

### Coup de gueule

La ligne 51 électrifiée ?

### La ligne 38

La transversale

### Suivons les travaux

T4, Vaulx en Velin La Soie,  
Le Carré de Soie, Zones 30...

### Coup de coeur

La ligne St Paul - Brignais

### Découverte

Au-delà de Brignais...



Revue de presse	<i>P3</i>
Découvrez le réseau TCL	<i>P9</i>
Dossier coup de cœur : les lignes de l'ouest lyonnais, épisode 3	<i>P19</i>
Découverte	<i>P31</i>
Suivons les travaux	<i>P42</i>
Coup de gueule	<i>P54</i>
La photo du mois	<i>P59</i>
La photo insolite	<i>P60</i>
L'actu de Lyon en Lignes	<i>P61</i>
Droits et remerciements	<i>P62</i>



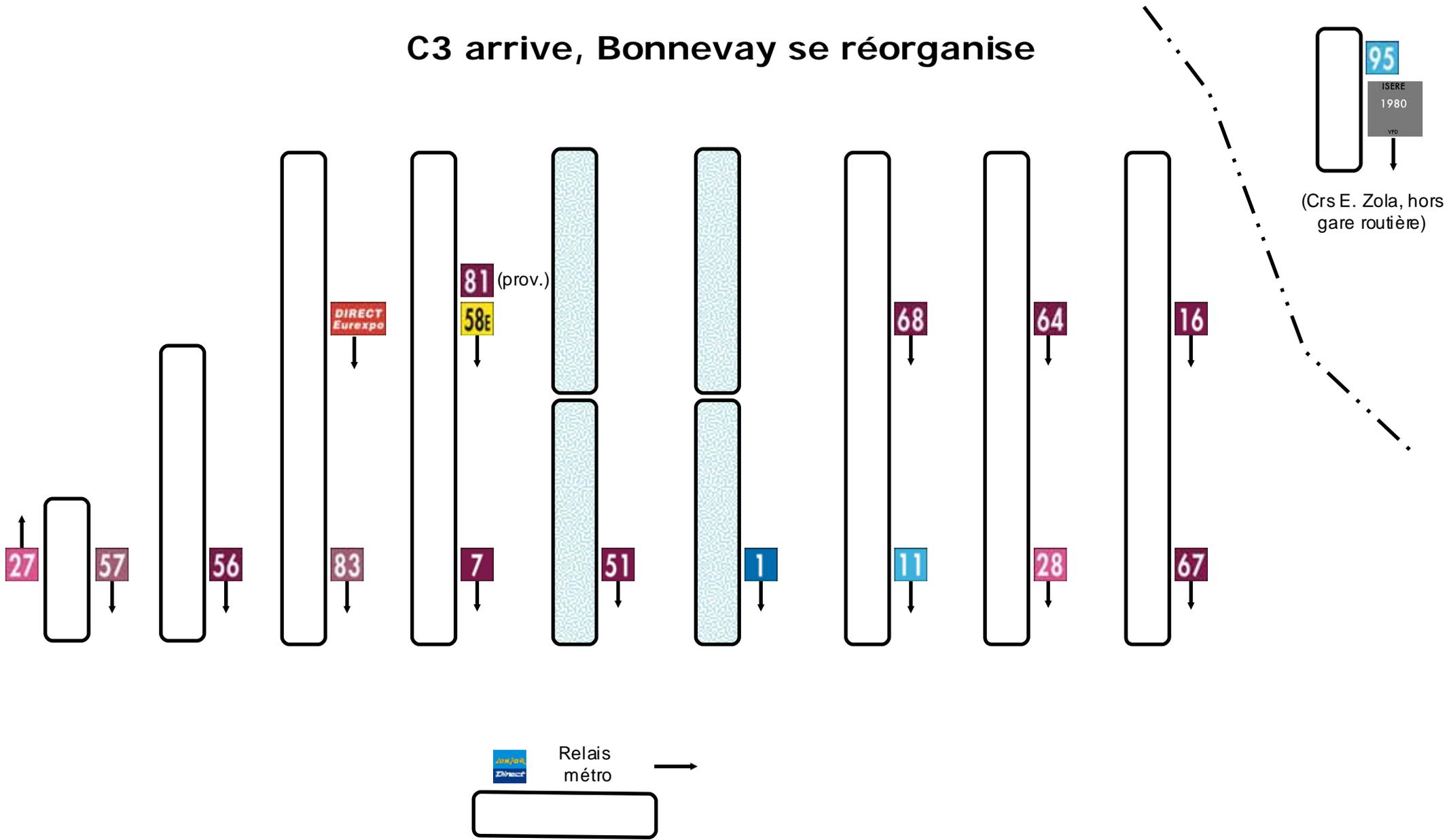
**La 51 en trolleybus !**

Depuis 5h lundi 14 mai, la ligne 51 est désormais exploitée en Cristalys, dans le cadre de la mise en service progressive de la ligne forte "C3". Les Agora ont donc été remplacés par ces trolleybus de nouvelle génération, identiques à ceux circulant sur la ligne forte C1 depuis octobre dernier. Petite nouveauté : ces véhicules disposent d'une priorité aux feux "sans fil" , qui leur permet de prendre de l'avance sur la circulation automobile, grâce à leurs GPS embarqués.

Nous étions sur place pour vous ce matin là, lors des premiers tours de roue des Cristalys sur la ligne 51.



### C3 arrive, Bonneville se réorganise



On a toujours besoin d'un plus petit que soi...



Ce mois-ci, tous les modes dits « lourds » y sont passés, de façon programmée ou non. On parle alors de plan de remplacement, qui consiste à mettre des bus pour remplacer tout ou partie d'un service de métro, tramway ou funiculaire.

**1er PRM** (Plan de Remplacement du Métro) : le 18 mai, une rame de la ligne D est déconnectée du PC central, et provoque une interruption du trafic entre Gare de Vaise et Saxe Gambetta, pendant environ 3h30. Un PRM est mis en place en catastrophe vers 16h15.

**2ème PRM** : le 19 mai, un pneu éclate sur une rame de la ligne B près de la Part Dieu. La ligne est stoppée pendant 6 heures. Un PRM est organisé entre Stade de Gerland et la Part Dieu.

**3ème PRM** : remplacement du métro A, prévu cette fois ci, entre Charpennes et Laurent Bonneville, jusqu'à mi-juin, pour permettre des travaux de signalisation liés au prolongement à la Soie.

**Enfin, un PRT** a également été mis en place sur la ligne T3, le mercredi 23 mai en soirée, pour permettre des travaux sur la ligne. Ce soir là, 3 plans de remplacement simultanés étaient en place sur le réseau : T3, métro A et Funiculaire St Just ! La loi des séries ?

### De nouveaux Cytios sur la 75

En début de mois a été présenté à la presse le nouveau matériel qui équipe désormais la ligne 75, qui relie les bords de Saône à Crépieux la Pape. Ce n'est pas une révolution, il s'agit d'un matériel neuf, à la norme Euro 4, du même modèle que les précédents. Ces "Cytios", de la marque Mercedes, sont toujours exploités par la société Philibert pour le compte du SYTRAL (le contrat vient d'être renouvelé fin 2006). Ils parcourent 250 000 km par an et ont été dotés de nouveaux équipements. Il est par exemple désormais impossible de démarrer le véhicule tant que les portes ne sont pas fermées. De plus, les véhicules sont climatisés, alors que les précédents modèles n'avaient qu'une ventilation forcée, peu efficace contre les grosses chaleurs.

**La ligne 75, c'est 8 conducteurs pour 4 bus, qui transportent 15 000 voyageurs par mois.**

### A méditer

Quelques chiffres concernant vos déplacements quotidiens, qui peuvent faire réfléchir :

- Sur le 1er kilomètre, une voiture consomme 50% de carburant en plus et pollue 4 fois plus.
- Un bus permet de remplacer 40 véhicules et d'économiser 70 000 litres de carburant par an.
- Un tramway consomme 15 fois moins d'énergie qu'une voiture.
- Une conduite nerveuse fait augmenter la consommation de carburant de 40%.
- En roulant à 120 km/h au lieu de 130 km/h sur autoroute, vous économisez 200€ par an.
- La climatisation d'un véhicule entraîne une surconsommation de carburant de 30 à 35% en ville, et 15 à 20% ailleurs.

### Un Tram à Crémieu

Depuis 2001 maintenant, le collectif "Parfer" se bat pour relier Lyon à Crémieu par un mode de transport collectif efficace, qui permette aux interurbains de rejoindre leur lieu de travail plus facilement depuis le nord Isère. En effet, d'après les responsables de l'organisation, ce sont près de 20 000 personnes qui fileraient chaque jour travailler vers l'agglomération lyonnaise, et une telle liaison pourrait concurrencer la voiture. Questionné, le SYTRAL indique que ce projet, situé en dehors des limites du Grand Lyon, n'est pas de sa compétence, et qu'il n'est donc pas possible de prolonger en l'état la ligne de tramway T3. Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, indique que de plus, les rames utilisées sur cette ligne de tramway interurbaine ne sont pas adaptées pour aller jusqu'à Crémieu, et qu'un matériel de type tram-train devrait alors être acheté. Mais les blocages sont à la fois financiers et politiques, et les projets ont du mal à émerger. La région Rhône Alpes pourrait alors devenir l'arbitre de tous ces débats entre partenaires.

Une étude est actuellement en cours par le cabinet Transétudes pour le compte du Conseil Général de l'Isère, et des conclusions devraient être prochainement livrées. Il y a notamment deux options : l'une ferroviaire, l'autre constituée d'un site propre pour la circulation d'autocars.



### Une navette fluviale

Les Lyonnais vont bientôt pouvoir se déplacer en bateau, entre Gerland et la Cité Internationale dans le 6ème arrondissement de Lyon. C'est Gérard Collomb, Maire de Lyon, qui l'a décidé. Alors que dans un récent comité syndical, le SYTRAL avait formellement affirmé qu'il ne mettrait pas en place une telle navette en raison de sa faible attractivité, et des difficultés techniques pour naviguer sur le Rhône, c'est finalement l'actuel Maire de Lyon qui en a décidé autrement, battant en brèche le refus d'un Bernard Rivalta, qui voudrait écarter toute concurrence...

C'est en fait Michel Noir, ancien Maire de Lyon qui avait lancé cette idée en 1989, et avait même fait construire plusieurs haltes fluviales. C'est le 30 mai qu'elle devrait finalement être inaugurée, et devrait pour le moment fonctionner uniquement le dimanche.



### Une halte ferroviaire à Irigny

Le Maire d'Irigny, commune du sud de l'agglomération lyonnaise, veut une halte ferroviaire pour ses concitoyens. Celle-ci serait à l'étude dans le cadre du projet "REAL", le RER à la lyonnaise. Elle serait accompagnée d'un parc relais, pour permettre aux habitants du secteur de rejoindre rapidement le centre de Lyon, sans prendre leur voiture. En 2013, c'est le prolongement du métro B de Gerland à Oullins Gare qui devrait développer cette liaison, avec une correspondance entre métro et TER plus attractive. La halte ferroviaire d'Irigny pourrait voir le jour sous 3 ans. Un emplacement lui est déjà réservé sur cette ligne, qui relie Lyon à Givors.



Découvrez les lignes du réseau TCL



**La ligne 38**  
La transversale



Par Bobméto

**1956** (16 avril) : Héritage de l'ancienne ligne LV des électrobus sur sa partie villeurbannaise, un service **Brotteaux – Grange Blanche** est créé. Autobus Chausson et Berliet PLR

**1960** : La ligne reçoit des Saviem SC2

**1972** (27 mars) : mise en service des oblitérateurs automatiques

**1973** (10 septembre) : la ligne est exploitée avec des Saviem SC 10.

**1974** (23 octobre) : petite modification d'itinéraire entre Grange Blanche et Place Ronde

**1977** (septembre) : Prolongement à **Etats-Unis** (Sarrazin) par le Boulevard Jean XXIII

**1978** (2 mai) : modification d'itinéraire dans Villeurbanne pour donner correspondance au métro ligne A à la station Gratte-Ciel

**1979** (1<sup>er</sup> janvier) : Passage au Libre Service avec des Saviem SC 10 (série 3400)

**1982** (11 janvier) : Prolongement d'Etats-Unis à **Survill**e (route de Vienne)

**1983** (13 juin) : ouverture de la gare de la Part Dieu et desserte de celle-ci depuis Charpenne par l'avenue Thiers et rue de la Vilette (ne dessert plus les Brotteaux)  
Notre ligne 38 s'est allongée aux deux bouts et devient donc : **Part Dieu** (Vilette) – **Survill**e (route de Vienne)



SC10u vu le 9 novembre 1985 sur la ligne 38

**1985** (12 novembre) : mise en service de Véhicules neufs : Saviem SC 10R (série 1600)

**1988** (18 janvier) : changement de dépôt : *Audibert* au lieu des *Pins* (même véhicules)

**1991** (9 septembre) : avec l'avènement de la ligne D du métro, notre ligne 38 devient :

**Charpennes - Surville**

- abandon du tronçon Part Dieu (Villette) – Charpennes
- retour au dépôt des *Pins*

**1997** (juin) : mise en service de nouveaux véhicules : RVI Agora S (série 2700)

**1999** (4 janvier) : Entre Grange Blanche et Etats-Unis, la ligne 38 reprend l'ancien itinéraire de la ligne 34 par Laennec et Ambroise Paré.

**2001** (2 janvier) : Arrivée du tramway T1, notre ligne subit l'amputation de la section Charpennes – Tonkin et devient : **Clinique du Tonkin – Surville (route de Vienne)**

**2006** (mars) : mise en service partielle des nouveaux Citélis Line (série 1500)  
(octobre) : **Ligne** entièrement équipée de Citélis (1512-1526)





Au départ de Surville - Route de Vienne, la ligne 38 stationne dans une encoche le long du périphérique L. Bonnevay, en face d'un grand concessionnaire automobile au losange, que le dauphin vient narguer.

La ligne remise au dépôt des Pins vient ici côtoyer deux lignes d'Audibert : les lignes 12 et 12E.



Près de ce terminus un peu perdu, il y a peu d'habitations, et la voirie revête un caractère assez autoroutier, avec notamment la présence du boulevard de ceinture et de son autopont enjambant l'axe de l'ex-RN7.

Non loin de là, c'est la piscine que nous desservons, en finissant notre tour de pâté de maison.

Un peu plus loin, nous entrons dans le quartier du Moulin à Vent, à Vénissieux, où l'urbanisation est un peu plus dense (maisons de villes et petits immeubles). Nous emmenons quelques personnes avec des caddies, sans doute en partance pour le marché des Etats Unis à Lyon 8ème.



Peu après la traversée du Bd des Etats Unis, qui s'avère chahutée par les travaux du tramway T4, nous accédons à la rue du Professeur Beauvisage, qui a récemment été dotée d'une piste cyclable, supprimant du coup 1 voie de circulation par sens. C'est désormais sur un axe plus urbain que nous évoluons. Sorte de rocade urbaine, cette rue va contourner le 8ème arrondissement de Lyon pour nous mener plus au nord, à Grange Blanche, le gros centre d'échange de la ligne.



*Au delà de la rue Beauvisage, c'est le Bd Ambroise Paré puis la rue Laënnec qui nous mènerons au Pôle multimodal de Grange Blanche.*



*La ligne 38 rue du Professeur Beauvisage*



Grange Blanche. Notre arrivée est semble-t-il attendue par des dizaines de clients. C'est en effet un des plus gros arrêts de la ligne, et la montée par l'avant est parfois difficile à gérer, d'où la présence de personnel pour guider les récalcitrants.

Le site de la place d'Arsonval est assez original par son organisation circulaire, à l'aplomb de la station du métro D avec laquelle elle fait une correspondance très aisée.



Une fois l'arrêt effectué en quelques minutes, nous suivons le tramway T2, jusqu'à l'arrêt « Ambroise Paré ».



© Document Kéolis Lyon



Quelques tours de volant plus loin, nous sommes au cœur du quartier de Montchat. Les rues s'enchaînent et ne se ressemblent pas. Après les avenues assez larges, nous voici désormais dans un secteur assez tortueux, où la dextérité des conducteurs TCL est souvent sollicitée.

Après le passage dans le giratoire de la place Ronde, terminus partiel du dimanche matin, nous croisons bientôt les voies du tramway T3, à la station « Gare de Villeurbanne ».

Après le passage de la fameuse place Grandclément, bien connue par les usagers de la ligne 38 pour les détournements engendrés, nous empruntons sur quelques centaines de mètres le couloir à contresens de la ligne 1, sur le Cours Tolstoï, puis tournons à droite rue Blanqui.

Notre chemin continue ensuite à gauche dans la rue du Nord, puis rattrape la rue P. Verlaine qui passe à proximité de la Mairie de Villeurbanne, et de l'avenue Henri Barbusse, très commerçante. C'est ici que la ligne prend souvent quelques minutes de retard, en raison du stationnement en double file, et de l'arrivée sur le très fréquenté Cours Emile Zola.

Gratte Ciel. Nous faisons correspondance avec le métro A, avant de nous diriger vers le nord de Villeurbanne. A l'angle des rues des Bienvenus, Lherminier et Pressensé, ce sont de nouveaux feux tricolores qui ont fait leur apparition depuis quelques semaines, pour remplacer l'ancienne priorité à droite dangereuse dans ce carrefour très fréquenté par des piétons et des cyclistes.

Tout droit, nous poursuivons dans rue des Bienvenus jusqu'à la rue Château Gaillard pour rejoindre l'avenue Roger Salengro, où nous tournons à gauche.





Nous passons quelques arrêts en compagnie des lignes 27 et 37. Nous nous séparons à l'arrêt « Colin ». Sans le savoir, nous sommes désormais sur l'axe fort « A7 », qui sera peut être emprunté par un mode lourd de TCSP dans la décennie avenir...

Nous longeons ensuite le pôle scientifique de la Doua sur le Bd du 11 Novembre 1918, en empruntant l'ancien itinéraire des lignes 2 et 26 Campus, avant l'arrivée du tramway en 2001.

Juste après avoir traversé une dernière fois les voies du tramway (T1), nous tournons à gauche rue du Tonkin, pour rejoindre notre terminus.



*Tramway T1, à la station Condorcet desservie uniquement en direction de Surville.*



**Anthony emprunte la ligne 38 chaque jour, il a souhaité nous donner son point de vue sur la ligne.**

*"La ligne 38, qui part de Villeurbanne à l'arrêt "Clinique du Tonkin" pour faire son terminus à Vénissieux, sur la Route de Vienne à l'arrêt "SURVILLE Route de Vienne" est très pratique, car elle offre une correspondance avec pas mal de modes lourds, à savoir le métro D et le tramway T2 à "Grange Blanche", le tramway T3 à "Gare de Villeurbanne", le métro A à "Gratte-Ciel Métro", le tramway T1 à "Condorcet", la ligne 1 futur C3, aux arrêts "Grandclément" et "Blanqui Tolstoï", et dans quelques années avec le tramway T4 à l'arrêt "Centre International de Séjour".*

*Cette ligne, auparavant équipée d'Agora S, a été équipée entièrement depuis l'année dernière de CitéLis Line de la série 1500, véhicules climatisés et facilement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite.*

*La fréquentation n'est pas énorme entre Vénissieux et Lyon 3ème, mais devient plus importante après Grange Blanche. En période estivale, cette ligne est également beaucoup sollicitée car elle dessert le Centre Nautique Intercommunal de Vénissieux. En arrivant au terminus Surville, elle fait d'ailleurs le tour de celui-ci (voir plan TCL).*



© Document Kéolis Lyon

*La fréquence des bus est plutôt bonne, avec environ un passage toutes les dix minutes en heures de pointe. Les retards sont généralement peu nombreux, sauf quelquefois les Mardi et Jeudi matin, en raison du marché place Grandclément à Villeurbanne. De nouveaux horaires ont d'ailleurs été mis en place très récemment, depuis le Mercredi 09 Mai 2007.*

*La ligne 38 est une de mes lignes préférée du réseau TCL, pour son trajet, mais également pour ses conducteurs, qui sont dans l'ensemble vraiment très sympathiques!*

*Petit point faible tout de même: il n'y a pas de borne Visulys au terminus Surville, alors que ce système serait bien utile en raison de la fréquentation de cet arrêt, qui est en correspondance avec les lignes 12 et 12E. Les bornes Visulys seraient également utile afin de nous prévenir des départs de Surville non assurés en raison des éventuelles régulations (cas assez fréquent les jours de marché à Villeurbanne).*

*En résumé, la ligne 38 est une ligne qui fonctionne plutôt bien et sans trop de problèmes, avec de bonnes fréquences, des véhicules neufs et de bons conducteurs!*

*A noter que cette ligne sera très certainement d'ici quelques années supprimée ou modifiée au profit du nouvel axe "A7", mais cette nouvelle ligne ne sera créé qu'au cours du mandat 2008 - 2012 du Sytral. La ligne 38 a donc encore de beau jours devant elle.. »*

ARRÊT

# Les lignes de l'ouest lyonnais

Episode 3

## St Paul – Brignais

Lassés de rester en centre ville, nous avons décidé ce mois-ci de prendre l'air. L'air de l'ouest lyonnais, et 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 destination sera**



*Photo Sylvain*

Afin de faire gagner du temps aux trains, le projet de modernisation des lignes de l'ouest lyonnais prévoit la construction d'un « shunt », qui va permettre d'éviter la gare de Tassin. En effet, la configuration actuelle des voies force les trains à rebrousser en gare, pour repartir dans l'autre sens en direction de Brignais.



Construction d'un « shunt » ferroviaire. Ici près de St Germain des Fossés, dans l'Allier.

Vers l'Arbresle et Sain Bel

Vers Lozanne

Tassin

St Paul

Alaï

« Shunt » de Tassin, en projet

Francheville

Chaponost

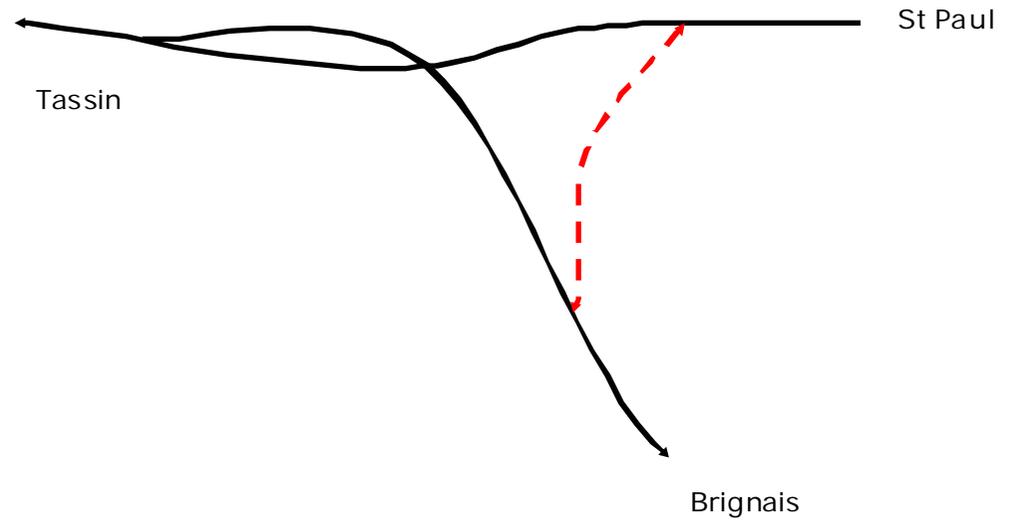
Brignais





Nous arrivons en gare de Tassin. Après quelques minutes d'arrêt pour permettre au conducteur de « changer de bout », nous repartons vers Brignais. Un coup de sifflet du chef de gare et nous repartons en franchissant à nouveau les voies venant de St Paul, à l'aide d'un « saut de mouton ».

Ci-contre, passage au dessus de la voie Tassin <> St Paul →

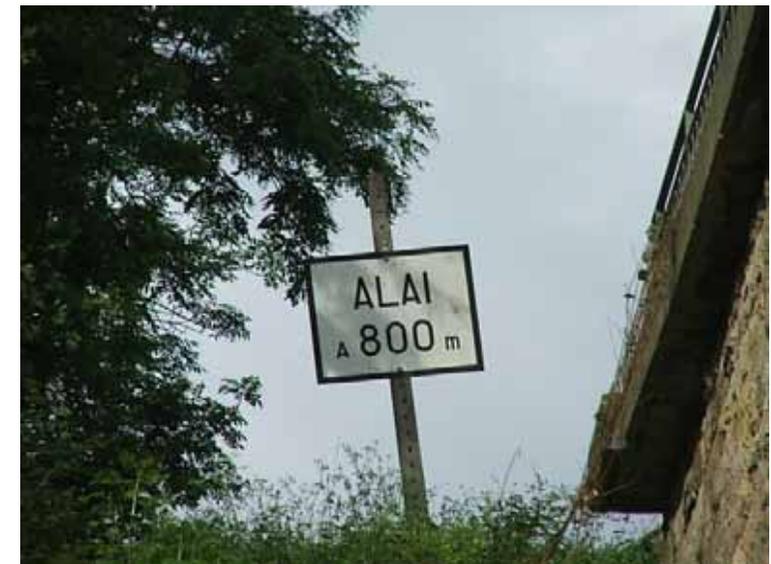




La prochaine halte s'effectue à « Alaï », non loin de l'arrêt des lignes TCL 14, 42 et 74. Nous desservons également la piscine du même nom dans une halte ferroviaire très simplifiée.



L'arrêt est signalé à notre conducteur par ce panneau, situé sur le bord de la voie ferrée.





Peu après, nous franchissons un viaduc pittoresque au dessus du ruisseau « L'Etoile », jadis également franchit par le « FOL » (Fourvière Ouest Lyonnais), quelques dizaines de mètres juste au nord. La vue est magnifique : nous sortons de l'agglomération lyonnaise, et la verdure commence à faire son apparition autour de nous.



On remarque une végétation importante présente sur ou à proximité de la voie, ce qui témoigne d'une circulation ferroviaire peu abondante.

En effet, de nombreux services de cette ligne sont remplacés par des autocars, faute de rentabilité.

A l'arrivée à Francheville, nous franchissons la route qui mène du centre commercial Taffignon à Francheville le Haut, sur l'itinéraire de la ligne 30.





Francheville : une petite halte ferroviaire, sympathiquement réaménagée avec valideurs « Oura », signalétique complète, et même un parc relais !



En direction de Lyon, un passage à niveau est situé juste en bout de quai. Il se ferme dès l'arrivée du train, et les barrières restent donc abaissées pendant de longues minutes pendant l'arrêt du train. L'occasion de jolis embouteillages aux heures de pointe !



Mais pour aller en centre ville, mieux vaut être dans le train : St Paul est seulement à 20 minutes d'ici !



Quelques minutes plus tard, nous sommes déjà à Chaponost. Ca y est, nous sommes sortis du territoire du Grand Lyon pour atteindre cette commune également desservie par la ligne départementale 103.



Signalétiques traditionnelles et modernes se côtoient dans cette petite gare, située en bas de la commune de Chaponost, mais assez excentrée par rapport aux zones habitées. Elle dessert néanmoins une vaste zone industrielle.





La halte de Chaponost : l'arrêt du conseil général du Rhône pour la correspondance avec la ligne 103, et l'arrêt de l'autocar SNCF. L'ancien bâtiment voyageurs reconverti en médecine du travail est situé de l'autre côté de la route, après le passage à niveau.

La gare a également été récemment modernisée, avec présence de toute la signalétique nécessaire aux voyageurs.



Après encore plusieurs centaines de mètres et un ou deux ponts en pierre, nous arrivons à Brignais.

Vous êtes arrivés à Brignais, terminus du train. Assurez-vous de n'avoir rien oublié dans le train. La gare terminus de la ligne est à double voie, et munie d'un guichet SNCF et d'un bâtiment voyageur ouvert à la clientèle.





Sur le parking de la gare, l'autocar TER stationne pour effectuer le prochain départ.

Nous nous aventurons au bout des 2 voies de la gare de Brignais. Un panneau « arrêt » nous rappelle que la ligne s'arrête ici, ou plutôt qu'elle n'est que très rarement empruntée par quelques trains de fret au-delà de cette limite.

Que se passe-t-il plus loin ? Ou va donc cette mystérieuse ligne ou notre train ne s'aventure pas ?

De Brignais à ...





GIVORS CANAL

... Givors canal

Sur les traces de l'ancienne ligne  
de Paray le Monial à Givors,  
entre Brignais et Givors Canal



Nous voilà donc au delà de Brignais, toujours sur la ligne de Paray le Monial à Givors. La ligne n'est actuellement exploitée que de façon très sporadique pour la desserte des carrières de Millery. Le ballast semble avoir été refait récemment et l'infrastructure ne semble pas en si mauvais état malgré sa très faible utilisation.

Sur la commune de Vourles, le nom des rues nous guide pour suivre cette voie insolite, à travers des grandes lignes droites en forêt.



Les voies sont posées sur des traverses bi-blocs en béton.

*Cette ligne a été ouverte le 1er juin 1910, fermée au trafic voyageur en 1932 (à l'époque, la voie était encore ouverte de Tassin à Givors), et rouverte sur décision du Conseil Général en 1991, en même temps que la modernisation des lignes de l'Ouest lyonnais. Entre temps elle est restée un itinéraire « stratégique » militaire, ce qui explique qu'elle ait été maintenue en état. La partie de Brignais à Givors est toujours ouverte, et exploitée en voie unique à trafic restreint.*

Au bout de la ligne droite, Brignais n'est pas si loin...



Nous arrivons en gare de Millery, petite commune du sud ouest lyonnais, située près de Charly. Vous savez, c'est cette fameuse commune qui sépara territorialement Givors et Grigny du reste du Grand Lyon... La bâtiment voyageurs est en assez mauvais état.

Juste avant la gare de Millery, on trouve le seul ITE (Installation Terminal Embranché) des carrières de Millery, qui maintien encore cette portion de ligne en survie.

De l'autre côté, ce n'est plus 1 voie qui dessert la gare de Millery, ni 2, mais 4 ! C'est un véritable petit triage qui se cache sous les herbes folles, où les voies sont par contre en très mauvais état. Le ballast s'est dérobé de sous les voies au gré de l'érosion, et les vieilles traverses en bois sont bien fatiguées.





Au delà de l'infrastructure qui semble de plus en plus mauvais état, on remarque que l'installation qui permet de faire fonctionner le passage à niveau voisin est quasi-neuve. Les armoires électriques sont neuves.



Au-delà de Millery, c'est une autre histoire. La voie devient de plus en plus sinueuse, et les herbes folles poussent un peu partout. Pourtant, on aperçoit des portions où le ballast est plus clair.

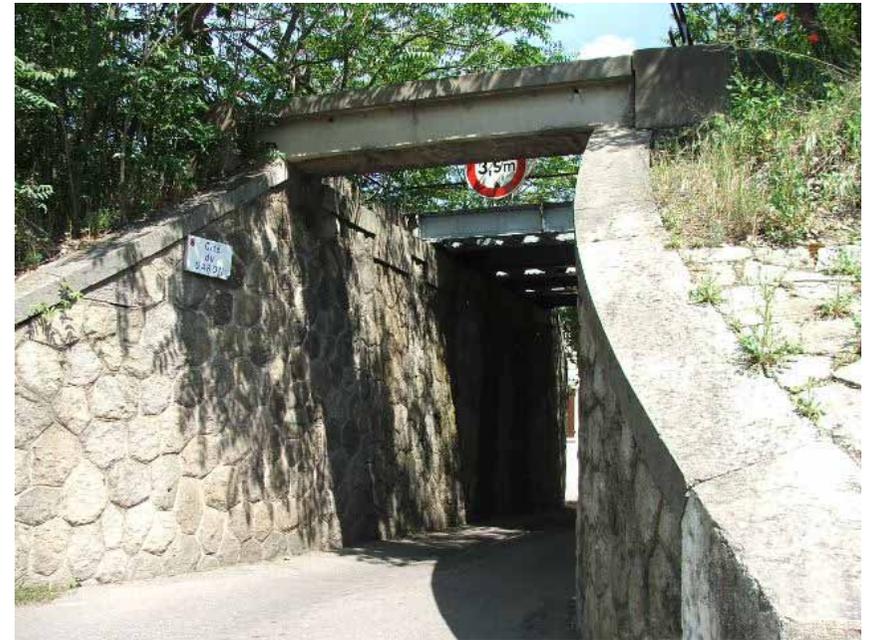


Ci-contre, la plateforme ferroviaire est prévue pour une emprise de 2 voies de circulation



La signalisation témoigne d'une ancienne exploitation, qui devait être faible étant donnée l'absence de barrières dans les passages à niveau.

A l'arrivée sur Givors, les multiples raccordements (voir page suivante) entraînent de nombreux passages sous voies pour la voirie. Nous sommes un peu perdu au milieu de ces diverses bretelles, parfois déferrées, alors prenons un peu de hauteur pour mieux comprendre cette organisation !



Vers Brignais

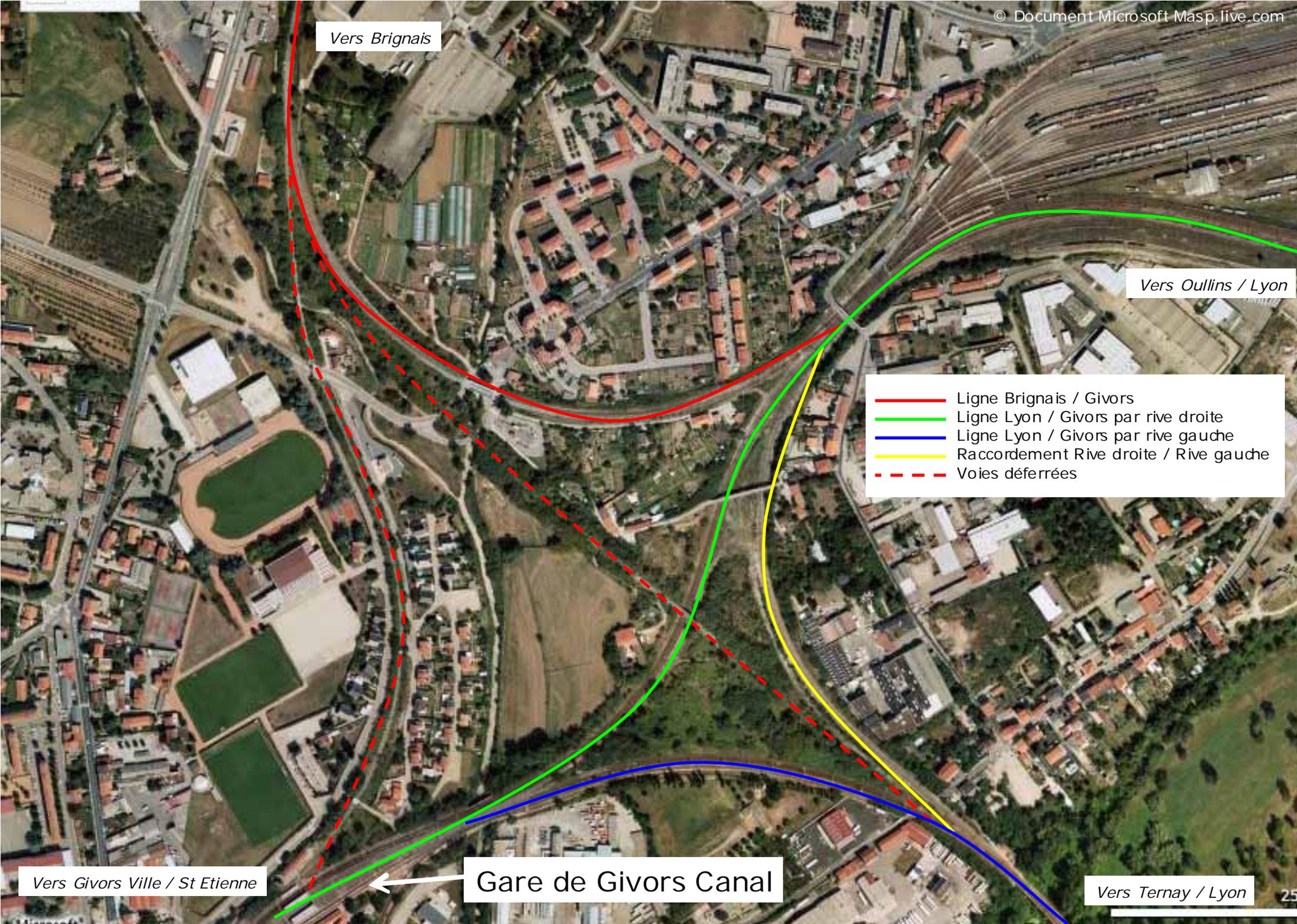
Vers Oullins / Lyon

- Ligne Brignais / Givors
- Ligne Lyon / Givors par rive droite
- Ligne Lyon / Givors par rive gauche
- Raccordement Rive droite / Rive gauche
- - - Voies déferrées

Vers Givors Ville / St Etienne

Gare de Givors Canal

Vers Ternay / Lyon





Depuis Brignais, le raccordement à la gare de Givors Canal n'existe plus. Seules les traverses en bois restent sur place, et le signal qui permettait à cette voie de s'insérer dans les circulations a été réformé.

# Les chantiers de Lyon et sa région



### La porte de zone 30 de la rue St Exupéry est achevée.

Après quelques semaines de travaux, le carrefour entre le Quai Tilsit et la rue St Exupéry près de la place Bellecour dans le 2ème, revêt un tout autre visage. En conservant le nombre de voies initial, la chaussée a été rétrécie pour sécuriser la traversée des piétons, et le carrefour a une géométrie bien plus simple qui permet une gestion des feux optimisée.

Au sol, on remarquera une matérialisation spécifique dans la continuité de la traversée piétonne, en pavage et en légère surélévation, qui signifie aux automobilistes qu'ils entrent en zone apaisée, limitée à 30 km/h.



Le panneau « zone 30 » n'est désormais plus seul à tenter de justifier la limitation de vitesse. C'est par l'aménagement que la vitesse doit devenir instinctive, et donc respectée par tous.





Un petit point sur l'avancement des travaux du tramway T4, entre les Minguettes et le Jet d'eau des Etats Unis.

Tout d'abord, voici ci-dessus l'avancée des travaux de la clinique qui sera située au terminus sud de la ligne, sur la commune de Feyzin. A droite de la photo, la flaque d'eau préfigure l'emplacement des voies juste au nord du futur terminus.

Au cœur du quartier de la Damaise, les circulations sont actuellement déviées pour permettre aux équipes de chantier de construire la plateforme. Des sens uniques provisoires ont été organisés sur le Bd Lénine, avec un retour par la RN7 pour les bus desservant le secteur.



*Future plateforme à la Darnaise*



*Le Bd Lénine a été mis à sens unique pour permettre l'avancée des travaux de plateforme aux Minguettes.*



Sur le plateau, à hauteur de Vénissy, les travaux de plateforme n'ont pas encore débuté, mais l'emprise a été clairement délimitée par du marquage zébra temporaire. La largeur de l'avenue sans son terre plein central végétal est impressionnante.



Ci-contre, le futur giratoire au croisement de l'avenue Jean Cagne et de l'avenue d'Oschatz. On remarque au milieu de l'anneau l'ancienne chaussée sur laquelle passaient les véhicules avant le début des travaux. En 2009, le tramway T4 passera à cet emplacement.



A l'arrivée sur l'Hôtel de Ville de Vénissieux, le tramway plongera depuis l'avenue d'Oschatz vers l'avenue Marcel Hoüel. Les travaux sont actuellement placés sur la partie sud de l'axe, mais le tramway circulera bien sur la partie centrale de la voirie, avec une voie de circulation dans chaque sens pour les automobiles. Pour ne pas gêner la circulation outre mesure, les entreprises de travaux procèdent par demi chaussées.

Le paysage a décidément bien changé dans se secteur de Vénissieux, où on se rend compte de l'utilité et du côté agréable des arbres, surtout quand ils sont temporairement absents du paysage.



L'avenue Curie à Vénissieux



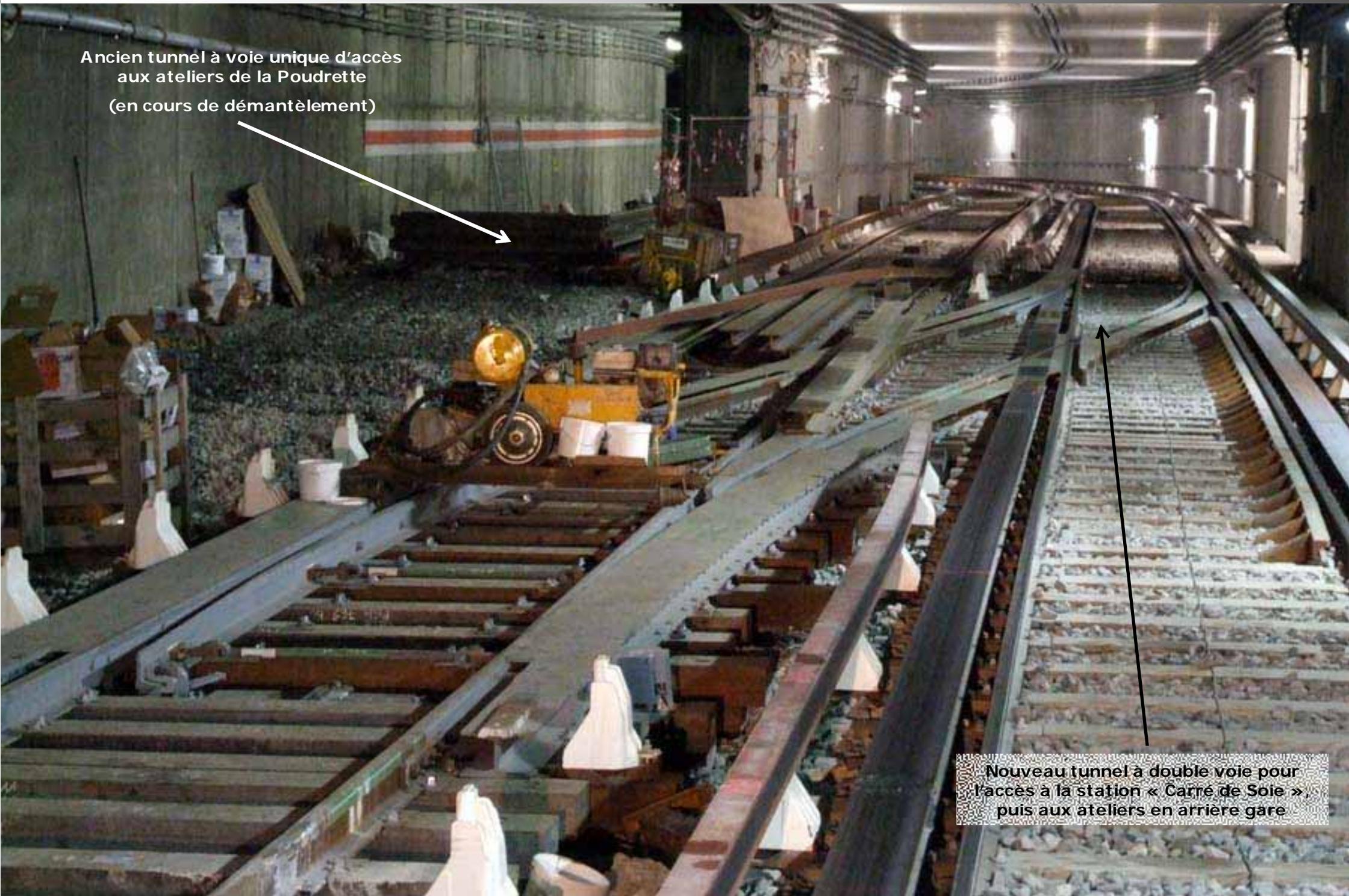
Le carrefour Sembat / Curie, totalement dévisagé par les travaux. Maic c'est un mal pour un bien : la future version sera beaucoup plus urbaine et fonctionnelle avec le tram au centre de la chaussée.

Sur l'avenue Curie à Vénissieux, c'est la même paysage de désolation qui s'offre à nos yeux. Plus d'arbres, une chaussée immensément large, des travaux à perte de vue. Mais dans quelques mois, les passants pourront enfin voir la phase plus concrète du chantier, avec la construction progressive de la plateforme du tramway. En attendant, ce sont automobilistes, clients des bus TCL, piétons et cyclistes qui doivent patienter et adapter leur façon de voyager...

Ancien tunnel à voie unique d'accès  
aux ateliers de la Poudrette  
(en cours de démantèlement)



Nouveau tunnel à double voie pour  
l'accès à la station « Carré de Soie »,  
puis aux ateliers en arrière gare





Jeudi 31 mai, le SYTRAL inaugure avec la presse la première rame à la station « Carré de Soie ». L'occasion de découvrir le prolongement depuis L. Bonnevey, et de découvrir la nouvelle station, qui est déjà parcourue depuis fin avril, mais uniquement par les conducteurs qui ramènent leurs rames aux ateliers.



Parallèlement aux travaux de LEA et du métro A dans le même secteur, les travaux du futur pôle commercial et de loisirs du Carré de Soie commencent enfin !

Ils consistent dans un tout premier temps à détruire le bâtiment de l'hippodrome de Villeurbanne, pour en reconstruire un flambant neuf.



Maintenant que les travaux de la place Antonin Perrin sont achevés ou en passe de l'être, plus aucun obstacle ne s'oppose à l'ouverture du site propre de l'avenue Tony Gamier. C'est la ligne 96 qui devrait en bénéficier, ou plutôt qui devait en bénéficier depuis une longue période, qui semble s'éterniser...

Nous sommes allés sur place pour nous rendre compte si le site était capable en l'état d'accueillir la ligne de bus qui dessert Gerland.

Il est désormais en parfait état, connecté à la voirie générale près de la Halle Tony Gamier et de l'autre côté dans le carrefour Tony Garnier / Jaurès. Des capteurs sont présents dans le sol pour permettre le passage des bus aux feux tricolores.

On attend apparemment plus qu'une décision politique pour lancer l'exploitation.

Elle devrait avoir lieu dès septembre 2007...



Nous voici aux confins de Vaulx en Velin, Décines, Bron, Chassieu, au rond point des 7 chemins, qui fait actuellement l'objet d'une grande opération de rénovation. Doré et déjà, les accès au giratoire ont été réduits par la mise en place d'îlots centraux pour casser les vitesses, tout en conservant le même nombre de voies. Ils seront bien utiles aux piétons qui souhaitent traverser. L'anneau du giratoire a également été revu : son diamètre a été fortement réduit, et il est désormais impossible pour les véhicules de l'emprunter à haute vitesse comme auparavant.



Du côté des TCL, le réorganisation bat également son plein ! Fini l'anarchie au milieu du giratoire. Un triangle a été spécialement aménagé pour accueillir toutes les lignes TCL, qu'elles fassent terminus ou qu'elles soient passantes. Des abribus et des afficheurs Visulys solaires viennent d'être installés, et devraient entrer en service à la rentrée. C'est une véritable petite gare routière qui a vu le jour.

# Les déboires de la ligne 51 électrifiée



Après seulement 15 jours de mise en service, force est de constater que l'électrification de la ligne 51 n'est pas encore totalement une réussite. Pannes récurrentes des véhicules, services non assurés et engagement de matériel thermique sont le lot quotidien des clients et des conducteurs de la ligne 51.

Inaugurée en grandes pompes comme la première phase de la future ligne forte C3, elle n'a pas encore donné entière satisfaction et l'avenir de C3 ne s'annonce pas sous les meilleurs auspices. En effet après une petite quinzaine de jours en exploitation électrique, les premiers maux se font ressentir. La fiabilité des véhicules Cristalis en est la première cause avec ses nombreuses pannes qui pénalisent la clientèle.

Les charbons des têtes de perches n'ont pas supportés le frottement avec la nouvelle ligne aérienne. Tous ont déjà été changés ! S'ajoutent à cela des pannes de jeunesse comme les défauts "pression articulation" et autres pannes rouges qui immobilisent le véhicule parfois en pleine route !



Photo Rodo

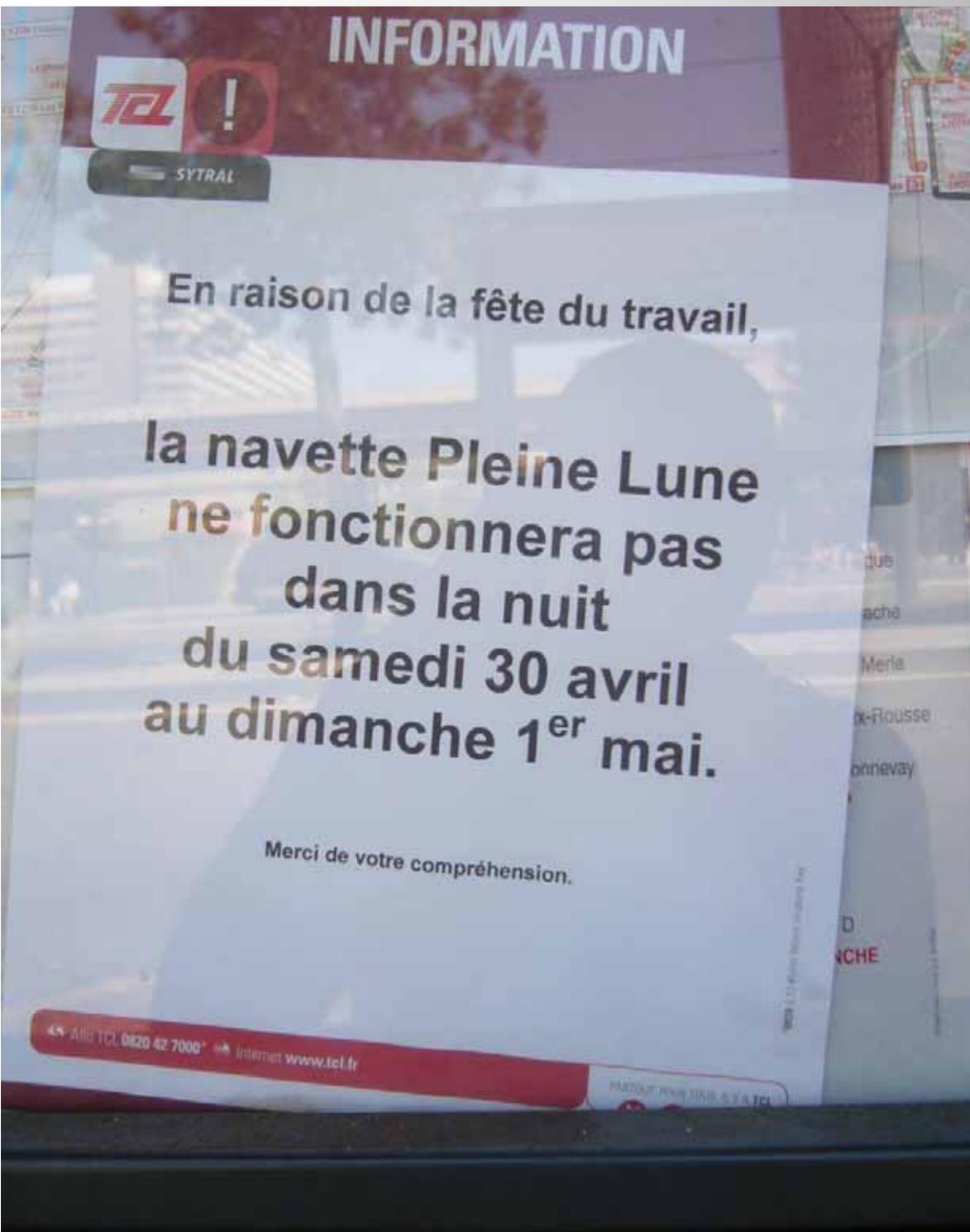
Pour palier à ces déficiences, il n'est pas rare de voir circuler les anciens véhicules thermiques auparavant engagés sur la ligne 51 à savoir les Agora L. Niveau capacité, rien à redire puisque ce sont des bus articulés mais le mal est plus profond. Mise à part l'image plutôt négative que peut apporter la vision d'un bus diesel sur une ligne de trolleybus, ces bus thermiques sont en livrée et configuration Montée Porte Avant. Les valideurs sont positionnés à l'avant et le marquage extérieur invite les clients à se diriger uniquement vers l'avant pour monter alors que la ligne 51 fait partie depuis le 14 mai du cercle très restreint des lignes accessibles en self service. L'incompréhension des clients est bien naturelle. Le clou du spectacle survient lorsque est engagé un bus de type PR180.2 qui cumule tous les défauts (non accessibilité aux PMR, pas de balise de feux et configuration MPA. Il a même été aperçu un bus standard de type Agora Line ! De qui se moque-t-on ?

La partie la plus pénalisante et pourtant la moins visible pour le voyageur lambda de la substitution des trolleybus par des autobus est le fait que les véhicules thermiques ne sont pas équipés pour la priorité aux feux. D'où une perte de temps non négligeable selon les heures.

Ne vaut-il pas mieux un trolleybus articulé de la ligne 1 avec les même caractéristiques que ceux engagés sur la ligne 51, que du matériel thermique en configuration MPA ? La cause invoquée serait une incompatibilité de livrée (décoration extérieure « Ligne forte »). Argument douteux quand on sait qu'à l'avenir, le parc des lignes 1 et 51 sera commun, d'autre part même si la livrée extérieure est différente, les trolleys de la ligne 1 sont équipés pour le self service et de balise de priorité aux feux !



Kéolis Lyon emploie les moyens du bord pour compenser les pannes des Cristalis : ci-dessus, un Citelis 18 et un vieux PR180.2 engagés sur la ligne 51.



## Manque d'information sur les lignes affrétées

### L'exemple de Pleine Lune

Ci-contre, en 2006, TCL donne une information claire et précise au sujet de la ligne Pleine Lune. Les bonnes habitudes ont-elles été perdues ?

Samedi 26 mai, le secteur Terreaux / Hôtel de Ville était fortement perturbé en raison des festivités liées au titre de champion de France de l'OL. Le site des TCL ainsi que le service Allô TCL donnaient des informations sur les détournements / limitations de lignes, ainsi que sur la prolongation du réseau métro jusqu'à 1h30 du matin. L'information était donc claire, et efficace.

Par contre, au sujet des lignes Pleine Lune, qui desservent ce secteur, aucune information n'était délivrée par les TCL. Contactés, les opérateurs d'Allô TCL affirment qu'ils n'ont pas d'informations sur ces lignes, car elles sont sous traitées directement par le SYTRAL, par la société Connex Rhodalìa. Les lignes Pleine Lune étant des lignes TCL, à tarification TCL, avec un logo TCL, nous nous demandons pourquoi Allô TCL ou TCL.fr ne disposent pas d'informations à leur sujet, notamment en période perturbée...

Allô TCL ne donne-t-il les informations que pour les lignes exploitées par Kéolis Lyon ? Doit-on renommer ce service "Allô Kéolis Lyon" ? Ces batailles entre exploitants et autorité organisatrice se font systématiquement au détriment de l'information du client...

Appelée, la société Connex Rhodalìa à St Fons affirme n'avoir aucun ordre de détournement, et que les lignes circuleront normalement, sans détournement ou limitation. Vu les perturbations prévues ce soir là aux Terreaux, on peut aisément prévoir le contraire... Connex nous indique qu'il faudra regarder l'information qui sera mise en place sur le terrain... Tout le monde se renvoie la balle, ou comment se débarrasser de la patate chaude !

Et le client dans tout ça ? Il court après les bus, et ne sais plus où donner de la tête. Le client du réseau TCL (au sens large du terme, c'est à dire tous les véhicules logotés TCL, à tarification TCL donc) se moquent des différents exploitants et aimeraient simplement avoir une information claire, et donnée par un seul service de renseignement.

Il se passe la même chose lorsqu'on appelle Allô TCL pour avoir des renseignements sur les lignes 75, 86 ou encore 39. En période perturbée, avoir des informations sur ces lignes est un véritable parcours du combattant...

N'est-ce pas le SYTRAL qui est le garant des transports du Rhône et de l'agglomération lyonnaise ? C'est pour cela que nous nous adressons à eux, afin que leur regard sur tous les exploitants du réseau TCL, permette une uniformisation rapide, qui permettra de rendre les transports en commun vraiment attractifs, ce qui passe par une bonne information.

Nous avons déjà fait le point sur Pleine Lune dans notre numéro du mois dernier, mais ce service laisse vraiment à désirer depuis qu'il a été confié à Véolia au lieu de Kéolis Lyon. La multiplication des opérateurs pour un seul et même réseau TCL est-elle une bonne chose, est-elle bien organisée, les rôles de chacun sont-ils bien définis ?



T3 - Rame 856 : la star !



**Un Heuliez GX327 de Nice perdu à  
Lyon, rue Garibaldi !**

## L'actualité de Lyon en Lignes, en Mai 2007

### **Nouvelle rubrique « Cristalis »**

A l'occasion de l'arrivée des trolleybus Cristalis sur la ligne 51, future ligne C3, nous vous proposons une nouvelle rubrique « Cristalis » en page d'accueil, qui vous présente brièvement le concept de Bus à Haut Niveau de Service développé par le SYTRAL.

### **Lyon en Lignes à la côte !**

Vous êtes de plus en plus nombreux à venir nous lire chaque jour. Merci à tous pour votre fidélité et votre passion pour les transports de Lyon et sa région !

Un grand merci également à tous nos membres, conducteurs et anonymes qui nous permettent de vous informer sur l'état du trafic à toute heure du jour et de la nuit. Un flash Info Trafic désormais diffusé à plus de 400 personnes !

Ce e-magazine est la propriété de Lyon-en-Lignes et ne peut être vendu ou reproduit à des fins commerciales. Vous pouvez le consulter ou le télécharger gratuitement sur le site [www.lyon-en-lignes.org](http://www.lyon-en-lignes.org) dans la rubrique « Le Mag ».

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

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, Patafix, Tubesurf, Rodo et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

***Création Lyon en Lignes – Mai 2007***