'autobus articulés Citélis 18, au lieu de ses habituels Cristalis articulés ETB18. Rien de bien méchant si l'on ne s'y attarde pas trop, sans regarder les détails.

Mais les impacts sont pourtant importants :

- Ces bus ne sont pas équipés des émetteurs nécessaires à la priorité aux feux, donc le service a été nécessairement dégradé.

- Ces bus ne sont pas équipés de valideurs à toutes les portes, mais ont seulement 2 valideurs à l'avant, MPA oblige, et 1 valideur au milieu pour les personnes à mobilité réduite. Résultat, impossible de pratiquer l'accès de ces bus en self service, malgré la charge importante, et l'incompréhension qui règne chez les clients. D'ailleurs, la signalétique « montée par l'avant » indique bien ce mode d'exploitation.

- Ce qui nous amène à remettre en cause la pertinence de la MPA sur les véhicules articulés.

- L'ouverture de toutes les portes aux arrêts implique la non-validation des clients dans les bus : est-ce acceptable ?

La ligne C1 n'est donc pas une ligne forte de transport en commun. Il s'agit d'une ligne classique, avec des sites propres non respectés, avec une priorité aux feux qui n'est capable de fonctionner que si les bus affectés à la ligne circulent, et que si le site propre est respecté...







**T3 à Gare Part Dieu – Vivier Merle,
c'est possible !**

L'actualité de Lyon en Lignes, en Avril 2007

Sortie Lyon en Lignes du 7 avril

Merci à tous les participants de notre dernière sortie, qui ont su apporter leur bonne humeur.

L'équipe de Lyon en Lignes

Un site qui monte !

RNA a désormais son site « non-officiel » ! C'est notre membre Patafix qui l'a créé, pour nous faire partager sa passion pour ce transporteur. Vous pouvez le découvrir à l'adresse suivante : <http://snorna.free.fr>
Nous lui souhaitons bon courage !

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 bobmétro, bus64, dédé, Rémi, Patafix, K-L, Kyhmo, matrix, Sylvain, Xavier, à l'administrateur du forum des réseaux normands et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Avril 2007