

Les lignes 40 et 43

Visite du Val de Saône

Les chantiers de Lyon
et sa région

L'actu de l'été



Revue de presse	<i>P3</i>
Découvrez le réseau TCL	<i>P15</i>
Suivons les travaux	<i>P47</i>
L'actu de l'été	<i>P56</i>
La photo du mois	<i>P62</i>
L'actu de Lyon en Lignes	<i>P63</i>
Droits et remerciements	<i>P64</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.



Polémique sur la largeur des voies de Lea et Leslys
Selon le PRACIT Rhône-Alpes, les futurs tracés de la ligne de tramway sont plus larges que les tracés actuels. Ce projet a été contesté par les habitants de la zone.

Funiculaire : réouverture lundi



Le service sera perturbé en raison de travaux de maintenance effectués pendant la semaine dernière.

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

Leçon de TER pour les collégiens



Une leçon de TER pour les collégiens

Collision train-voiture



Un véhicule sans aucun blessé est resté à disposition. Les passagers du tramway sont descendus calmement pour permettre au chauffeur de libérer le véhicule et de dégager son wagon par une marche arrière. L'accident n'a pas perturbé la circulation plus d'un quart d'heure.

Cours Général-Gilouau : retour à la normale demain

Les travaux de pose des rails à l'arrêt de la ligne de tramway ont été achevés.

Le trafic de la ligne de tramway sera rétabli à la normale à partir de demain.

Vélo'v innové



Vélo'v innové

La tarification multimodale enfin à Lyon !

Attendue depuis plusieurs décennies, le 1er octobre 2007 fera date dans l'histoire des transports en commun lyonnais avec la création de deux nouveaux abonnements multimodaux. Enfin, il sera possible de prendre le train et le réseau TCL avec une même formule.

Seront donc créés un abonnement TCL + TER sur le périmètre du Grand Lyon et un second associant une origine-destination TER et l'abonnement TCL + TER sur le périmètre du Grand Lyon. Ils utiliseront la carte Oûra ! de la Région Rhône-Alpes.

Le premier permettra par exemple de relier Saint Priest à Perrache par le train puis de rejoindre Bellecour par le métro, en moins de 25 minutes « tout compris » contre au mieux une quarantaine de minutes en combinant T2 et la ligne D. Il ne faut en effet que 11 minutes pour relier la gare de Saint Priest et celle de Perrache, auxquels s'ajoutent les 10 minutes moyennes d'accès à la première et la correspondance métro.

Le second titre permettra par exemple de relier Villefranche sur Saône à l'hôpital Edouard Herriot, en utilisant le train jusqu'à Vaise puis le métro D. Le détenteur de ce titre pourra utiliser les lignes TER dans le périmètre du Grand Lyon. En revanche, en dehors, son abonnement ne sera valable que sur la destination de Villefranche sur Saône.

Cette nouveauté procurera une facilité d'usage des transports en commun dans le bassin de vie lyonnais, en attendant la prochaine étape de la coordination des réseaux : la station TER de Jean Macé, connectant les axes Villefranche – Lyon – Vienne et Lyon – Saint André le Gaz au métro B.



Citélis TCL à Annonay

Le production de la prochaine tranche de Citélis est en cours à l'usine Irisbus d'Annonay, en Ardèche. Ce sont en effet 47 standards et 12 articulés qui devront sortir de la chaîne d'assemblage d'ici la fin de l'année. Dans un premier temps, 15 unités devraient être livrées dès septembre, puis 15 par mois jusqu'en décembre, où les articulés seront également livrés.



Accident de personne à Sathonay-Rillieux

02-07-2007

Ce matin vers 7h, un accident de voyageur a fortement perturbé le trafic SNCF au nord de Lyon, en gare de Sathonay-Rillieux. En cause, un piéton qui aurait engagé le gabarit d'un train, et aurait ainsi été heurté. La personne est décédée. On ne sait pas s'il s'agit d'un accident ou d'un suicide.

La gare de Sathonay-Rillieux est parcourue par les TER reliant Lyon à Bourg en Bresse, qui s'arrêtent tous en gare, mais également par tous les TGV qui partent de Lyon en direction du nord de la France, qui passent donc en gare sans s'arrêter. C'est sans doute avec un TGV que l'accident a eu lieu mais les consignes de sécurité de la SNCF sont claires : les usagers doivent se tenir éloignés de la bordure du quai.

Côté trafic les trains ont rencontré de 20 min à 1h de retard, certaines relations ont même dû être déviées par d'autres itinéraires. Le trafic est désormais revenu à la normale.



Travaux sur la ligne 1

02-07-2007

Dans le cadre de la mise en place progressive de la ligne forte de trolleybus "C3", la ligne 1 est actuellement touchée par d'importants travaux dans le secteur de Villeurbanne. En effet, depuis ce lundi matin à l'aube, les pelleteuses s'affolent entre le Totem de la place Albert Thomas (arrêt "Cité Nouveau Musée") et la Place Grandclément. Le couloir à contre sens réservé aux bus fait l'objet d'une réfection totale en vue du remplacement des pavés autobloquants par de l'asphalte, bien plus confortable pour les clients, les conducteurs et qui permet de préserver un matériel roulant fragile.

En direction de St Paul uniquement, la ligne 1 est donc détournée et ne dessert pas le Cours Tolstoï, pour une durée de 1 mois environ. Un itinéraire de contournement a été mis en place, et la ligne circule avec des bus articulés themiques pour plus de facilités.



La grève se durcit chez Connex Rhodalia

02-07-2007

Les conducteurs du dépôt de la société Connex Rhodalia de St Fons ne décolèrent pas, après les différents incidents ayant touché un membre du personnel, et un autocar sur la ligne 101, en juin dernier. Malgré l'appel en renfort d'agents de sécurité par leur direction, le mouvement social perdure, et se durcit. Depuis 15 jours maintenant les lignes 39, 60 (uniquement les services de nuit) et 101 connaissent d'importantes perturbations. Le trafic est en moyenne assuré à 50% sauf sur la ligne 101 qui est complètement arrêtée. Désormais, des revendications salariales sont venues s'ajouter, et le mouvement devrait se poursuivre encore cette semaine.



LPA affiche des chiffres médiocres pour 2006

03-07-2007

Les comptes de la société LPA (Lyon Parc Auto) se portent bien. L'entreprise qui gère quelques 18 280 places de stationnement souterraines et 22 600 places en surface a en effet engrangé en 2006 39 millions d'euros, pour un bénéfice de 3 millions d'euros, un chiffre en hausse de 6% par rapport à 2005. Un bon résultat qui s'explique par l'ouverture de nouveaux parcs comme à la Croix Rousse ou encore à la Fosse aux Ours, mais aussi par l'augmentation des tarifs votée par le Grand Lyon. Mais certains parcs se portent moins bien, et parmi eux, se trouve celui du centre commercial de la Part Dieu, qui enregistre une baisse de 4%. D'après le directeur de LPA, François Gindre, cette baisse est consécutive à l'arrivée du tramway LEA à la Part Dieu : "Depuis l'arrivée du tramway LEA, les gens prennent moins leur voiture pour se rendre à la Part Dieu" déclarait-il lors de la présentation annuelle des résultats financiers.

Une tendance générale : le nombre d'abonnés patine, et les chiffres escomptés n'ont pas été atteints et la fréquentation des anciens parkings a même reculé de 2% par rapport à 2005. D'après Christian Philip, Président de LPA, "les tarifs ne semblent pas être en cause, c'est peut-être les stratégies de déplacements qui portent leurs fruits".

Une dernière donnée : les dirigeants de LPA voient d'un mauvais œil la concurrence du ticket mensuel de stationnement proposé par la Ville de Lyon, à 15€, contre 85€ en moyenne pour l'abonnement LPA.



Accidents en série sur le réseau tramway

03-07-2007

Le réseau tramway a connu des jours mouvementés. En effet, depuis samedi dernier, ce sont 2 accidents graves qui ont eu lieu. Le premier a impliqué un véhicule léger et la rame 820 sur la ligne T2, à St Priest. Le trafic de la ligne a été interrompu entre Porte des Alpes et St Priest Bel Air de 10h45 à 12h environ.

Le second a eu lieu lundi soir sur la ligne T1 vers 22h30, au croisement de la rue Condorcet et du Bd du 11 Novembre à Villeurbanne. Alors que la rame 839 était engagée dans le carrefour, la voiture est venue la percuter sur le flanc. Une personne est décédée dans la voiture, et deux passagers du tramway ont été légèrement blessés. Le trafic a été interrompu jusqu'à la fin du service entre Charpennes et La Doua IUT Feysine. Un service de bus relais a été mis en place entre ces stations.



T4 : quand l'histoire remonte à la surface

05-07-2007

Suite à l'avancée des travaux de la future ligne de tramway T4 sur le Bd des Etats Unis (Lyon 8ème), c'est une opération un peu spéciale qui se prépare. Sous le terre plein central, ce sont en effet des anciens abri antiaériens qui sommeillent depuis la 2nde guerre mondiale, lors de laquelle ils ont servi à quelques centaines d'habitants du quartier pour s'abriter des bombardements allemands et alliés. Construits en 1939, ils ont été redécouverts par hasard en 1985, lorsqu'un poids lourds a percé par accident le tunnel sous son poids.

Aujourd'hui, c'est le tramway qui va passer par là, et le SYTRAL indique que construire T4 au dessus d'un espace creux n'aurait pas été prudent et aurait condamné cet ouvrage. Cet abri, construit en zig-zag pour éviter la propagation du souffle des explosions, va donc être déplacé à quelques mètres seulement, pour être préservé et visité. Une manière de conserver la mémoire tout en permettant une opération d'urbanisme essentielle au développement de l'agglomération lyonnaise. Cinq mois de travaux vont être nécessaires à ce opération méticuleuse.



Chute d'un voyageur sur les voies du métro A

06-07-2007

Jeudi soir vers 23h, les pompiers ont été appelés suite à la chute d'une personne sur les voies du métro sur la ligne A, à la station Masséna. Une enquête a été ouverte pour déterminer les circonstances exactes de l'accident. Le trafic a momentanément été arrêté entre Charpennes et Perrache.



TER : ce que le cadencement va changer

06-07-2007

En jargon, on appelle cela le "cadencement". Derrière ce terme barbare se cachent toute une série de mesures, visant à améliorer la desserte des TER de la région Rhône Alpes. En effet, parmi les mesures urgentes à prendre pour inciter les automobilistes périurbains à laisser leur voiture au garage pour venir travailler au cœur de l'agglomération, l'augmentation des cadences figure en tête. Viennent ensuite la régularité des trains et la lisibilité des horaires. Et bien le cadencement devrait permettre à terme d'améliorer tous ces points : départs aux mêmes minutes de chaque heure dans votre gare, augmentation de l'offre (100 trains supplémentaires devraient circuler chaque jour en Rhône Alpes). De plus, dès le mois d'octobre, un abonnement commun TCL/ TER devrait enfin voir le jour, grâce à la carte "Oùra", et la réelle avancée, plus que le support commun, c'est une économie de l'ordre de 18€ qui seront pris en charge par les 2 autorités organisatrices des transports urbains régionaux, respectivement le SYTRAL et la Région Rhône Alpes.



Un tramway souterrain entre St Paul et la Part Dieu ?

09-07-2007

Lors de la cérémonie de pose de la première pierre du futur Technicentre TGV, qui est en cours de construction dans le 7ème arrondissement de Lyon, dans le quartier de la Mouche, Gérard Collomb (Maire de Lyon et Président du Grand Lyon) a évoqué la possibilité de construction d'un tramway souterrain entre la gare SNCF de St Paul, et celle de Lyon Part Dieu. Selon lui, ce maillon est essentiel pour relier les lignes de l'ouest lyonnais, qui seront dans les prochaines années parcourues par des tramtrains, à la ligne T3/LESLYS, qui sera également parcourue par les tramtrains de LESLYS, en plus des tramways "classiques" de LEA.

Un projet qui n'est pas pour demain (pour 10 ou 15 ans d'après G. Collomb), mais qui serait essentiel pour les dessertes transversales. Reste à savoir si la solution souterraine est la meilleure, quand on connaît les coûts de telles infrastructures, et qu'il y aurait 2 cours d'eau à traverser... La traversée de la Presqu'île semble être le principal argument favorable à une solution souterraine.

REAL : fermeture de 5 gares

10-07-2007

Le projet REAL (Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise) en cours de déploiement, sorte de "RER" à la lyonnaise, ne fait pas que des heureux. En effet, avec l'augmentation des cadences, ce sont 5 gares* ou haltes ferroviaires qui devraient fermer, au moins temporairement. C'est le cas de la halte de "Chandieu-Toussieu", située à l'est de Lyon, sur la ligne Lyon - Grenoble. Pratiquée quotidiennement par à peine 15 personnes, la Région Rhône Alpes a décidé de la fermer temporairement, en attendant l'amélioration de l'infrastructure, qui ne permet pas actuellement d'augmenter l'offre ferroviaire en conservant cet arrêt. Les clients devront donc emprunter une navette en autocar qui les mènera à la gare SNCF de St Priest, pour un temps de parcours total qui devrait être proche de l'actuel, soit environ 35 minutes. Le nombre d'aller/retour sera porté de 3,5 à 6 par jour, avec une tarification inchangée, ce qui devrait permettre de mieux faire passer la pilule... Du côté de la Mairie locale, on regrette que du trafic soit remis sur la route, mais cette solution est toutefois meilleure que celle du choix de la voiture individuelle. L'adjoint en charge du dossier insiste sur le caractère provisoire de cette fermeture et affirme que la nouvelle navette, avec son itinéraire et ses horaires établis en concertation, devrait donner entière satisfaction.



Un incident sans conséquences

11-07-2007

Un incident sans gravité a perturbé la circulation du métro A mardi soir vers 21h. En effet, alertés par le PC du métro, les pompiers sont intervenus pour une fumée qui s'échappait d'une rame. Un échauffement des batteries semble être la cause de cette défaillance, et le problème a pu être rapidement résolu. Un important dispositif a cependant été diligenté par les pompiers, qui ont même mis en place un poste de commandement à la station Perrache, qui avait été fermée pour l'occasion. Ils n'ont finalement pas eu à intervenir. Plus de peur que de mal donc.

Métro D : une réponse à la surcharge ?

13-07-2007

Pour faire face à l'accroissement continu de la fréquentation sur la ligne D du métro lyonnais qui devient problématique aux heures de pointe et même en pleine journée (jusqu'à 270 000 voyageurs par jour), le SYTRAL projette de modifier l'aménagement intérieur des rames "MPL85". Livrées entre 1989 et 1991, chacune des 36 rames comporte actuellement 88 places assises, et les autres voyageurs doivent voyager debout en se tenant où ils peuvent.

Depuis plusieurs mois, une rame circule en test sur la ligne D, avec un réaménagement partiel : sièges déplacés, supprimés, barres de maintien ajoutées. Les clients semblent apprécier ces dispositions, qui améliorent leur confort, même si le problème de surcharge n'est certainement pas réglé. Mais le SYTRAL semble vouloir aller encore plus loin. Bernard Rivalta, Président de l'autorité organisatrice, l'a annoncé, il souhaite un réaménagement complet des rames, avec une disposition des sièges à la mode anglo-saxonne, c'est-à-dire le long des vitres latérales.

Un réaménagement souhaité, pour faire face à la saturation de la ligne, et qui permettrait d'embarquer plus de voyageurs (environ 12 à 15%), pour atteindre les années 2012/2015 où des restructurations de parc liées au prolongement du métro B à Oullins avec son éventuelle automatisation pourrait changer la donne...

La facture devrait donc l'élever à près de 17 millions d'euros, mais c'est bien moins que les 110 à 150 millions d'euros que nécessiterait l'allongement des rames actuelles, mais c'est aussi bien moins durable... Un pansement provisoire pour le métro D. Les voyageurs devront donc encore patienter, au gré des arrêts d'exploitation.



Des traversées dangereuses sur T3

11-07-2007

Les riverains et parents d'élèves souhaitent attirer l'attention du SYTRAL, sur un problème de sécurité des piétons, qui semble toucher les petites rues Cyrano et Penet, qui sont en impasse mais qui débouchent sur les voies de LEA. Ces petites rues, situées dans le 3ème arrondissement, ont en effet fait l'objet d'un aménagement spécifique lors de la construction de la ligne T3, pour ouvrir ces impasses sur le sud, avec la création de 2 traversées piétonnes sur les voies. Problème : le manque de visibilité, dans cette partie courbée de la ligne, où il est très difficile de voir et d'entendre arriver les rames à l'avance. Les conducteurs redoutent ce secteur, et passent la plupart du temps avec prudence (une limitation ponctuelle de vitesse a même été mise en place). Du côté de la FCPE et des riverains, on pointe le problème sans relâche depuis 1 an déjà, et une proposition de signalisation sonore et/ou lumineuse a été faite, notamment pour aider les personnes aveugles et malvoyantes.

Du point de vue de la sécurité, tout a pourtant été mis en place : barrières qui obligent les piétons à faire une "baionnette" à l'approche des voies, en évitant toute trajectoire directe sur les voies. Un éclairage puissant a été mis en place au dessus de la traversée pour la nuit. La mise en place de feux règlera-t-elle la situation ?



Contre le service minimum, pour un service maximum

11-07-2007

Ce mardi tôt dans la matinée, des membres du syndicat CGT ont distribué à plusieurs endroits du réseau TCL, des tracts "contre le service minimum et pour un service maximum dans les transports". Ils veulent ainsi s'opposer au projet de loi du gouvernement sur la "continuité de service public dans les transports terrestres de voyageurs" qui doit être débattu le 17 juillet prochain au Sénat.



Halte ferroviaire Jean Macé : un chantier qui ne chôme pas !

14-07-2007

Il y a un chantier qui ne chôme pas, même en ce jour de Fête Nationale, c'est celui de la halte ferroviaire de Jean Macé. Les travaux les plus perturbants sont en effet en cours. Ils consistent à démolir le pont routier situé juste au sud du pont ferroviaire le long de l'avenue Berthelot. Le tablier devrait être prochainement scié, et le pont remplacé par un nouveau pont ferroviaire, un peu plus au sud, qui permettra l'insertion d'un nouveau quai pour la future halte. Les perturbations sont importantes au niveau du trafic routier, et la ligne 96 a même été limitée à la rue de Gerland où un potelet mobile a été installé pour guider les voyageurs. Les riverains devront donc prendre leur mal en patience, ainsi que les piétons, dont les cheminements ont été réorganisés en raison du déplacement du trafic routier. Il est vivement conseillé de bien suivre le balisage mis en place aux abords de la zone de travaux.



La palme de la saleté...

16-07-2007

Elle pourrait être remise à la station de tramway Guillotière, qui est régulièrement jonchée de débris de toutes sortes. En effet, les quais de cette station qui sont pourtant nettoyés 4 fois par jour (contre 2 fois par jour pour les autres stations) sont constamment sales, et peu agréables à fréquenter. Du côté des clients, on ne peut que déplorer cet état de fait, et les quelques usagers du tramway n'osent même plus s'asseoir tellement le lieu est peu accueillant. Les sans-abri sont pointés du doigt, comme les principales personnes à l'origine de ces dégradations. Interrogés, ces derniers rétorquent que "les toilettes publiques sont fermées" et que "la propreté des centres d'hébergement est bien plus scandaleuse que quelques déchets sur le sol". Un problème social qui semble donc difficile à régler, dans le quartier populaire de la Guillotière.

Du côté de Kéolis, on affirme être attentif à ce problème local, et mettre les moyens pour assurer la propreté des lieux, jusqu'à faire intervenir des agents de sécurité pour encadrer les opérations de nettoyage. Une réunion est prévue fin juillet entre le Grand Lyon et le SYTRAL pour évoquer ce problème.



Volvo veut décrocher les TCL

19-07-2007

Le prochain appel d'offre du SYTRAL concernant le matériel roulant bus aura lieu en octobre prochain, et Volvo France semble lorgner sur ce marché porteur. Il porte en effet sur la livraison de plus de 150 autobus à l'horizon 2008, et le constructeur Suédois affiche clairement ses ambitions. Avec son siège social installé depuis 2004 à St Priest dans les locaux de Renault Trucks, dans la banlieue de Lyon, le constructeur souhaite atteindre le podium des constructeurs intervenant dans le secteur autocars-autobus d'ici 2010. Un match qui s'annonce donc disputé. Le constructeur local Irisbus remportera-t-il à nouveau cet appel d'offre, ou le parc lyonnais va-t-il se diversifier ?



"Halte au terrorisme anti-voitures"

19-07-2007

Récemment, Charles Millon du groupe "Unir pour Lyon" a déclaré : "Halte au terrorisme anti-voitures. Le tramway neutralise une grande partie de nos rues, alors que le métro ne gêne pas les voitures". Il entendait ainsi critiquer entre autre le prolongement du tramway T1 à Montrochet sur le Cours Charlemagne, avec une voie de circulation dans chaque sens. Charles Millon pourrait se présenter aux prochaines élections municipales de Lyon, au même titre que Dominique Perben et Gérard Collomb.





Les lignes 40 et 43

Visite du Val de Saône



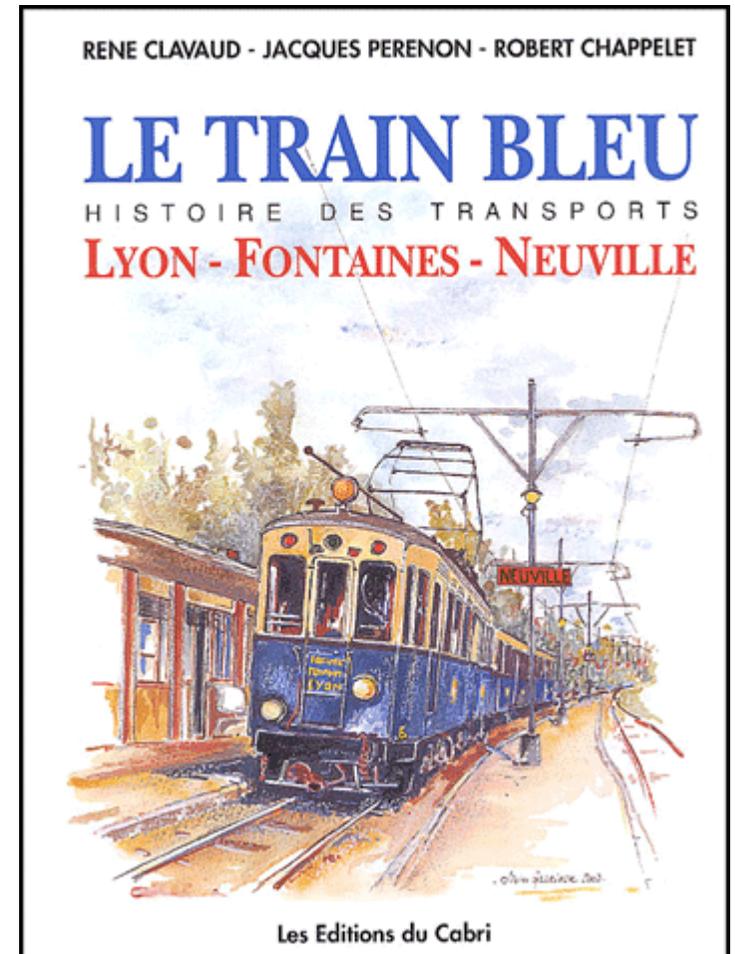
Par Bobméto

NB : Nous ne parlerons ici que de la ligne n° 40, héritière du Train Bleu dont le seul point commun avec le défunt tramway est, paradoxalement, son itinéraire.

Pour avoir un historique détaillé des tramways l'ayant précédée, vous pouvez vous reporter au livre paru en 2003 aux Editions du Cabri :

« *Le Train Bleu* », histoire des transports Lyon Fontaines Neuville.

A noter aussi, que les deux terminus, de Lyon (quai de la Pêcherie) et de Neuville sont les plus anciens pour une même ligne puisque immuables depuis 1891 soit 116 ans !!



1957 (1er juillet) Mise en service de la ligne d'autobus n°40 en remplacement des tramways sur l'itinéraire Lyon-Fontaines-Neuville avec création de services supplémentaires par la rive droite de la Saône Berliet PLR n° 1816 à 1827.

1963 (2 décembre) : création de la ligne 40 B entre Neuville et la gare des Brotteaux par les Marronniers, le Vernay, la Montée des Soldats et le pont Poincaré, (qui deviendra la ligne 70 actuelle)

1970 (1er janvier) : Les TCRL confie l'exploitation des lignes 40 et 40 B aux Cars Lafond avec des Saviem SC 10 neufs acquis spécialement.

1974 (1er janvier) : Le comité des TCRL décide en 1973 une unification du réseau urbain et reconfie aux TCL les lignes « ex-Lafond » avec les SC 10 qui seront progressivement repeints en rouge et blanc au lieu du marron de l'ancien exploitant (octobre) Mise en service de nouveaux autobus neufs : PR100 B suburbain (série 2800)

1975 (9 septembre) : la ligne 40 B est prolongée des Brotteaux à Part Dieu V.Merle à l'occasion de l'ouverture du centre commercial.



16 novembre 1974 - PR100 n°2817 sur la ligne 40 à Lyon Pêcherie

1978 (2 mai) : prolongement de la 40 B jusqu'à Part Dieu Courly

1979 (1er janvier) : la ligne 40 B prend le numéro 70

1982 (septembre) : prolongement de certains service à St Germain au Mont d'Or

1984 (5 mars) : la 40 reçoit des Renault PR 100 MI (série 3800) et passe en exploitation libre-service

1991 (11 mars) : complément avec des autobus articulés Renault PR 180.2 (2100)

1993 (4 janvier) : modifications : Pêcherie - Neuville par Rive Gauche uniquement les services par Rive Droite sont repris par ligne 43 suppression de l'antenne St Germain reprise par la 97 Autobus RVI PR 100.2 et PR 180.2 sur la 40.

1995 (juillet) : Autobus RVI R 312 à la place des PR 100.2

2001 (septembre) : RVI Agora et PR 180.2

2006 (mars) : Agora Line (série 3900) et Agora L (série 1000) mais encore quelques R 312 et PR 180.2 parfois en renfort.

2007 (janvier) : Matériel diversifié : Agora L (série 1000)

Agora S (série 2500),

Agora Line (série 3900)

Et un GX 317 !!



27 juin 1986 – PR100 n°3837 sur la ligne 40 à Neuville



22 mars 1989 – PR100 2779 sur la ligne 40 au Pt de l'Homme de la Roche Rive Droite



8 juin 1991 – PR180.2 2140 sur la ligne 40 au Pt Maréchal Juin



29 mai 2005 - Neuville 18h55



PR180.2 sur la ligne 40 : à gauche, à Neuville – à droite, à la Pêcherie



30 décembre 2005

Moins infortuné que le numéro 17, le 43 en est déjà à son troisième itinéraire différent depuis sa création.

1961 (2 janvier) : pour desservir « Le Perron », alias l'hôpital Jules Coumont plus connu maintenant sous l'appellation Hôpital Lyon sud, l'OTL met en route une courte ligne pour relier ledit hôpital avec le pont d'Oullins, et correspondance ligne 10 pour Lyon. (Berliet PH 80 puis Saviem SC2) : Pont d'Oullins – Hôpital Jules Coumont

1972 (29 mai) : mise en service des oblitérateurs

1976 (mars) : prolongement de la ligne à St Genis Mairie par Champlong et St Genis-centre

1977 (1er avril) trop faible fréquentation sur ce prolongement et la ligne redevient Pont d'Oullins – Hôpital Jules Coumont (Saviem SC 10, série 2100)

1980 (13 novembre) : prolongement (d'un arrêt) à Hôp. Jules Coumont Revoyet

1981 (30 septembre) prolongement plus conséquent et la ligne devient Pont d'Oullins – Hôp. J.Coumont – Basses Barolles (Saviem SC10, série 2300)

1984 (novembre) : Saviem SC 10 (série 2400)

1985 (1er octobre) : avec la refonte des lignes du sud-ouest lyonnais suppression de cette ligne 43 itinéraire repris par ligne 47 entre Pont d'Oullins et Hôpital Jules Coumont et par nouvelle ligne 17 entre Hôpital et Basses Barolles



14 septembre 1985 - SC10 n°2417 à Oullins



14 septembre 1985 à Oullins

1991 (9 septembre) : création d'une ligne (minibus, affrétée RSAR) sous le numéro 43 : Gare de Charbonnières – Marcy l'Etoile en rabattement sur la gare de Charbonnières aux heures d'arrivée et départ des trains.

1992 (11 juillet) : suite à une fréquentation quasi nulle, la ligne est supprimé et le numéro 43 se retrouve à nouveau libre.

1993 (4 janvier) : reprise de ce numéro 43 pour les service de Collonges et Rive Droite de la Saône de la ligne 40.Pêcherie – Collonges (rive droite) Couzon – Neuville (autobus RVI PR 100.2 et PR 180.2)

1995 (juillet) Des Renault R 312 viennent s'ajouter aux PR 100.2

2000 (3 janvier) : la ligne 43 abandonne le traditionnel Terminus Pêcherie de la 40 pour se rabattre sur Gare de Vaise avec un itinéraire uniquement par la Rive Droite

2006 (2 janvier) suppression de la lige 90E, et reprise de la desserte de Genay par la 43 qui devient : Gare de Vaise – Collonges – Couzon – Neuville – Genay
Autobus RVI R312 et PR 180.2 puis Agora L

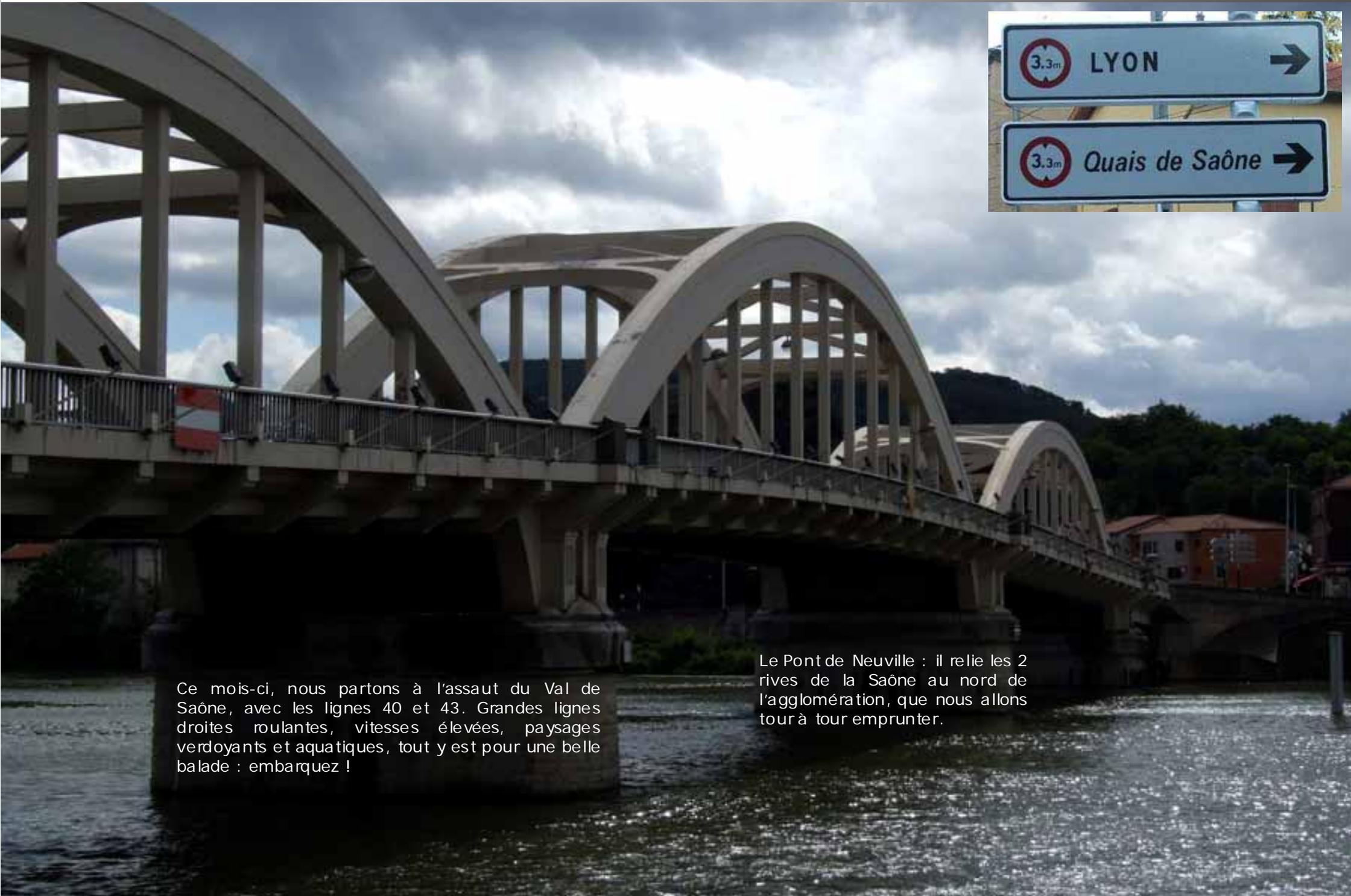


11 avril 1994 – PR100 n°3844 à Neuville





Autrefois desservie par la ligne 90E, Genay est depuis le 2 janvier 2006 desservie par la ligne 43, qui a été prolongée de Neuville à Genay. Pour compenser la perte de la 90E sur la rive gauche de la Saône, la ligne 40 avait été légèrement renforcée à l'époque. Les habitants de Genay ont alors bénéficié d'une forte augmentation de l'offre.



Ce mois-ci, nous partons à l'assaut du Val de Saône, avec les lignes 40 et 43. Grandes lignes droites roulantes, vitesses élevées, paysages verdoyants et aquatiques, tout y est pour une belle balade : embarquez !

Le Pont de Neuville : il relie les 2 rives de la Saône au nord de l'agglomération, que nous allons tour à tour emprunter.



Dans le Val de Saône, il n'y a pas que le bus ou la voiture pour se déplacer. En cette période estivale où le soleil chauffe, le transport fluvial bat son plein, et les navigateurs sont nombreux à sillonner les petites vagues de la Saône.

A quelques mètres de nous, voyageurs paisibles, sportifs et familles se promènent au gré de l'eau, à allure très faible, modérée ou à fond la caisse pour les plus férus de sensations fortes.



Ci-contre le viaduc ferroviaire qui enjambe la Saône, qui permet au Corail Lyon Tours de rallier la rive droite de la Saône pour rejoindre Roanne.



La guérite du quai de la Pêcherie en est l'un des derniers vestiges. Nous partons ce mois ci sur les traces du train bleu (Lyon - Neuville) mais par la route !

Nous prenons place dans un Agora articulé, direction Neuville par la rive gauche. Après avoir effectué le départ du quai de la Pêcherie à l'endroit même où les guillotines le faisaient en leurs temps, nous empruntons de suite le Pont Bonaparte pour rejoindre provisoirement la rive droite de la Saône, rivière que nous longerons jusqu'au terminus. Le bus charge tranquillement ses voyageurs à quasiment tous les arrêts. Nous roulons à près de 50 km/h sur cet aménagement récent quai Pierre Scize en compagnie des bus des lignes 3,19,31,44 et 184 qui nous escortent jusqu'au Pont Koenig. Ensuite nous tournons à droite puis à gauche et nous rejoignons définitivement la rive gauche.







Pt Clemenceau, nous sommes à deux pas du tunnel sous la Croix Rousse. Quelques tours de roue plus loin et nous arrivons dans le secteur du futur Pont Schuman. Les arrêts sont très espacés et le véhicule roule à la vitesse maximale autorisée. Nous laissons sur notre droite Lyon Plage et rejoignons un peu plus loin la ligne 75 qui vient de partir de son terminus Bord de Saône. Nous entrons dans la commune de Caluire et Cuire. L'île Barbe se dessine au loin, puis nous arrivons au Lycée multilingue d'Ombrosa, théâtre d'un ballet incessant de bus scolaires aux heures de sorties.



L226 YJ 69

40

1002

CROATIE
PLANN
VEHT
299€
AU DÉPART DE LYON

BUS



Arrêt Pt de Collonges, nous levons la tête et apercevons le Corail Intercités 4506 qui fonce en direction de Tours. En tête, une des fameuses CC 72 000 en livrée « en voyage ». On notera l'un des plus anciens P+R de l'agglomération qui est en fait un P+Bus, mini parking de dissuasion.





En chemin, nous croisons l'autocar SETRA qui effectue la liaison régulière entre Lyon Perrache et Mâcon. Il s'agit de la ligne 14 du conseil général de l'Ain, exploitée par Maisonneuve.



Fontaines sur Saône : de nombreuses habitations récentes bordent la route où se trouvait jadis le dépôt du train bleu. En arrière plan, nous apercevons le viaduc de la ligne Lyon - Trévoux.





Pont de Fontaines, pôle multimodal international desservi par 4 autres lignes à fortes fréquences (33, 70, 77 et 184), un petit crochet par les rues étroites du centre de Fontaines sur Saône et de Rochetaillée. Ecluse et Pont de Couzon nous récupérons la grande route (RD 433) que nous ne quitterons plus jusqu'à l'arrivée.

La route est belle, large et sécurisée pour les cyclistes.







Neuville sur Saône, terminus. Nous avons juste le temps de traverser la rue pour récupérer le 43 et redescendre sur Lyon.





Terminus de la ligne 40 à Neuville sur Saône



Genay Proulieu, paisible terminus le plus au nord de l'agglomération. Nous sommes ici à plus de 25 km de la place Bellecour ! En route pour rejoindre la gare de Vaise à bord de notre R312.

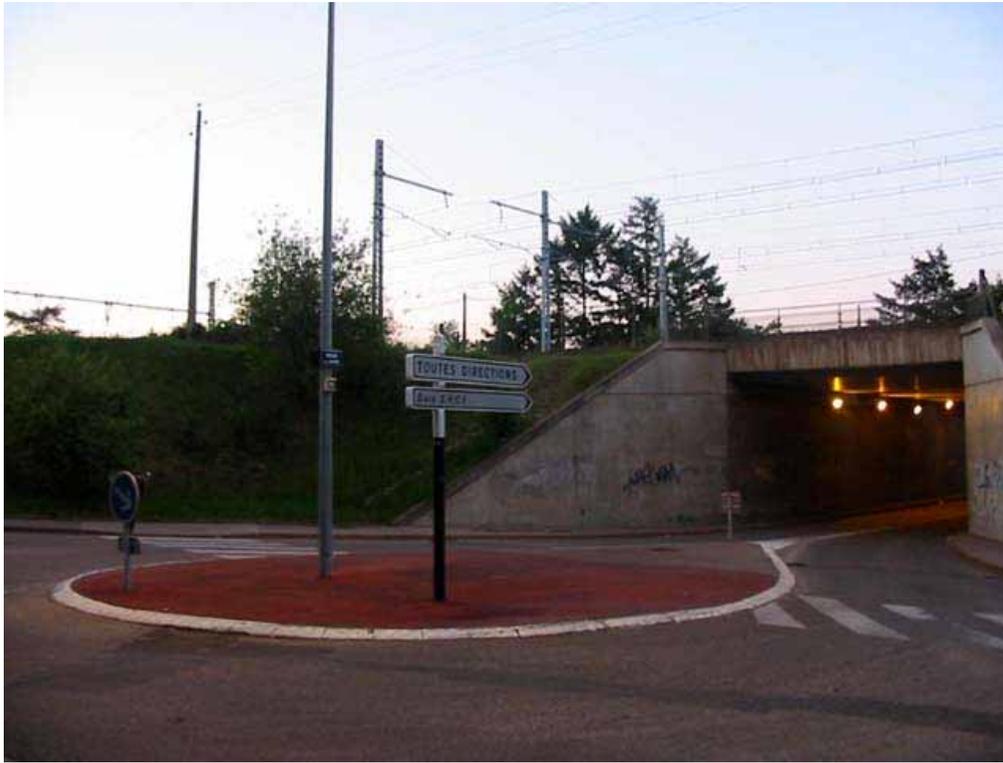
La traversée de Genay est très périlleuse, en effet les façades des immeubles sont proches de la route et celle-ci est très étroite à certains endroits. Il est environ 17h00 et notre bus va effectuer un détour par la ZI Nord. Pas inutile du tout quand on voit le nombre de personnes qui attendent aux arrêts !



Dans la Z.I. de Genay, nous passons à proximité du dépôt de Connex où l'on peut observer l'arrivée d'un tout nouveau GX317 aux couleurs TCL.



Nous rentrons dans Neuville et effectuons l'arrêt Pont de Neuville RG créé juste avant le rond point du Pont du même nom pour éviter d'avoir à faire un demi tour à l'ancien terminus. Cet aménagement permet de s'engager directement sur le pont pour rejoindre la rive droite que nous ne quitterons plus jusqu'à la Gare de Vaise. L'échange voyageurs est un peu long car nous sommes à quelques mètres du terminus des lignes 40, 70, 97 et 184 et surtout car le centre ville et ses nombreux commerces ne sont pas loin.



Nous voici de l'autre côté de la rivière, à l'arrêt Gare de Villevert - Neuville, l'une des 4 gares desservies par la ligne 43 ! Nous continuons notre route et passons devant le Centre Hospitalier des Monts d'Or situé sur la commune d'Albigny sur Saône.



Nous passons ensuite à proximité de la Gare de Couzon au Mont d'Or puis de la Gare de Fontaines - Collonges. La route est agréable et la vitesse autorisée est de 70 km/h !



Les Monts d'Or et les arrêts défilent lorsque nous arrivons devant une habitation aux couleurs flamboyantes. Des drapeaux marquent l'entrée du parking, il s'agit du restaurant du renommé Paul Bocuse dans son fief qu'il baptise Collonges sur Saône ! N'en déplaise aux habitants de la commune de Collonges au Mont d'Or ! Quelques mètres plus loin, nous repassons sous le pont métallique de Collonges, c'est ici que les quelques services partiels Collonges St Martin bifurquent en direction du vieux bourg.

Un peu plus loin, un panneau d'entrée d'agglomération Lyon. Difficile de croire que nous sommes aux confins du 9^e arrondissement, l'île Barbe et sa verdure tente de nous laisser un souvenir très nature de notre périple mais l'on découvre rapidement le béton et la circulation qui se densifie au fur et à mesure que l'on pénètre dans la grande ville.

Seul réconfort, la vue sur la Saône est splendide et dégagée malgré les arbres qui bordent la rivière, on aperçoit aisément la rive gauche, nous passons devant le siège de la CEGID dont le patron n'est nul autre que Jean Michel Aulas, ainsi qu'une des 4 autres brasseries de Paul Bocuse.

Une fumée épaisse s'échappe d'une locomotive diesel qui passe en face de nous sur le pont. Nous arrivons en Gare de Vaise, fin de la promenade.





A peine arrivés, le bus repart immédiatement en direction de Genay. La foule nous attend à Gare de Vaise et se presse par la porte avant du bus.

Ci-dessus : nous étions là pour immortaliser le premier départ d'un bus de la ligne 43 à destination de Genay. Il s'agissait du PR180.2 n°2140.



Les chantiers de Lyon et sa région





Abris anti-aériens du Bd des Etats Unis



Après les finitions de plateforme et la pose de la multitubulaire, les travaux s'attaquent désormais à la pose des voies dans le secteur Etats-Unis / Viviani / Curie. Les rails sont semble-t-il posés en priorité dans les carrefours, pour être rapidement rendus à la circulation la rentrée de septembre arrivée. Pendant les périodes de forte affluence de la rentrée, les équipes pourront alors s'occuper plus tranquillement de la pose des rails en section courante.



De gauche à droite : André Gerin (Député Maire de Vénissieux), Jean Louis Touraine (Maire Adjoint au Maire de Lyon, en charge des déplacements), Bernard Rivalta (Président du SYTRAL).

Soudure symbolique sur T4

Ce jeudi matin, les élus de Lyon, Vénissieux, et du SYTRAL, ont pu assister à la première soudure "officielle" de rails, sur le chantier de la ligne T4, qui continue entre le Jet d'Eau des Etats Unis et Feyzin. Une soudure pleine de symboles, puisqu'elle a physiquement relié la commune de Vénissieux, située en première couronne, à la ville centre de Lyon. C'est au carrefour Etats Unis / Viviani / Curie que la foule s'est rassemblée pour assister à cette opération spectaculaire, tant par la technique utilisée par les ouvriers que par la chaleur qui s'en dégage. André Gerin, Député Maire de Vénissieux, en a profité pour rappeler son attachement à cette ligne de tramway T4, qui va mieux relier sa commune au reste du tissu urbain, et notamment à Lyon. Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, a également fait état de la décision du SYTRAL de prolonger le plus tôt possible la ligne T4 vers la Part Dieu, puis vers le campus de la Doua. Il a enfin utilisé le mot "maillage". Un bon début donc ! Par contre, pas un mot sur le lieu de passage de T4 dans le secteur de la Part Dieu : Vivier Merle ou Vilette, le mystère reste entier...



Du côté de la Croix Rousse, les travaux s'affolent également : les Man de la ligne 6 ont été mis au repos (ci-dessus, vus aux ateliers de la Poudrette). Les quais du futur terminus réorganisé sont en train de prendre forme. La mise en service de l'aménagement complet est prévue pour le 1er septembre 2007.





Le creusement de la « darse », future place nautique du projet « Confluence », continue. On peut d'ores et déjà observer une mise en eau partielle, liée à l'apparition de la nappe phréatique toute proche.



Avril 2007



Juillet 2007



La première pierre du futur techni-centre TGV de Lyon, le premier hors de Paris, a été posée ce mois-ci. Depuis le mois d'avril, les travaux ont bien avancé : les voies sur fosse accueillent déjà quelques TGV.

Du côté de Jean Macé, les travaux préparatoires à la construction de la halte ferroviaire sont en cours depuis le 9 juillet. Des modifications importantes de circulation ont été mises en place pour permettre la démolition du pont route situé juste au sud du pont rail situé le long de l'avenue Berthelot.

Une fermeture de l'avenue Jean Jaurès a même été nécessaire au milieu du mois de juillet, pour permettre la dépose du tablier du pont, à l'aide d'une grande grue. Ce dernier a été découpé, puis démonté pièces par pièces pour laisser place à un espace plus vide. Un espace qui sera réutilisé dans le futur aménagement pour la construction d'un nouvel ouvrage, ferroviaire cette fois-ci, qui sera situé un peu plus au sud pour permettre la mise en place d'un quai central et d'ascenseurs d'accès aux voies.

> *Ci-contre, l'avenue Jean Jaurès au sud de la Place Jean Macé a été totalement fermée à la circulation dans les 2 sens, pendant 1 semaine. Les usagers de la ligne TCL n°96 ont dû se reporter au sud des voûtes, ou un arrêt provisoire a été aménagé. Un cheminement piéton sous les voûtes a néanmoins été aménagé.*





Pour les passionnés de construction, on peut actuellement assister aux premières fondations de la future Tour Oxygène, juste à côté du centre commercial de la Part Dieu.

Le réseau de tramway se maille,

par R. Desormière

Actuellement en travaux entre la clinique de Feyzin et la place Mendès-France en passant par Vénissieux et la cité des Etats Unis, la ligne T4 fait déjà l'objet de décisions quant à son évolution : le conseil syndical du SYTRAL de juillet a adopté les principes de son prolongement à la Part Dieu. Différé en raison d'un manque de financement de l'Etat, la phase 2 s'enrichit de nouvelles perspectives, qui sembleraient montrer l'amorce d'un tournant dans la conception du réseau de tramways.

T4 ne fera pas son terminus à la Part Dieu... mais a minima aux Charpennes, et poussera jusqu'à La Doua en heure de pointe. Il y aura donc une exploitation maillée du réseau tramway, alors que jusque récemment, une telle disposition était jugée impraticable par les spécialistes lyonnais. Peut-être que les succès grenoblois et stéphanois ont contribué à ce retournement de position...

Le prolongement de T4 offrira un renfort sur la section Part Dieu – Charpennes avec une rame toutes les 3 minutes toute la journée, et succédera aux services partiels de T1 en heures de pointe, au cours desquelles seront ainsi créées des liaisons entre les universités Lyon I et Lyon III Manufacture.

L'objectif est de mettre en service cette section en octobre 2012. Son coût est estimé à 65 millions d'euros et implique l'acquisition de trois rames supplémentaires outre le transfert des rames de renfort de T1. Reste une inconnue : par où passera T4 pour rejoindre la Part Dieu ? Si tout semble bouclé pour un itinéraire malencontreux par La Villette, quelques éléments tangibles peuvent militer pour un passage par Vivier-Merle.

Pourquoi T4 ne doit pas passer par La Villette ?

Premier argument en forme d'interrogation : quels équipements justifieraient une desserte en tramway ? La gare est aussi desservie par sa porte ouest. Il n'y a guère que la Caisse Primaire d'Assurance Maladie, rue d'Aubigny... Beaucoup de bureaux, abondamment garnis de places de stationnement, et également desservis par T1 à la station Thiers-Lafayette. A l'ouest de la gare ? Le centre commercial, la bibliothèque municipale, les Allocations familiales, le siège du Grand Lyon et un conséquent pôle d'échanges bus-tram-méto.

Les besoins locaux ? Les habitants de La Villette et de la Ferrandière demandent une amélioration de la capacité de transport sur l'axe Pompidou – Part Dieu – Mairie du 3ème – Cordeliers, donc l'actuel bus 99. T4 ne répondra en rien à ces besoins.

Si l'arrivée de T3 à La Villette ne pouvait soutenir de réelle comparaison en l'absence de liaison de même type, T4 ne fait que reprendre l'esprit de la ligne 36. Or celle-ci bénéficie d'une vitesse commerciale honorable sur la partie Part Dieu – Etats-Unis. Il sera bien difficile de faire admettre le progrès aux actuels usagers du 36 que représente un tramway arrivant à 500 m du centre commercial et nécessitant 8 minutes de marche à travers une gare passablement saturée et donc le trafic aura augmenté d'ici 2012 d'environ 50% ! D'autant plus que le temps perdu à travers la gare sera bien supérieur au gain procuré par le tramway ! En résumé « c'est moins rapide, ça ne va pas où vous voulez mais c'est un progrès ». Qu'en penseront les habitants du 8ème arrondissement ?

Techniquement, le raccordement de T4 sur T1 à Part Dieu Vivier-Merle existe déjà. Il suffit de brancher la nouvelle section à l'actuel tiroir de manœuvre déserté depuis plusieurs années. Ainsi, aucune interruption d'exploitation de T1 ni de C3 pour refaire une seconde fois en moins de dix ans les infrastructures ferrées du carrefour Thiers-Lafayette ! A la clé, quelques économies d'investissements mais également en fonctionnement (pas de bus relais !)

L'accès à l'esplanade Vivier-Merle peut se faire en utilisant l'emprise de l'actuelle voie bus des lignes 25 28 36 37 47 99 entre le carrefour de l'avenue Pompidou et le tiroir. Sur cette courte section, les bus et les tramways cohabiteraient. Ceci résoudrait d'ailleurs l'intrusion inopportune de voitures sur la gare bus.

C'est d'ailleurs ainsi que SEMALY et TTK avaient défini l'accès de T3 dans leurs études d'avant-projet.



T4 de la Part Dieu à la place Mendès-France

Le passage de T4 par le boulevard Vivier-Merle assurerait la desserte du nouveau quartier sur les anciens terrains des usines de La Buire : difficile d'imaginer possible l'édification de plusieurs centaines de logements sans améliorer la desserte de transports en commun !

Par rapport au passage par l'est des voies ferrées, la solution par l'ouest présente la même difficulté d'insertion à hauteur de la Manufacture des Tabacs. A l'ouest du faisceau ferroviaire, il faut composer avec la trémie du cours Gambetta et le pont de la rue du Repos ; à l'est, avec le bâtiment de la Manufacture des Tabacs.

Une solution intermédiaire semble plausible : la couverture des voies ferrées entre les ponts du cours Gambetta et de l'avenue des Frères Lumière, créant ainsi un accès ouest au site universitaire. Sur la dalle serait implantée la station de T4 sur une vaste place atténuant l'effet de coupure des voies ferrées. T4 rejoindrait ensuite le tracé proposé dans la nouvelle ZAC de l'Épargne et la station de la place Mendès-France.

Les stations seraient implantées aux carrefours de la rue Paul Bert, de l'avenue Félix Faure, à la Manufacture des Tabacs et près du lycée Colbert. Le boulevard Vivier-Merle proposerait en outre trois voies de circulation sud-nord et une voie de circulation nord-sud (sauf volonté de rééquilibrage). Le tramway serait implanté en position latérale est, le stationnement se logerait entre les stations et les tourne à droite (sur le modèle de l'avenue Berthelot).

Pourquoi donc aller mettre un T4 là où personne ne le souhaite ?



Le « bus de T4 »

Coup d'envoi pour le tram-train, par R. Desormière

Au Conseil Régional Rhône-Alpes, l'assemblée plénière de juillet a adopté les conventions de financement de modernisation du réseau ferroviaire de l'Ouest Lyonnais. Le projet comporte trois étapes : en 2011 la liaison Lyon Saint Paul – Sain Bel ; en 2012, la branche de Brignais avec le raccordement direct de Tassin ; et au plus tard en 2015 la branche de Lozanne. En attendant les livraisons d'AGC devraient libérer des X73500 qui viendront progressivement épauler les Caravelles inadaptées au service périurbain.

Le budget matériel atteint 90 millions d'euros pour la fourniture de 24 rames Dualis par Alstom. Celles-ci disposeront d'un plancher bas intégral avec de véritables bogies, de conception novatrice : chaque essieu sera entraîné par un moteur asynchrone à aimants permanents monté longitudinalement sur l'un des flancs. Les rames pourront s'inscrire dans une courbe de 25 m de rayon et franchir des rampes de 6,5% sur 200 mètres. La vitesse de pointe sera de 100 km/h et les accélérations atteindront les normes urbaines, autour de 1.06 m/s².

Afin d'améliorer la stabilité d'un véhicule multi-articulé, le Dualis bénéficiera d'une structure nouvelle autour de caisses courtes d'environ 10 mètres : autour d'une « caisse-clé » reposant sur deux bogies porteurs, sont adossés des caisses reposant sur un bogie moteur ou porteur situé à l'opposé de la caisse-clé. Trois étages de suspension peuvent ainsi être proposés, comme sur un véritable train : la roue élastique, la primaire et la secondaire

Le voyageur bénéficiera d'un confort de voyage largement amélioré par rapport au service actuel : plancher bas, climatisation, information dynamique et niveau sonore nettement abaissé puisque les objectifs visés sont de 60 dB à l'arrêt et 68 à pleine vitesse, soit environ 10 dB de gain par rapport aux actuels autorails. La capacité totale d'une rame s'élève à 210 places dont 95 assises. Des unités multiples seront possibles aux heures de pointe par l'insertion dans la face frontale d'un attelage automatique.

Au-delà des 90 millions d'euros d'investissements sur le matériel, 170 millions d'euros financés par la Région, le Grand Lyon, le Conseil Général du Rhône, l'Etat et Réseau Ferré de France (on notera l'absence du SYTRAL), sont destinés à réaliser les aménagements des stations et gares du réseau, ainsi que l'électrification des trois lignes en 1500 V continu et le raccordement direct de Brignais entre les stations de la Demi-Lune et d'Alaï.

Lors de la séance plénière, il fut enfin évoqué la possibilité d'une tranche optionnelle de Dualis sur la ligne Lyon – Givors, alors même qu'est désormais évoquée une nouvelle station TER en 2013 à la pointe du Confluent. On rappellera également les réflexions autour du déplacement à Yvours de l'actuelle station de Pierre-Bénite, pour une implantation près de l'échangeur A7 – A450.



© Photos Alstom

La Direction du Transport Public, dirigée par Jean-Pierre Farrandou, bien connu des Lyonnais puisque successivement Directeur Régional à la SNCF puis éphémère Directeur Général de Kéolis Lyon, devient SNCF – ProximitéS. Cette direction regroupe les activités TER, Transilien et Corail Intercités.

La croissance du trafic, +9% en 2006 sur le TER, +5% pour le premier semestre 2007, mais également les 5% de croissance sur les Corail Intercités, poussent la SNCF à repenser la qualité des services qu'elle produit. Elle lance un plan d'actions sur 3 ans pour :

- développer une offre multimodale en intégrant les sociétés du groupe SNCF, dont Kéolis et Effia.
- atteindre les objectifs fixés par les autorités organisatrices du TER et du Transilien.
- rechercher un haut niveau de satisfaction parmi les clients de la SNCF.
- renforcer le lien et les agents SNCF et les clients.

Trois lignes de conduite sont visées auprès des clients de la SNCF : moins de tracas, plus de liberté, plus de services.

Moins de tracas : on déplore toujours les trains en retard et les perturbations. Anne-Marie Idrac a récemment déclaré, à la satisfaction de l'ensemble des autorités organisatrices, qu'une ponctualité de 90% était un résultat satisfaisant en interne, mais inacceptable pour les usagers. Les directions régionales sont donc mises à contribution pour déterminer un plan d'actions pour éliminer les « trains malades », présentant des retards trop récurrents. La SNCF ambitionne la disparition totale des trains supprimés pour causes internes (panne d'engin, absence d'agent de conduite ou de contrôleur). Suite aux incidents survenus sur les lignes TGV ces derniers mois, ou encore sur le RER B parisien fin juin, la SNCF vise la prise en charge immédiate de tous les voyageurs bloqués (c'est bien la moindre des choses...)

En particulier sur ce sujet, c'est le volet matériel roulant qui constituera le grand axe de ce projet : les Régions et le STIF ont engagé plus de 6 milliards d'euros pour rénover les parcs. Or aujourd'hui, on ne peut que déplorer une disponibilité médiocre des séries modernes, avec de fortes disparités selon les établissements de gérance. La nouvelle organisation de la gestion des pièces détachées a également pénalisé la réactivité des ateliers. A cela s'ajoute une forte croissance des accidents aux passages à niveau et des heurts de gibier. Alors qu'en temps normal, ce sont 30 à 40 éléments automoteurs qui sont en « réparation accidentelle », le taux a atteint plus de 140 engins au premier semestre 2007.

La SNCF s'engage donc à renforcer les effectifs en atelier, organiser le travail la nuit et le week-end, créer des équipes d'intervention mobiles, accélérer la maîtrise des nouveaux TER et mieux gérer l'interface entre la maintenance et l'exploitation, avec pour objectif de disponibiliser le maximum de rames pour les fins de semaine.

Plus de libertés : la SNCF joue la carte du téléphone portable pour développer des moyens d'informations en temps réel : plusieurs Régions ont testé ce dispositif de SMS pour informer de perturbations sur les trains. Le système sera généralisé, y compris en Ile de France où sera disponible dès l'automne 2007 un service d'horaires en temps réel sur toutes les liaisons de gare A à gare B.

L'affichage dans les gares, de même que la sonorisation, seront remis à niveau dans les gares en disposant, et sa généralisation à l'ensemble des points d'arrêt est prévu : pour les petites haltes TER, un programme de recherche pour un écran d'information polyvalent est lancé.

Pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite, le programme « Accès Plus », qui concerne actuellement 40 gares, intégrera 250 sites supplémentaires.

Plus de services : la SNCF et Kéolis lancent un projet intermodal : le dernier bus attendrait le dernier train. En outre, la SNCF se veut un partenaire majeur des projets de billettique multimodale périurbaine et vise le développement de l'abonnement sur téléphone portable.

Sujet plus délicat, la SNCF souhaite ouvrir des discussions avec les usagers et les autorités organisatrices sur l'indemnisation des voyageurs réguliers en cas de perturbations importantes, récurrentes et prolongées. Les Régions et le STIF rappelleront qu'il en va de la responsabilité commerciale de la SNCF...

Enfin, l'information et la polyvalence sont à l'ordre du jour dans les petites gares où la synergie entre différents services à la population peut être trouvée... et ajoutons un plan d'action pour garantir la propreté du matériel, en particulier la lutte contre les tags et les gravages de vitres en Ile de France.

La SNCF annonce qu'elle engagera sur trois ans 100 millions d'euros et 1000 emplois supplémentaires pour ce programme riche et ambitieux : chiche !



Pendant les vacances, les automobilistes sont encore nombreux à traverser notre agglomération, et les embouteillages ont été conséquents sur l'axe A6/A7 ainsi que sur la rocade Est de Lyon. Une vision d'autoroute saturée, à seulement 500 mètres de la place Bellecour, hypercentre de Lyon, qui repose la question des nuisances de tout ordre apportées par ces axes autoroutiers.

Les lignes TCL perturbées : en raison de la saturation de l'autoroute A7 au sud de Perrache, les lignes 10/14/15/88 ont dû être détournées par la rive droite de la Saône, pour accéder au centre ville de Lyon. Quant à la ligne 55, qui emprunte le tunnel sous Fourvière, elle a connu d'importants retards.



L'actualité de Lyon en Lignes, en Juillet 2007

Réorganisation progressive du site

Afin de faciliter la navigation sur Lyon en Lignes, nous sommes en cours de réorganisation du site. Les menus de la colonne de gauche sont en train d'être étoffés, pour vous donner un accès rapide et direct à votre rubrique préférée. Fini les pages interminables, où l'on se perd parfois, vous accédez à l'information recherchée directement par le sous-menu qui se décline à chaque rubrique.

TCL en noir et blanc

La rubrique connaît d'importants dysfonctionnements. Elle a été provisoirement fermée, en attendant une refonte qui, nous l'espérons, vous donnera entière satisfaction. Merci à vous.

L'équipe de Lyon en Lignes

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, Rémi, dede et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Juillet 2007