

La ligne 41

Ca grimpe !



Photos de vacances

Les chantiers de Lyon
et sa région

Revue de presse	P3
Découvrez le réseau TCL	P9
Suivons les travaux	P22
L'actualité ferroviaire	P30
Photos de vacances	P37
La photo du mois	P50
L'actu de Lyon en Lignes	P51
Droits et remerciements	P52



« L'homme de fer » Lyonnais

Actuellement, il n'existe aucun croisement de voies sur le réseau tramway lyonnais. Avec la nouvelle ligne T4 qui sera mise en service en avril 2009, il en existera deux. Le premier, le plus évident, sera situé au croisement des lignes T2 et T4, au carrefour entre l'avenue Berthelot et le Bd des Etats Unis près de la station "Jet d'eau - Mendès France". Une voie de communication située au nord est permettra de passer d'une ligne à l'autre. Le second, moins évident, sera situé au nord du carrefour Etats Unis / Viviani / Curie à la limite entre Lyon et Vénissieux. Les voies ont été posées très récemment ainsi que la plate-forme béton qui les soutiennent. Chose originale, T4 croquera à cet endroit une ligne fret, qui permet d'accéder à une usine de transformateurs électriques depuis les voies RFF. La voie fret originelle a donc été conservée, sauf à l'endroit de passage de T4 où du matériel neuf et compatible a été mis en place. En regardant de plus près, on remarque que la gorge du rail fret est légèrement plus large que celle de T4. Aucune communication ne permettra de passer d'une voie à l'autre, la connexion au réseau SNCF ne sera donc que toute relative...



La gare de Feyzin sous haute surveillance.

Dans le cadre de la mise en place du projet "REAL", Réseau Express de l'Aire urbaine Lyonnaise, la gare de Feyzin, au sud de l'agglomération, fait l'objet de toutes les attentions. Trois parkings sont actuellement en cours d'aménagement autour de la gare, pour favoriser son utilisation par les usagers périurbains qui souhaiteraient y accéder avec leur véhicule personnel. Afin de rendre ces parcs de stationnement attractifs, la commune a décidé de les équiper d'un important système de vidéosurveillance, doté de 19 caméras fixes ou orientables, toutes reliées au poste de police municipale. Utilisables de jour comme de nuit, ces objectifs permettront d'assurer une surveillance des installations et des véhicules.



Contrôles renforcés sur la 101

Suite aux récents événements ayant touché la ligne départementale 101 qui relie Lyon Perrache à Vienne, via Givors, la sécurité a été renforcée, avec notamment une présence accrue des services de gendarmerie. En juillet, les conducteurs de la société Connex Rhodalia qui exploite cette ligne avaient en effet cessé le travail suite à plusieurs agressions de conducteurs, afin de faire part de leur mécontentement à leur direction. Depuis, le travail a repris, et les contrôles de gendarmerie se sont intensifiés, avec un double but : rassurer les clients en prévenant les incidents, et tenter d'enrayer les phénomènes de délinquance en procédant à l'interpellation des éventuels auteurs de troubles. Des contrôles sont également prévus sur la ligne TER Lyon - St Etienne ainsi que sur les bus TCL.



Jacques Rapoport quitte Keolis Lyon, Bernard Tabary le remplace.

Jacques Rapoport part pour un autre emploi en tant que directeur délégué de la Poste en charge du réseau Grand public et du développement territorial. Jacques Rapoport prendra ses nouvelles fonctions en octobre prochain. Il sera remplacé par Bernard Tabary âgé de 44 ans et Directeur Général de la division Environnement de la société Plastic Omnium.

Des journaux dans le métro

Dès la rentrée (3 septembre), les journaux gratuits seront distribués dans les stations de métro. Le SYTRAL a en effet accepté ce nouveau dispositif, en échange d'un page de publicité gratuite par mois dans cette presse très prisée des utilisateurs du réseau TCL. Des présentoirs ont été placés dans les principales stations de métro, afin d'organiser la distribution. Des poubelles spéciales ont également été mises à disposition pour éviter la prolifération des journaux sur les quais, et éviter ainsi les arrêts d'exploitation à répétition sur la ligne D (par détecteurs sur les voies).



Photo Ibou69100

Le Lyon-Turin manque de financements

La délégation d'élus Rhône-Alpins qui s'est rendue fin juillet à Matignon, pour réclamer les fonds promis par l'Etat pour le projet Lyon-Turin, est revenue bredouille ou presque. L'Etat français s'était en effet engagé à demander auprès de Bruxelles une enveloppe de 200 millions d'euros pour la partie française du tunnel ferroviaire qui doit relier Lyon à Turin, mais ce sont seulement 8,5 millions d'euros qui seront finalement alloués à ce projet. Un nouveau revers pour ce chantier pharaonique, dont la mise en service initialement prévue vers 2020 pourrait à nouveau être repoussée.



Voie bus rénovée sur Tolstoï

En juillet, le couloir bus à contresens de la ligne 1 a été complètement rénové, entre la Place Grandclément et le Totem de la Place Albert Thomas. Il s'agit d'une remise à niveau programmée dans le cadre du projet de ligne forte de trolleybus C3, qui entrera normalement en service en novembre prochain. Point technique qu'il faut retenir de ces travaux, la largeur du site propre a été portée à 4,50 mètres, afin d'y autoriser la circulation des cycles, autrefois bannis de cet espace. Le SYTRAL aurait-il retenu la leçon de C1, où les associations de cyclistes étaient montées au créneau pour dénoncer la non-prise en compte des cycles dans cet aménagement neuf, en pointant du doigt la loi sur l'air ? Du côté des véhicules, cet élargissement laisse une voie de circulation, deux voies étroites dans le meilleur des cas. Rendez-vous à la rentrée pour un premier test avec le retour de la circulation.



Changement d'abris à Gorge de Loup

Les 13 abribus de type « tête sèche » de Gorge de Loup conçus spécialement pour l'ouverture du métro sont en bien mauvais état. Ils vont être remplacés par du mobilier classique de chez Decaux. Dans quelque temps ce sera au tour des abribus du même type situés à Grange Blanche.

Opération rentrée

Du 27 août au 7 septembre, 4 points de ventes supplémentaires seront en service, dans le métro à Part Dieu et dans 3 bus spécialement aménagés qui seront situés à Grange Blanche, Bellecour et Gorge de Loup.

Pleine Lune 3 !

Fin septembre sera mise en service la troisième ligne de bus nocturne de l'agglomération Lyonnaise. Point de départ à Hôtel de Ville. Elle desservira la résidence Alix dans le 5ème arrondissement, Saint Just, Gorge de Loup, Valmy et enfin les Ecully Grandes Ecoles sont terminus, le retour se faisant haut le pied. Comme ses consœurs, elle assurera un départ par heure d'une heure à quatre heures du matin du jeudi au samedi.



La principale modification de la rentrée : les lignes 25 / 28 / 99



25 Part Dieu devient **25 Cordeliers**



28 Vieux Lyon devient **28 Part Dieu**



99 Cordeliers devient **99 Vieux Lyon**



La ligne 41

Ca grimpe



Par Bobmétrô

1959 (14 septembre) : création d'une ligne reliant les nouvelles habitations du quartier de Montessuy à Caluire aux Brotteaux par la montée des Soldats. Autobus Renault (série 1600 ex-Vaugneray)

1963 : Prolongement place Croix Rousse et la ligne devient Brotteaux – Croix Rousse. Quelques Saviem SC2 en panaché avec les Renault

1965 : Entièrement équipée avec des SC2

1971 : Toute la ligne en Saviem SC10 (série 1100)

1972 (15 mai) : Mise en service des oblitérateurs automatiques

1975 (septembre) : Avec l'ouverture du centre commercial la ligne est prolongée à Part-Dieu (Vivier-Merle)

1976 (juillet) : Passage en libre-service avec des SC10 (série 2400)

1977 (17 janvier) : nouveau prolongement et la ligne devient Part-Dieu(Courly) – Croix Rousse



Autobus Renault n°1657 à Montessuy le 14 septembre 1959

1978 (2 mai) : Ouverture du métro et passage par la Station Charpennes. SC 10 (Série 3400)

1982 (14 janvier) : Passage par le site propre du Tonkin

1984 (10 décembre) : Desserte de la station Cuire du métro ligne C

1986 (3 septembre) : limitation à Part-Dieu (Vivier Merle) et Charpennes les dimanches et fêtes

1991 (1er avril) : Panaché SC 10 U (série 3456-95) et SC 10 R (série 1400)

(9 septembre) : refonte de la ligne 4, Garibaldi (Gambetta) – Caluire (Vassieux)

- > terminus centre reporté de Part Dieu à Garibaldi Gambetta
- > passage par montée de la Boucle au lieu des Soldats
- > dessert toujours Cuire et Montessuy pour faire terminus à Caluire Vassieux
- > dessert le boulevard des Belges à la place du Tonkin en passant toujours par Charpennes
- >Autobus RVI PR 100.2 (série 3200)

1992 (11 juillet) : Abandon du tronçon de Part Dieu à Garibaldi, et ne dessert plus Charpennes (Direct par Boulevard des Belges)

1995 (4septembre) : prolongement de Vassieux au centre commercial et la ligne devient Part-Dieu (Vivier Merle) – Caluire (chemin Petit)

1997 (février) Mise en service de nouveau bus :RVI Agora S (série 2500)

2000 (juin) : Agora Line (série 3900)



SC10u n°3422 vu le 29 décembre 1989 à Caluire Place Foch



SC10u n°1348 vu à la Croix Rousse le 7 avril 1991



Le Mag n°51 - Août 2007

2006 (16 octobre) : A la suite de la création en trolleybus articulés de la ligne forte C1, desservant la Cité Internationale, la ligne 47 est de ce fait limitée à Part Dieu, la 41 abandonne le boulevard des Belges et reprend cet itinéraire par Garibaldi entre Part Dieu et Parc.



Part dieu, Août 2007.

Un Agora Line arrive à notre arrêt. C'est un 41, il tombe à pic, ce mois c'est au tour de la 41. Grimpons dedans et allons voir où il nous emmène.

Le départ est un peu laborieux, en effet notre bus part du côté de la future tour oxygène, il lui faut faire le tour de la gare routière pour se remettre dans le bon sens. Les retardataires accourent tout au long de ce demi-tour plutôt rocambolesque.

Enfin nous quittons la gare de la Part Dieu et nous nous engageons boulevard Jules Favre ou un premier arrêt nous attends à l'angle du cours Lafayette. Ensuite on tourne à gauche rue Vauban puis à droite rue Tête d'or, dans l'autre sens la 41 emprunte la rue Garibaldi, la rue de Bonnel et arrive directement à la Part Dieu. Ce trajet n'est effectif que depuis moins d'un an, la ligne C1 ayant repris la desserte du boulevard des Belges autrefois attribuée à la 41. De fait la 41 est venue remplacer la 47 limitée à la Part Dieu et qui desservait le cœur du 6ème arrondissement.



Dans le 6ème arrondissement, la ligne emprunte l'ancien itinéraire de la ligne 47, par la rue Garibaldi.



Notre bus se faufile non sans difficulté entre les voitures garées en double file et les livraisons. Les clients et les conducteurs doivent regretter le boulevard des Belges. D'ailleurs nous y voilà, à la fin de la rue Tête d'or nous tournons à gauche et desservons le début du fameux Boulevard des Belges. Un arrêt devant la porte des Enfants du Rhône du Parc de la Tête d'or. Cet arrêt est très fréquenté les dimanche d'été et les mercredi de printemps. On file sur le pont Churchill et nous voici en bas de la montée de la boucle. Notre Agora line va nous montrer toute sa puissance, car avec un arrêt en bas et un au milieu la montée de la Boucle s'avère plutôt rude pour les moteurs !



Sur le Bd des Belges, la ligne 41 cotoie la ligne forte de trolleybus C1







Un des nombreux axes autoroutiers peu urbains de Lyon...

MONTEE DE LA BOUCLE

Un Agora Line dévale la Montée de la Boucle pendant qu'un Agora Line Clim de la ligne 36, détourné en raison de la fermeture du tunnel sous Fourvière peine dans l'autre sens.

Nous quittons la montée de la Boucle et nous dirigeons vers la rue de Mailly. Arrêt Mailly le bus se vide, les clients habitant le nord de la Croix Rousse et voulant relier Part Dieu sont arrivés. Nous tournons à droite dans une rue on ne peut plus étroite et où bien souvent les 41 se font bloquer. Encore à droite rue Coste et nous arrivons à l'arrêt Cuire, correspondance avec le métro C. Des voyageurs quittent le bus, mais ils se remplit aussitôt. On tourne à droite, puis à gauche rue Pasteur. La 41 dessert alors le quartier de Montessuy assez densément peuplé. On marque un arrêt dénommé Montessuy Fleming qui est en fait à 50 mètres du terminus des lignes 8 et 13, Montessuy Gutenberg.



Notre bus dévale la fin de la rue Pasteur et arrive place Foch carrefour autrefois à feux et embouteillé, dernièrement réaménagé en giratoire et devenu fluide. On file tout droit, on marque un arrêt au Lycée Cuzin, puis la 41 tourne à droite et entame sa boucle de terminus dans laquelle se situe l'arrêt Hauts de Vassieux. Notre bus tourne à gauche, puis encore à gauche et nous voici au terminus Caluire Chemin Petit devant le parking du centre commercial Caluire 2, les derniers passagers et leurs cabats descendent.

D'ici 2010 la 41 risque d'être coupée à Cuire, la ligne C1 devrait être prolongée à Cuire par la montée des Soldats et la rue Pasteur, reprenant ainsi l'itinéraire de la 41.



Pour arriver jusqu'au terminus, la ligne emprunte quelques couloirs bus, qui sont les embryons de la future ligne forte de trolleybus C2, qui sera en grande partie en site propre entre la Place Foch et Rillieux.





**Caluire – Chemin
Petit :**

Terminus !

Les chantiers de Lyon et sa région





T4 commence à faire sa place au milieu du Bd des Etats Unis ! Du côté du Jet d'eau, la circulation de l'avenue Berthelot a été réduite à 1 seule file, pour permettre des travaux de plateforme. Le Jet d'eau devrait prochainement être détruit pour laisser place aux rails. Un bassin plus petit devrait le remplacer.





La sous station d'alimentation électrique du Jet d'eau semble prête. Les travaux par demies-chaussées ont également commencé.





Plus au sud, près du carrefour Etats Unis / Viviani / Curie, c'est un croisement un peu particulier qui vient de prendre forme. Il s'agit du croisement des voies de T4 avec une voie fret, qui dessert une usine du 8ème arrondissement depuis la Gare de Vénissieux.





En direction de la Gare de Vénissieux, ce sont les voies ferrées qui avancent. Le plongeon sous le Bd périphérique est désormais bien amorcé.



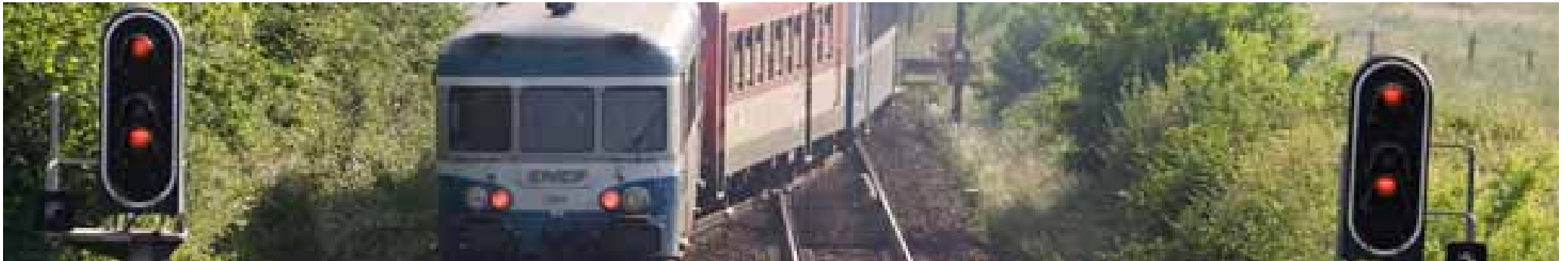
Du côté de Thiers – Lafayette, ça creuse également ! Ces travaux n'ont en apparence rien à voir avec T4 car nous sommes ici au croisement des lignes T1 et T3. Pourtant, il s'agit de travaux effectués pour modifier cet aiguillage afin de le motoriser, dans le cadre du projet T4. L'arrivée des nouvelles rames va en effet engendrer un remisage des rames de T1 à Meyzieu, et donc une utilisation régulière de cet aiguillage.



Pendant l'été, l'arrêt "Croix Rousse" a fait peau neuve. Les bus pourront très prochainement retrouver leurs arrêts respectifs, tout fraîchement aménagés.



De l'ancien pont routier, situé juste au sud du pont ferroviaire de l'avenue Jean Jaurès, il ne reste plus que les piles centrales. Le sens Nord / Sud de l'avenue Jean Jaurès est de nouveau praticable et la ligne 96 va donc pouvoir retrouver son terminus à Jean Macé dès le 1er septembre.



L'actualité ferroviaire de Lyon et sa région, par Rémi

REAL : chacun son tempo

Médiatiquement, le protocole REAL signé en 2006 par Jean-Jack Queyranne, Président de la Région Rhône-Alpes, Michel Mercier, Président du Département du Rhône et Gérard Collomb, Président du Grand Lyon, avait eu un certain retentissement. Il est encore bien rare que trois collectivités territoriales, qui plus est de sensibilités politiques différentes, soient en phase sur une question aussi cruciale que celle de la mobilité dans un bassin de vie de près de deux millions d'habitants.

La première série de mesures, lancées en décembre dernier, a été couronnée de succès : cadencement de la desserte Villefranche – Vienne, introduction de TER2N, rénovation des gares, développement de l'information dynamique sur les quais, aménagements de parcs-relais, et création de trois navettes routières par le Département, rabattant Beaujeu sur Belleville, Salles-Arbuissonnas sur Villefranche et Condrieu sur Vienne.

La Région maintient le cap avec en décembre prochain la mise en place de la première étape du cadencement généralisé des TER Rhône-Alpes : l'offre sera accrue de 9% sur l'ensemble du territoire. Les commandes de matériel modernes se poursuivent : 24 trams-trains Dualis, 83 AGC (dont une vingtaine livrés) et 60 TER2NNG (dont une trentaine livrées).

Pour l'Ouest Lyonnais, en attendant les Dualis, les X73500 seront progressivement introduits en décembre 2009 afin d'éliminer une partie des Caravelles fort peu à l'aise sur des services périurbains. Les travaux d'infrastructures (mise à double voie progressive du tronçon commun St Paul – Tassin, shunt de Tassin pour la branche Brignais) et de rénovation des gares et stations seront également lancées, de même que l'électrification Lyon St Paul – Sain Bel / Brignais. On rappellera les échéances de mise en service des trams-trains : 2011 pour Sain Bel, 2012 pour Brignais et 2015 pour Lozanne. Les lignes seront cadencées au quart d'heure en pointe et à la demi-heure en journée. L'Ouest Lyonnais bénéficiera ainsi enfin d'un réel TCSP.

La Région porte également son attention sur la ligne Lyon – Givors, puisque l'arrivée du métro B à la gare d'Oullins en 2013 va considérablement modifier l'organisation des transports collectifs dans le sud-ouest lyonnais. Deux nouvelles stations TER sont étudiées, au Confluent et à Yvours, cette dernière étant localisée au croisement des autoroutes A7 et A450. La Région envisage de recourir à des Dualis pour assurer cette desserte, avec une interconnexion à T1 pour desservir finement le quartier du Confluent, et éviter aux usagers la traversée complète de la gare de Perrache, les voies J et K, dédiées à cet axe, étant assez éloignées du centre d'échanges.

Le Département est également fortement impliqué dans le programme REAL : le succès certain des trois navettes routières créées l'an dernier sur Condrieu – Vienne, Salles-Arbuissonnas – Villefranche et Beaujeu – Belleville motivent le développement de ce système apprécié. Trois nouvelles lignes seront créées sur l'axe Lyon – Roanne, déjà richement desservi par le TER, avec des rabattements à Amplepuis, Tarare et L'Arbresle.

Sur le projet du tram-train de l'Ouest Lyonnais, le Département verse une contribution de 12,5 M€ au titre du programme d'infrastructures et planche sur la réorganisation de ses lignes routières afin de faire profiter au plus grand nombre des gains de temps et de confort procurés par le projet ferroviaire. Sur l'axe Lyon – Givors, le Département a accordé une subvention de 2 M€, via le CPER, au renforcement de l'offre ferroviaire.

Reste un grand chantier, la coordination des offres entre les réseaux TCL et TER. A l'heure actuelle, seule la gare de Vénissieux est bien desservie, mais cela est plutôt le fait de la présence du terminus du métro que de l'axe Lyon – Grenoble... Pour le reste, les lignes de bus TCL ignorent les gares TER, avec des arrêts éloignés et/ou une offre des plus squelettiques. L'annonce du début de l'été du prolongement aux Charpennes via La Vilette de T4 n'a certainement pas été applaudie ni par la Région ni par la SNCF au regard de la paralysie annoncée de la gare de la Part Dieu à cet horizon.

Les propos du SYTRAL à l'égard des usagers périurbains du réseau TCL n'ont guère été plus appréciés : « réaction de riche qui perçoit le Versement Transport » avait répliqué la Région. De ce fait, la tarification multimodale TER + TCL est née dans la douleur, moyennant une indemnisation de 900 000 euros en 2008, partagée entre le Grand Lyon et le Département, et des tarifs prohibitifs (près de 90 euros pour un abonnement TER + TCL limité au seul territoire communautaire). Dans ces conditions, on peut demeurer dubitatif quant au succès d'une telle formule...

L'annonce de la constitution d'un syndicat mixte « SRU » pour 2009, ardemment souhaité par la Région, le Département et le Grand Lyon semblerait donc s'inscrire que dans la volonté de mettre l'ensemble des acteurs à l'unisson et de maîtriser certaines dérives allant à l'encontre des objectifs visés : légalement, les compétences minimales d'une telle structure sont l'information, la tarification et la billettique. Il est probable qu'elle évoluera pour devenir une conférence des autorités organisatrices afin de coordonner leurs actions.

Le TER Rhône-Alpes met la France en cadence

De la théorie du battement d'aile du papillon... En décembre prochain, la première phase du cadencement TER Rhône-Alpes va se traduire par une hausse de 9% de l'offre et une structuration des circulations : une politique d'arrêt par mission, un rythme et un positionnement fixe, les trains d'une même mission passant toujours à la même minute. La mise en place de l'horaire cadencé rhônalpin va entraîner en cascade une série de refontes en profondeur sur l'offre ferroviaire nationale. Bernard Soulage, le Vice-Président de la Région en charge des transports, parle de « Big Bang ferroviaire ». Cadencement, convention Région – SNCF, contrat de plan Etat-Région et contrat d'objectifs Région – RFF, la quadrature du cercle pour augmenter de 50% la fréquentation en 5 ans ?

Aux origines du cadencement

Traditionnellement rattaché à l'excellence du réseau ferroviaire suisse, le cadencement a pourtant trouvé sa première application en 1923 en France : l'ingénieur des Chemins de Fer de l'Etat, Nathalis Mazen, avait en effet défini ces règles d'organisation des trains de la banlieue Saint Lazare lors de son électrification. Les terminus de zone accéléraient les liaisons les plus lointaines et offraient la possibilité de densifier l'offre en proche périphérie de Paris. A titre d'exemple, l'offre Paris – St Germain en Laye était composée d'un omnibus Paris – Bécon, d'un semi-direct Paris – Rueil (direct de Paris à Bécon puis omnibus) et de Paris – St Germain directs entre Paris et Rueil.

Cependant, hormis le réseau de l'Etat, puis la ligne de Sœaux à sa reprise par le Métro en 1938, le cadencement n'a pas véritablement percé en France, compte tenu de la géographie du territoire. Son développement est en partie associé aux réseaux TEE et Intercity dans les années 1970 dans l'Europe rhénane, de la Suisse aux Pays-Bas en passant par l'Allemagne. En 1982, la Suisse a instauré le cadencement de base aux 2 heures, avant de passer à l'heure en 1997 et à la demi-heure en 2004. Le projet Rail 2000, lancé en 1982, a été concrétisé après plus de vingt ans de travaux concentrés en 123 sites sur les 5000 km du réseau suisse, mobilisant plus de 7 milliards de francs suisses, sans compter le renouvellement et l'accroissement du parc ferroviaire. La récente mise en service du tunnel de base du Lotchesberg constitue une des dernières opérations programmées par Rail 2000 première phase.

Bref, la Région Rhône-Alpes, comme le résume l'un de ses chargés de missions, doit « réussir en 18 mois ce que les suisses ont fait en 18 ans ».

Une démarche ancienne et interrégionale

Avant de détailler cette restructuration impactant les 1100 TER Rhône-Alpes, il faut prendre la mesure de l'ampleur de ce chantier, évoquée voici près de dix ans par la Région. Lors de l'adoption de son Schéma Régional des Transports, en 1997, le cadencement figurait déjà dans les objectifs définis. Commença un long travail de structuration progressive de l'offre, toilettant petit à petit des dessertes existantes composées au gré des opportunités. Ainsi, Lyon – St Etienne, la vallée du Rhône, l'Ouest Lyonnais, Lyon – Grenoble et Lyon – Roanne bénéficièrent de ces aménagements qui ont largement contribué au succès des dessertes TER.

Depuis 2004, le cadencement est entré dans une phase très active, confirmée par le nouveau SRT. L'objectif fixée au service de décembre 2007 pour la première phase a entraîné en cascade une refonte de l'offre ferroviaire débordant largement des limites régionales. En effet, Lyon Part Dieu étant le grand carrefour du réseau TGV, la décision de restructurer l'ensemble des sillons TER a impacté de facto les TGV, les Corail et le fret. Par le truchement des TGV intersecteurs, des dessertes TER fort éloignées des contrées rhônalpines sont modifiées. La Région a du faire pression sur la SNCF, quelque peu réticente aux origines du projet. Il fallait non seulement la convaincre de bouger ses TGV, ses trains de fret... mais également la mettre au diapason d'une politique régionale qui a permis d'accroître la fréquentation de 30 % en trois ans.

En revanche, une synergie s'est rapidement dégagée avec la Région Bourgogne, qui, à la même date, cadence les dessertes au sud de Dijon (vers Nevers, Lyon et Bourg en Bresse), avant de récidiver l'an prochain au nord, en lien avec le cadencement des Transilien engagée par le Syndicat des Transports d'Ile de France.

Pourquoi cadencer ?

Le cadencement n'est pas seulement un projet destiné à composer des grilles horaires strictement répétitives et d'une régularité métronomique. D'ailleurs, le projet rhônalpin est obligé de composer avec les contraintes d'une infrastructure pas toujours à la hauteur d'un réseau ferroviaire moderne. Les voies uniques ne sont pas particulièrement contraignantes en soi, c'est plutôt leur état et le manque de zones de croisement dynamique qui occasionnent des performances parfois assez moyennes... en attendant un véritable plan d'action à long terme de Réseau Ferré de France.

Le cadencement résulte de la convergence des actions en matière d'offre, de matériel roulant et d'infrastructures ferroviaires. Il optimise l'usage du matériel, la consommation de sillons (toujours plus coûteux) et prédispose la grille horaire aux évolutions de trafic. Quand bien même s'agit-il d'un service public largement financé par la collectivité, l'usage de fonds publics appelle à une certaine rigueur : la Région compense le déficit d'exploitation des lignes TER, soit près de 350 millions d'euros par an...

Les nouveautés en Rhône-Alpes

Il serait fastidieux de toutes les énumérer, tant l'ampleur de la restructuration des dessertes est profonde. La grande majorité des dessertes voit ses horaires modifiés. On se contentera donc de définir les grands principes en se concentrant sur les liaisons touchant le bassin lyonnais.

Lyon – Givors : la desserte périurbaine omnibus est cadencée à la demi-heure en pointe et à l'heure en journée. Sept trains sont créés, deux sens confondus.

Lyon – Saint Etienne : l'axe stratégique est cadencé au quart d'heure en pointe, toujours avec l'alternance des destinations Perrache / Part Dieu. En journée, les trains circulent toutes les 30 minutes et sont orientés sur Part Dieu. Six trains s'ajoutent à l'offre actuelle.

Lyon – Clermont Ferrand : cet axe plus difficile à cadencer est en effet lié à la politique de la Région Auvergne et du positionnement de trois allers-retours Corail Intercités (deux Lyon – Tours et un Lyon – Bordeaux). Ainsi, on compte 7 trains TER Intercités Lyon – Clermont desservant Tarare, Roanne et Vichy. En heure de pointe, l'offre Lyon – Roanne est cadencée à l'heure avec des trains de maillage semi-directs desservant Albigny-Neuville, Lozanne, L'Arbresle, Tarare, Amplepuis et Le Coteau. Enfin, 8 allers et 9 retours omnibus complètent l'offre Lyon – Roanne. Un train omnibus et 3 trains semi-directs sont ajoutés.

Sur l'Ouest Lyonnais, pas de changement majeur, la future grille étant dépendante de travaux d'infrastructures et de l'arrivée des trams-trains. La création d'un aller-retour supplémentaire entre Lyon et Brignais est toutefois à signaler.

Sur Lyon – Mâcon, axe phare du projet REAL, la desserte périurbaine Lyon – Villefranche, diamétralisée avec Lyon – Vienne, est cadencée à la demi-heure en pointe et à l'heure en journée. Toutes les heures, des trains TER Intercités relient Lyon à Dijon en desservant St Germain au Mont d'Or, Villefranche, Belleville et Mâcon. L'arrêt de St Germain risque de susciter des difficultés de capacité compte tenu de la fréquentation de la gare et de l'attractivité de directs par rapport aux omnibus. Il n'est en principe pas souhaitable d'intégrer des arrêts périurbains sur des missions Intercités. Enfin, 6 allers-retours semi-directs relient Lyon à Mâcon avec desserte de St Germain, Anse, Villefranche puis omnibus Mâcon. Au total, 8 allers-retours périurbains et 5 Intercités sont créés (soit presque 20 % d'offre supplémentaire).

Sur Lyon – Paray le Monial, un train supplémentaire est créé le soir en direction de Paray. Pour le reste, les trains TER interrégionaux vers Orléans et Tours desserviront Lozanne, Le Bois d'Oingt et Lamure. A terme, on peut souhaiter la suppression des deux premiers arrêts, pénalisant le temps de trajet de ces trains majoritairement utilisés pour des parcours de moyenne voire longue distance (type Lyon – Moulins, Lyon – Bourges, Lyon – Tours).

Sur Lyon – Bourg en Bresse, la nouvelle desserte est reportée à 2009 : en attendant, pendant la journée, les travaux immobilisent les voies avec transfert sur route des TER. En heure de pointe, les trains sont omnibus avec une fréquence de 30 minutes.

Sur Lyon – Ambérieu, la desserte périurbaine est cadencée à la demi-heure en pointe avec la desserte de Miribel, St Maurice de Beynot, Beynost, Montluel, La Valbonne et Meximieux. La desserte Intercités Lyon – Genève comprend 9 allers-retours cadencés à l'heure desservant Ambérieu. Enfin, la desserte Lyon – Annecy via Culoz, soit six allers-retours, marque également l'arrêt d'Ambérieu. Cette gare gagne 25% d'arrêts supplémentaires. Un aller-retour est créé sur Lyon – Genève.

Entre Lyon et Chambéry, l'offre croît de 20% avec 14 allers-retours. S'ajoutent 2 allers et 3 retours Lyon – Annecy via Chambéry : le décroisement des itinéraires via Culoz et St André le Gaz n'est donc que partiel. Les trains desservent Bourgoin, La Tour du Pin, Pont de Beauvoisin, St Béron et Lépin le lac. Les deux allers-retours Chambéry – Ambérieu omnibus sont prolongés à Lyon.

L'axe Lyon – Grenoble bénéficie également d'une hausse substantielle de son offre avec une desserte Intercités toutes les 30 minutes en pointe et toutes les heures en journée. La desserte périurbaine Lyon – St André le Gaz est rythmée à l'identique : deux trains sont toutefois limités à Bourgoin. On notera que l'offre périurbaine sur Grenoble – Rives atteint le cadencement aux 20 minutes en pointe et à l'heure en journée. Le volume de trains progresse de 35%, avec 10,5 nouveaux allers-retours Intercités.

Enfin, la vallée du Rhône bénéficie d'une desserte Intercités toutes les 2 heures, l'offre Lyon – Valence, directe jusqu'à Vienne, est gratifiée d'un cadencement à l'heure en journée et à la demi-heure en pointe. On note le retour de trains Lyon – Valence orientés sur Part Dieu, demande du comité de ligne, mais qui nuit quelque peu à la lisibilité de l'offre.

Au final, on s'aperçoit que sur plusieurs liaisons, les temps de trajet sont à la hausse, mais les dessertes sont plus régulières et plus fréquentes. La Région a privilégié des dessertes plus nombreuses, mais il est vrai parfois alignées sur un temps de trajet moyen. « Aller aussi vite que nécessaire plutôt qu'aussi vite que possible » : une devise qui se vérifie sur nombre de lignes à voie unique où il est parfois nécessaire d'effectuer un arrêt de service pour croisement.

Du côté du matériel, composante majeure du système cadencé, les AGC poursuivent leurs livraisons (un tiers du parc livré), ainsi que les TER2NNG (près de la moitié de la commande déjà en service). Plus délicat est le cas des rames Corail qui attendent toujours leurs nouvelles voitures de réversibilité, destinées à former des coupons-blocs facile à retourner dans les gares terminus ou dans celles impliquant un rebroussement. Enfin, les premières Z2 rénovées font leur apparition. Elles arborent la livrée TER, toujours aussi austère, mais sont climatisées et bénéficient de l'intérieur type AGC.



Le majestueux viaduc de Millau (12)

L'actualité des transports étant très calme en ce mois d'août, période estivale oblige, nous vous proposons ce mois-ci de vous faire partager nos souvenirs de vacances. Petit tour (du sud) de la France en images.

Bon voyage et bonne rentrée à tous.



Agora Line TCRA Gare TGV Avignon

Après avoir effectué un petit crochet touristique par le viaduc de Millau, nous nous rendons à la gare TGV d'Avignon. Un Agora Line en livrée TCRA qui assure la navette Avignon - Centre - Gare TGV s'apprête à repartir. Nous prenons ensuite la direction de Marseille. Petite halte rapide de 5 min à Martigues juste le temps d'immortaliser 2 Ter tractés par des 67300 sur le pont métallique.



67300 tracte une RRR sur le pont mobile de Martigues



67300 multisevices tracte une RRR sur le pont métallique

Marseille, son métro, ses Citaro... et son nouveau tram



Rame ligne 2 station terminus Ste Marguerite Dromel



0 405 Ligne 24 terminus Ste Marguerite Dromel



Citaro Ligne 40 terminus La Timone



Un tram au dépôt St Pierre



Z27500 en livrée Languedoc Roussillon

...Vestric (30), pause photo

En route vers Montpellier...



X73500 double un patache tractée par une Sybic

Vous êtes arrivés à Montpellier St Roch



Citadis 40m sur la ligne 1 terminus Odysséum



Citadis 30m ligne 2 et Agora Line de la ligne 22 au terminus Jacou



Citadis 40m ligne 1 Place de l'Europe

Montpellier a beaucoup misé sur le tramway pour redynamiser son centre ville et son réseau de transports en commun. Pari réussi puisque la ligne T1 est la ligne de tramway la plus chargée de France.



Citadis 30m ligne 2 au Corum



Citadis 30m ligne 2 au terminus St Jean de Védas



Citadis 30m ligne 2 sur la VU au niveau de Jacou

Le réseau Tisséo de Toulouse, c'est aujourd'hui la patrie du GX !

C'est aujourd'hui 2 lignes de VAL et une soixantaine de lignes de bus. Une ligne de tram est également en cours de construction. Toulouse est en train de combler son retard en matière de transports en commun performants.



GX327 ligne 27 et 68 à Lespinet. Le bus de droite est un des 3 prototypes GNC présents sur le réseau.



GX 327 Ligne 68 à Lespinet



GX 317 en ancienne livrée Semvat sur la ligne 70 à Compans Caffarelli



GX 327 sur les lignes de soirée 12S et 38S au Cours Dillon



GX 327 Ligne 38 Amouroux



GX 317 Ligne 19 Borderouge



La navette aéroport est affrétée malgré la présence de la livrée Tisséo



GX 317 Ligne 19 Borderouge



Volvo 8700 Navette aéroport à Compans Caffarelli

Bordeaux, le tram et les articulés...



Citélis 18 Ligne 51 et 54 aux Quinconces



girouette arrière (bien pratique) sur un Citélis 18



Man articulé Ligne 5 Stalingrad



GX 317 Ligne 6 Stalingrad

Le tram en APS (Alimentation Par le Sol) dans tout le centre ville de Bordeaux. Après des débuts chaotiques, tout marche aujourd'hui convenablement.



La MPA sera en vigueur sur toutes les lignes du réseau TBC à partir de septembre 2007



Porte de Bourgogne Ligne A et C Citadis 40 et 30m



Citadis 40 m Ligne A reprend la LAC à Stalingrad



Quasiment toutes les lignes sont équipées d'articulés mais ont des fréquences qui laissent à désirer



Un PR 180.2 stationne à Pessac Gare en attendant son départ sur la ligne 34





Citadis 30m Ligne C station Place de La Bourse. On notera que pour ne pas dénaturer les bâtiments, la station n'est pas aménagée et la section est en APS !



Nous finirons notre périple par Clermont Ferrand qui inaugure le 1er septembre le prolongement à La Pardieu gare de son tram sur pneu.



L'actualité de Lyon en Lignes, en Août 2007

Sortie Lyon en Lignes

La prochaine sortie Lyon en Lignes aura lieu le 20 octobre, conformément aux votes exprimés sur notre forum. Un programme détaillé vous sera communiqué prochainement.

Merci pour votre participation.

L'équipe de Lyon en Lignes

C'est la rentrée

Après des vacances réparatrices, nous sommes d'attaque pour une nouvelle saison, qui va nous amener de nombreux événements dans le monde des transports de Lyon et sa région : inauguration du prolongement du métro A à La Soie, cadencement TER, début des travaux de LESLYS, chantier de T4...

Merci pour votre fidélité, et excellente rentrée à tous !

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 photographe 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 plaît 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, Agora, Ibou69100 et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Août 2007