

Correspondances

Le Magazine de Lyon en Lignes

L'AGENDA 2009

20 Avril 2009

> Mise en service de T4 phase 1 entre Vénissieux et Lyon 8ème

Été 2009

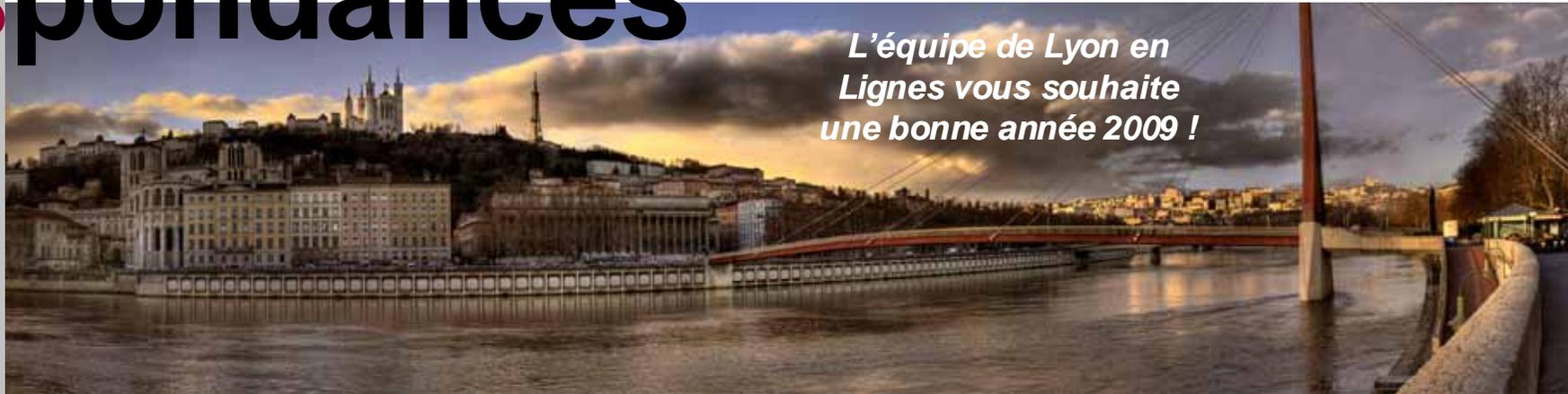
> Début des travaux de C1/C2 phase 2
> Début des travaux de T4 phase 2

Courant 2009

> Début des travaux du site propre de la ligne 74 dans le secteur des "Esses" de Francheville
> Travaux métro B et LESLYS

Décembre 2009

> Mise en service de la gare SNCF de Lyon Jean Macé



L'équipe de Lyon en Lignes vous souhaite une bonne année 2009 !

Dans le contexte économique actuel défavorable où les politiques semblent vouloir à tous prix réduire la dépense publique, c'est une année difficile qui s'amorce, notamment pour les projets de développement des transports publics dans l'agglomération lyonnaise.

Projets repoussés ou phasés, projets annulés, effets d'annonce non-suivis d'actions concrètes, les transports publics calent sous prétexte que l'écologie serait incompatible avec la crise économique. Faux ! C'est tout le contraire. Les transports collectifs doivent apporter une partie de la réponse à la crise économique, en permettant à un maximum de citoyens de se déplacer le plus facilement possible et de façon accessible économiquement, avec un pétrole au plus bas depuis 4 ans mais dont le cours sommeille dangereusement en attente de la prochaine flambée.

La dépense publique doit certes être maîtrisée mais il est urgent de développer les transports collectifs au détriment des autres budgets encore pharaoniques destinés à développer les infrastructures routières.

Près de Lyon, c'est actuellement un immense viaduc de 1200 mètres de long qui est en train de s'ériger pour relier l'A432 à l'A46 nord pour soi-disant "désengorger le noeud autoroutier lyonnais", pendant que certaines voies ferrées pourrissent et engendrent le mécontentement croissant des clients de la SNCF qui sont de plus en plus nombreux et exigeants. Il y a des symboles qui ne trompent pas et qui démontrent que l'idée d'un développement soutenable n'est pas présente à l'esprit de tous.

Oui, l'année 2009 sera difficile pour nos réseaux, mais elle sera d'autant plus difficile si des projets sortis de nulle part viennent chambouler les plans et servir des intérêts particuliers, et entraîner nos politiques sur la mauvaise voie, celle de l'incohérence et du gaspillage de l'argent public...

L'équipe de Lyon en Lignes

Correspondances

Le Magazine de Lyon en Lignes

SOMMAIRE

Les commentaires de Lyon en Lignes

*Points de vue, critiques,
propositions...*

Découvrez les lignes du réseau TCL

La ligne 47

Le Grand Format

*Comment se servir du Grand
Stade pour construire A8 ?*

Chantiers

*LESLYS
Gare SNCF de Lyon Jean Macé*

*Face à la saturation grandissante du réseau bus lyonnais, l'acquisition de bus articulés et la réorganisation des dépôts semblent aujourd'hui indispensables :
> Lyon en Lignes a mené l'enquête et fait des propositions*





Des articulés pour le réseau TCL

C'est à partir de 1985, que l'on vit arriver sur le réseau les nouveaux bus à "accordéons", premiers articulés "nouvelle génération". Sept ans après la disparition des "bétailières", ces fameux PH 180 qui équipaient la célèbre ligne 7 et qui laisseront à jamais un souvenir mitigé aux Lyonnais. Sept ans sans aucun véhicule articulé sur le réseau ! Un manque qu'il fallait vite combler avec la hausse de fréquentation du réseau et la création de nouvelles lignes. Ce sont donc pas moins de 87 véhicules (15 GX 187 série 2000, puis 58 PR 180.2 série 2100 et enfin 14 PR 180.2 série 2200) qui ont fait leur apparition petit à petit au fil des années attirant la curiosité parfois, et l'amusement souvent des plus jeunes à jouer dans l'articulation. Vint ensuite en 1994, 14 nouveaux véhicules PR 118 sur la base de PR 180.2 mais beaucoup plus puissants portant le nombre de bus articulés à 101.

L'année 1994 fut donc l'apogée de l'articulé et c'est à partir de là que l'autorité organisatrice a décidé de ne plus acquérir de 18m pour des raisons floues. Malgré la montée en puissance du réseau depuis l'ouverture complète de la ligne D, et le constat que certaines lignes étaient parfois à l'étroit, l'effectif n'a jamais été remplacé pièce pour pièce, on a même cru et entendu vers la fin des années 90 qu'on ne reverrait plus d'articulés à Lyon d'autant que le R312 à l'époque roi du bitume à Lyon n'avait pas d'équivalent en version 18m.

Petite lueur d'espoir en 1998 avec l'arrivée de 12 nouveaux articulés Agora à plancher bas portant le nombre d'unités à 113, chiffre qui n'a à ce jour pas été égalé à Lyon. L'année 2001 vit certes le retour en grande pompe du tramway mais acheva les derniers espoirs des véhicules à 2 "wagons". En effet dès la mise en service des lignes T1 et T2 du tramway le 2 janvier 2001, les 15 GX 187 de la ligne 39 ont été relégués au poste de remplaçant du tramway, c'est dire si on ne les a quasiment plus jamais vus rouler après ça. Il faut dire qu'ils accusaient tout de même l'âge très honorable de 16 ans, tous effectués sur la très dure ligne 39 qui a drainé des millions de passagers dont une grande partie d'étudiants entre Perrache et l'Université Lumière !

Ci-contre : un GX187 engagé sur l'ancienne ligne 39 14.04.1986 Bron Parilly

Photo Boblyon

Ensuite ce fut l'hécatombe. Au fur et à mesure que les années passaient les grands bus vieillissaient et n'effectuaient plus que des services ponctuels en heures de pointe. Alors que l'on ne voyait pas arriver leurs successeurs, il fallut attendre l'année 2006, soit 8 ans après l'arrivée des Agora L, pour avoir le plaisir de revoir des bus à grand gabarit ! Huit années pendant lesquelles l'articulé se faisait marginal, mis à part sur les lignes 48 et 89 où ils tourment encore aujourd'hui tous les jours de 5h à 21h.

Les 44 trolleybus Cristalis articulés qui équipent depuis 2002 les lignes 1 puis les lignes C1 en 2006, 51 en 2007 et enfin C3 fin 2007 ne sont pas comptabilisés puisqu'ils ne peuvent être affectés qu'aux lignes fortes "C"...

L'achat de 33 Citélis 18 fut un bol d'air pour le réseau : non seulement cela permit d'offrir des conditions de transport plus confortables pour les passagers avec l'apparition de la climatisation et de la palette UFR mais en plus, on s'est aperçu rapidement que certaines lignes allaient vite être en manque de véhicules. C'est pour cela que suivirent 5 autres Citélis 18 série 2000. Malgré cela, le quota n'est toujours pas suffisant et même si 12 nouveaux Citélis 18 de dernière génération sont arrivés courant 2008, les réformes vont plus vite que les arrivées.





Des articulés pour le réseau TCL

A ce jour, le réseau dispose donc de 14 PR 118 qui vont sans doute être reversés aux scolaires (certains le sont déjà !) à l'ouverture de la ligne T4, 12 Agora L à plus de la mi-vie, 37 Citélys 18 série 2000 (le 2025 ayant été victime d'un incendie) et enfin 12 Citélys 18 série 2800 soit au total 63 véhicules (77 si l'on comptabilise les 14 PR 118), on est bien loin des 101 véhicules de 1995 !

Le constat est donc le suivant, il manque cruellement de véhicules articulés sur le réseau TCL, nous allons tenter de faire l'inventaire des besoins ligne par ligne.

Nous estimons les besoins en nouveaux véhicules longs thermiques entre 79 et 86 selon les scénarios qui se partageraient comme suit:

Ligne 3 : en créant des services dédiés à la liaison Gorge de Loup - Grandes Ecoles aux heures utiles, il faudrait 4 à 5 véhicules.

Ligne 10 : axe fort, cette ligne mérite d'ores et déjà d'être équipée entièrement en bus de grande capacité. Il faudrait donc 10 voitures ajoutées aux 5 actuelles. Dans le pire des cas, il faudrait au moins que la moitié des voitures en soit équipée.



Citélys 18 2803 sur le relais tram T2 – Été 2008

Ligne 12 : il est aujourd'hui inadmissible de constater les conditions de transport sur cette ligne, quand on sait qu'à une certaine époque il y avait déjà 3 ou 4 bus articulés en circulation, on se demande pourquoi cette ligne qui charge de plus en plus a des problèmes de ponctualité. Notre souhait, équipement de toute la ligne en 18m soit 12 à 15 voitures.

Ligne 28 : on a cru à un moment que les 12 véhicules série 2800 étaient prévus pour la ligne 28, malheureusement elle n'en aura eu que 3 ! Espérons que ce ne soit que partie remise. En tous cas, au niveau du Groupement Hospitalier Est, la colère monte ! Préconisation : 9 autres voitures articulées.

Ligne 30 : c'est un peu le même constat que la ligne 10, mais avec là un avantage, la ligne est jalonnée de 2 terminus banlieue, on pourrait donc avoir les articulés uniquement sur la portion la plus chargée à savoir Bellecour - Chantegrillet (voir si Taffignon ne serait pas mieux !). Besoin : 5 unités en plus des 3 actuellement engagées.

Ligne 37 : étonnant nous direz-vous ? Eh bien non, cette ligne, malgré une fréquence de 8 à 9 minutes en pointe et sa limitation à Vaulx en Velin Marcel Cadhin charge toujours autant et est une liaison principale de Villeurbanne Nord et notamment l'avenue Roger Salengro. Il n'est pas rare de rencontrer des problèmes de charge entre Charpenne et Buers Salengro en heure de pointe. Notre estimation : 2 à 4 articulés à placer notamment entre 17h et 18h au départ de Part Dieu.



Agora L 1009 sur l'ancienne ligne 1 à St Paul - Gare

Des articulés pour le réseau TCL

Lignes 40 et 43 : des efforts ont été consentis dernièrement avec la mise en place de plusieurs bus articulés supplémentaires en ligne. Ces 2 lignes sont longues et ont une charge assez importante à certaines heures, pour éviter une saturation d'un bus standard en heure de pointe, nous préconisons la mise en place d'articulés sur les voitures 1 et 3 de la ligne 40 du lundi au jeudi et le vendredi également sur la voiture de nuit 9 soit la totalité de la ligne le vendredi. Le remplacement des 4 voitures standards de la ligne 43 par des articulés est rendu nécessaire au vu de la fréquence proposée après 19h15 en semaine. Au total 5 véhicules supplémentaires, avec l'avantage d'un parc commun entre les 2 lignes d'où une diminution de la réserve.

Ligne 53 : son nouvel itinéraire vers Part Dieu en fera la liaison principale avec le quartier des Etats Unis et malgré la ligne T2, la ligne 53 a toujours autant de succès auprès des sanpriots, il serait donc idéal de voir les 9 voitures standards remplacées par des articulés pour accompagner les 4 existants.

Ligne 58 : d'année en année, le nombre d'articulés sur cette ligne ne cesse d'augmenter, c'est très bien mais ce n'est pas encore suffisant. La ligne 58 depuis son nouvel itinéraire par la Cité Internationale a quasiment atteint son point de rupture ! Avec un ratio de 6 articulés sur 15 voitures en heure de pointe, l'ajout de 6 autres véhicules articulés permettrait d'augmenter légèrement l'intervalle entre 2 bus et permettrait également une meilleure régularité en évitant le rattrapage et les trains de bus due souvent à la surcharge des véhicules standards. Le week end, la totalité de la ligne devrait être équipée d'articulés au moins de 12h à 21h voire jusqu'à fin de service le samedi.

Ligne 59 : future ligne C2, certes mais pas encore, avec une fréquence de 14' en heure de pointe, on peut encore agir avec des bus standards en tombant à 10' en plus des 59 Express. Le samedi par contre il serait judicieux de l'équiper totalement en articulé l'après midi. Pas de besoin supplémentaire avec le parc de la ligne 58.

Ligne 74 : surcharge chronique sur cette ligne entre Gorge de Loup et Craponne en heure de pointe, l'ajout de 5 articulés en remplacement de 5 standards porterait leur nombre à 10 sur 14 ce qui pourrait être un début d'amélioration. Petite suggestion au passage, ajouter un dernier départ entre 0h00 et 0h30 de Gorge de Loup...

Ligne 89 : l'effectif actuel de 10 véhicules longs pour 9 en ligne est tout à fait correct.

Ligne 98 : l'ajout d'1 ou 2 articulés peut s'avérer nécessaire si le développement de l'ouest lyonnais s'intensifie.

Ligne 99 : c'est un constat alarmant, cette ligne est en sous capacité, la solution, la limiter à Cordeliers et la mettre intégralement en articulés, profitant de sa limitation à l'ouest pour la prolonger au GHE. 11 articulés feraient du bien !



PR180.2 2157 prend la pose à Fleurieu sur la ligne 70



PR180.2 2101 sur le port du Havre en attente d'embarquement pour Abidjan

Photo J. M.



Pour conclure, il est à noter que la mise en place de Cristalis articulés sur les lignes 11 et 18 ne serait pas du luxe pour ces 2 lignes qui font partie du top 10 en terme de fréquentation.

Environ **80 articulés** sont nécessaires au bon fonctionnement du réseau en plus des 61 à 75 actuels soit un effectif total de 150 unités (soit environ 15% du parc ce qui est déjà peu). Même si leur coût est plus élevé, les véhicules standards dégageés permettent de ne pas acquérir de standards neufs pendant peut être 3 à 5 ans.

N'oublions pas que la place dans les dépôts se fait elle aussi de plus en plus rare, pourtant on a quand même décidé de fermer le dépôt Parmentier (UTPA) le 1er janvier 2001. Un projet d'extension du dépôt Saint Simon avait été envisagé ainsi que la reconstruction du dépôt de Perrache sans parler du projet de grand dépôt à Oullins La Saulaie regroupant les Unités d'Oullins et Perrache qui n'a plus d'écho...

Une solution serait de revoir l'affectation de certaines lignes et de privilégier les lignes ayant le même matériel au sein du même dépôt. Voici un exemple qui pourrait faire gagner de la place.

UTA : 17,23,24,26,32,34,35,39,50,54,60,62,76,80,87,93,94,96 (145 bus standards environ)

UTC : 6,13,18,33,61,77, N12 (64 bus environ dont 10 mini et 7 midi trolleys)

UTN : C1,C2,4,8*,38,41,58,59,69,70,75 (105 bus dont 30 trolleys art et 15 art)

UTO : 10,15,47,63,88 (55 bus dont 13 art)

UTP : 12,25,28,36,53,99 (80 bus dont 50 articulés)

UTPE : 8*,14,29,30,42,46,49,73,91 (65 bus environ au dépôt dont 10 mini et 10 art en GRP)

UTS : C3,7,9,11,16,27,37,52,56,57,64,67,68,78,79,81,82,83,85,95 (180 bus environ dont 10 art et 27 trolleys art)

UTV : 2,3,5,19,20,21,22,31,40,43,44,45,55,65,66,71,72,74,89,92,98 (175 bus environ dont 40 art et 10 mini en admettant une extension sur le terrain d'à côté).

8* exploitation partagée entre UTN et UTPE

Des articulés pour le réseau TCL



PR18 2310 au terminus « Biindas » de la ligne 74



ETB18 série 1900 et 2900 au terminus « La Grappinière » de la ligne C3



SNCF – Modernisation de la ligne Lyon / Bourg en Bresse

Le doublement d'une partie de la ligne Lyon-Bourg a été inauguré en décembre 2008.

Ce qu'il faut en retenir :

- L'ancienne voie 2 a été reposée sur 18km entre les Echets et Villars-les-Dombes. La ligne était déjà à double voie jusque dans les années 50, puis mise à voie unique par souci d'économie. Il a suffi d'assainir la plate-forme et de reconstruire certains ouvrages agés.
- Toutes les gares et haltes ont été rénovées, avec quai haut revêtu de bandes podotactiles, de nouveau mobilier, de passerelles couvertes à St André-de-Corcy et Villars-les-Dombes. Les parkings ont été rénovés.
- Une voie de terminus en impasse a été construite à Villars-les-Dombes, ce qui permet de proposer de nouveaux trains partiels entre Lyon et Villars, et d'accélérer ceux à destination de Bourg.
- Le block automatique a été installé, avec une commande centralisée à Villars.
- Un nouveau pont-rail a été construit aux Echets pour la RD38. Cette route est en cours de reconstruction jusqu'à l'A46, où des bretelles seront construites.
- Les AGC (autorails à grande capacité) sont massivement engagés à la place des Caravelles. Ils améliorent le confort et la marche par leurs accélérations plus nerveuses.

Par contre, on peut regretter qu'il reste un hiatus à voie unique de 7 km entre Sathonay et les Echets, alors qu'il était prévu à l'origine. Il semblerait qu'on n'ait pas voulu doubler le pont sur l'A46 (qui est en cours d'élargissement de son côté pour le raccordement à l'A432, deux poids deux mesures...). Ce n'est pas la connexion à Sathonay qui pose souci, car la voie unique se dédouble déjà en entrée de gare. Cela prouve que les investissements sont restés limités. De même, l'électrification qui était prévue à l'origine, semble totalement oubliée.





SNCF – On parle enfin des trains qui arrivent à l’heure

ni e autobus in partenza

	n°	Heure	Destination	Particularités	Voie
ter	17638	15h22	DIJON VILLE	TRAIN A L'HEURE	H
ter	17721	15h25	MARSEILLE ST CHARLES	TRAIN A L'HEURE	
TOV	5019	15h26	LILLE EUROPE	TRAIN A L'HEURE	
TOV	9866	15h26	BRUXELLES MIDI	TRAIN A L'HEURE	
corok	4506	15h26	TOURS	TRAIN A L'HEURE	
TOV	6819	15h37	NICE VILLE	TRAIN A L'HEURE	
ter	17941	15h41	CHAMBERY MODANE	TRAIN A L'HEURE	
ter	17641	15h45	BOURGOIN JALLIEU GRENOBLE	TRAIN A L'HEURE	
ter	895876	15h50	BESANCON VIOTTE	TRAIN A L'HEURE	
TOV	6866	15h56	BELLEGARDE GENEVE	TRAIN A L'HEURE	

Malgré l’affichage, les trains à l’heure ce n’est pas une “particularité” pour la SNCF. Depuis peu, le panneau d’affichage de la gare de Lyon Part Dieu affiche non-seulement les trains retardés, mais nouveauté, les trains qui sont à l’heure. Comme le dit l’expression, “on ne parle jamais des trains qui arrivent à l’heure”, c’est désormais chose faite.

Cela peut paraître comme étant de la communication, mais cette nouveauté a été signalée sur notre forum en cette fin d’année et selon nous, elle mérite d’être reprise. En effet, les voyageurs souvent agacés par le retard pris par leur train, ont une fâcheuse tendance à amplifier la situation, et à prendre leur cas pour une généralité. Les yeux de l’usager se focalisent sur l’information négative, et celui-ci a souvent tendance à croire que “la SNCF, ils sont toujours en retard”.



Ce n'est pas une surprise, comme tous les ans, le SYTRAL a voté en cette fin d'année 2008 une nouvelle augmentation des tarifs, qui sera effective le 1er avril 2009. Une hausse qui réduit encore la lisibilité de la tarification du réseau TCL, avec des abonnements de plus en plus onéreux, et dont l'attractivité est de moins en moins visible pour les utilisateurs de tickets en carnets de 10.

Il ne s'agit pas ici de dénoncer comme le font certains les augmentations de tarifs, qui sont obligatoires pour suivre l'inflation et l'augmentation du coût de l'énergie, bref, d'une manière générale le coût de la vie. Nous n'irons pas non plus défendre la gratuité des transports publics, qui est selon nous inenvisageable, démagogique, et entraînerait une grande "banalisation" néfaste du réseau TCL, et l'on connaît les excès liés à l'utilisation gratuite d'un service... Là n'est donc pas la question.

Nous souhaitons montrer qu'il existe peut-être une façon plus intelligente d'augmenter les tarifs. En effet, la presse parle habituellement du tarif du ticket vendu à l'unité pour comparer les années entre elles, les réseaux entre eux. Quelle bêtise ! Le ticket vendu à l'unité doit rester un ticket de "dépannage" comme disent les Marseillais, et doit absolument avoir un prix élevé, qui en limite l'usage au profit des autres titres, et pour limiter les ventes à bord, qui pénalisent la vitesse commerciale des bus.

Titres TCL	Tarif 2008	2009	Hausse	Variation
Ticket unité	1,60 €	1,60 €	0,00 €	0,0%
Carnet de 10	12,80 €	13,30 €	0,50 €	3,9%
Pass Partout (abonnement plein tarif mensuel)	47,30 €	48,60 €	1,30 €	2,7%
City Pass (abonnement plein tarif annuel + mois août gratuit)	45,00 €	46,20 €	1,20 €	2,7%
Campus / Pass Jeunes	31,50 €	32,40 €	0,90 €	2,9%
Cigogne / Age d'Or	33,90 €	34,80 €	0,90 €	2,7%
Pass 2 Partout (minima sociaux)	8,20 €	8,40 €	0,20 €	2,4%
Pass Partout S	16,40 €	16,80 €	0,40 €	2,4%
Pass Scolaire mensuel Plein Tarif	21,00 €	21,60 €	0,60 €	2,9%
Pass Scolaire mensuel Tarif Réduit	14,50 €	14,90 €	0,40 €	2,8%

Source SYTRAL



Cela fait des années que les utilisateurs du réseau TCL font des efforts pour payer leurs titres un peu plus cher chaque année. Il serait temps que le SYTRAL fasse également un pas en avant en supprimant la barrière psychologique du fameux aller / retour interdit avec les tickets classiques (valables 1h). En effet, cela provoque des casse-têtes qui entraînent rapidement des comportements déviants allant de la repasse* à la pure fraude.

* Repasse = cession d'un titre de transport à un autre utilisateur, passible d'amende.

Ci-contre, un exemple courant de repasse "passive". Les utilisateurs laissent leur titre encore valable sur le dessus des barrières de péage du métro, très pratiques pour favoriser ce genre de comportements. Certains ont même fait du partage du ticket un sport national, et un site en fait l'apologie : <http://www.tsl.fr/fm/>

Un ticket unitaire est valable pour un déplacement, quel que soit le nombre de correspondances dans la limite d'une heure. Attention : aller-retour interdit.

Source : extrait "Guide Tarifaire pour tous" édition Avril 2008 (www.tcl.fr)

ARTICLE 9

Chaque ticket sauf titres spécifiques (tickets liberté, Pass Presqu'île, ticket funiculaire, Eurexpo, foire/salon...) est valable pour un déplacement d'une durée maximum d'une heure à compter de la première validation.

Pour les tickets valables 1h00, l'aller retour est interdit.

Source : extrait "Règlement réseau TCL" (www.tcl.fr)

Extrait des différents règlements expliquant la règle de l'aller – retour interdit avec les tickets valables 1h. Les explications sont assez sommaires et manquent cruellement de clarté. En interrogeant les dients du réseau, on s'aperçoit rapidement que la règle est totalement méconnue ou mal interprétée, et que les dients sont souvent en infraction sans même le savoir.

2 cas “simples”



Aller - Retour Laënnec / Sans Souci pour faire une course rapide en 20 min : **2 tickets unité** ou **1 ticket Liberté 2h “sous-utilisé”**.



Trajet Mermoz Pinel / Gorge de Loup : **1 ticket**

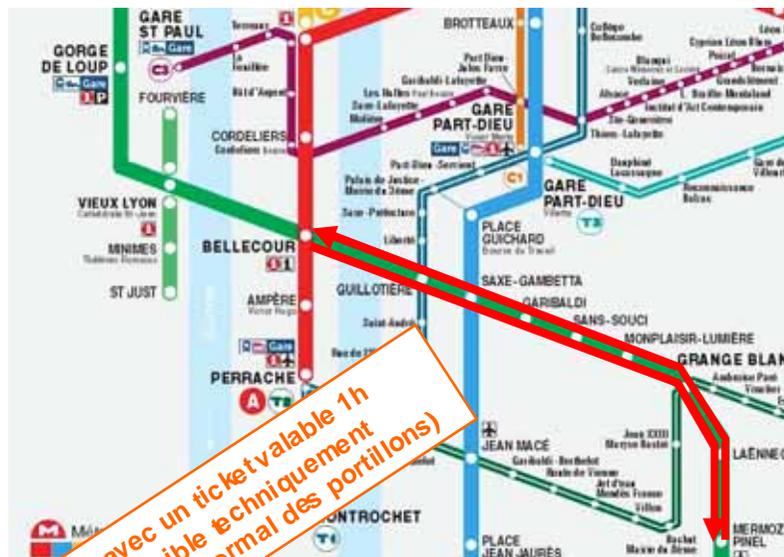
> Pourquoi un dient du réseau TCL qui voyage dans 2 sens différents sur une ligne de métro par exemple devrait-il payer plus cher qu'un voyageur qui va dans 1 seul sens, et qui va pourtant aller bien plus loin ?

2 cas plus complexes pour montrer les limites du système actuel, voire ses aberrations



Autorisé avec un ticket valable 1h

Quid : Aller – Retour ou pas Aller – Retour ? Le règlement parle d'Aller – Retour sur une même ligne ou sur un tronçon commun de ligne. Le cas décrit ici ne correspond donc pas et peut être effectué avec 1 seul et même ticket valable 1 heure.



Interdit avec un ticket valable 1h mais possible techniquement (fonctionnement normal des portillons)

Encore plus sioux : ici, on fait bien un Aller – Retour sur une même ligne, avec 1 seul ticket valable 1h. Cependant, le système de validation est incapable de détecter que le voyageur est en infraction lorsqu'il va revalider à Bellecour. Pourquoi ? Car la station Bellecour comme d'autres comporte une mezzanine avec une validation unique, peu importe le sens de circulation que l'on va emprunter en aval de la ligne de péage. On effectuera donc un retour interdit, avec le message "Bon voyage" sur le valideur. On atteint ici le comble de ce système archaïque, qui n'est décidément plus adapté à l'usage du réseau TCL actuel.

> En usant de quelques stratagèmes, il est donc possible de faire une course en ville, et de revenir à son point de départ, sans jamais devoir frauder ou trouver le message "titre périmé" ou "retour interdit" sur un valideur



« Un ticket unitaire est valable pour un déplacement, quel que soit le nombre de correspondances dans la limite d'une heure. Attention, le retour sur la même ligne ou un tronçon commun de lignes est interdit»

Source : *TCL.fr (extrait de la partie du site traitant de la fraude)*

La règle de l'Aller – Retour interdit avec les titres valables 1h est donc bien floue, il faut creuser dans le site des TCL pour avoir une information un peu plus précise. On apprend alors que cette interdiction concerne les Aller – Retour sur une même ligne ou un tronçon commun de lignes. Malheureusement, cet aspect intéressant de la règle n'est rappelé que dans la partie du site des TCL traitant de la fraude, qui intéresse donc uniquement ceux qui sont tombés entre les mains des contrôleurs... Une façon bien peu orthodoxe d'informer les clients...

Nous invitons donc le SYTRAL à repenser cette règle d'un autre temps, qui n'entraîne que des désagréments et un frein important à l'usage du réseau TCL par les usagers non-abonnés. Le manque à gagner en termes de recettes serait selon nous rapidement comblé par la baisse du nombre de fraudeurs et la limitation du phénomène de repasse... La prochaine augmentation tarifaire devrait s'accompagner d'un assouplissement de l'usage des tickets, au risque d'accroître la fraude. Même si cette politique vise à fidéliser un maximum de clients en les incitant à s'abonner pour ne plus se poser de questions, certains clients ne s'abonneront jamais, et il faut tout de même les inciter à choisir le réseau TCL le plus fréquemment possible, au lieu de les laisser dans leur voiture car l'utilisation des tickets est un véritable casse-tête.

IMPORTANT

Attention, cet article n'est en aucun cas une incitation à la fraude ou au détournement du système actuel de validation du réseau TCL. Il s'agit simplement de montrer les failles du système et ses limites techniques, dans le but de montrer que la règle de l'Aller – Retour interdit applicable aux tickets valables 1h est inapplicable et archaïque. Nous ne cautionnons pas la fraude pour autant.

> Nous souhaitons donc interpeller l'Autorité Organisatrice du réseau TCL (SYTRAL) et son exploitant (Kéolis Lyon) afin que des solutions soient trouvées à ces dysfonctionnements qui peuvent permettre à des clients du réseau TCL d'être en fraude, sans en être conscients ni alertés par le matériel de validation.



Tramway T3 – Bons points mais peut mieux faire

Les plus

> Amélioration de la lisibilité de la ligne depuis le cadencement à 7min30 / 15min / 30min au lieu des 8min / 16min / 32min. Cela fait 2 ans que nous demandons cette modification, elle est enfin en place et permet notamment la nuit de mémoriser les heures de passage aux stations bien plus facilement.

Les moins

> La fréquence de nuit de 30min reste très pénalisante pour les usagers. Au-delà de 15 / 20 min, on sait que les clients se rabattent très rapidement sur des modes alternatifs (VP, Vélo'v...).

Pistes d'améliorations

- nuit* {
 - > Circulation de 3 rames la nuit au lieu de 2 actuellement, pour assurer une fréquence de 20 min environ
 - > OU Circulation de 3 rames, dont 1 uniquement entre Gare Part Dieu Villette et Vaulx en Velin – La Soie pour assurer une fréquence de 15 min entre ces 2 stations, et de 30 min sur la partie périurbaine de la ligne
 - > OU Circulation de 4 rames sur l'ensemble de la ligne pour assurer une fréquence de 15min jusqu'à fin de service (notre solution préférée, bien entendu !)
 - > ET Ajout d'un départ supplémentaire de Gare Part Dieu Villette à 00h26 (si fréquence de 20min) ou à 00h36 (si fréquence de 30min) ou à 00h21 si fréquence de 15 min (dernier train qui effectuera un service complet).
- journée* {
 - > Passage à une fréquence homogène de 7min30 toute la journée, sauf tôt le matin et en soirée pour rendre plus lisible l'utilisation de la ligne. Une fréquence de 15min à 12h par exemple est totalement décourageante pour les clients souhaitant découvrir l'utilisation des transports en commun.

Une fréquence renforcée de la ligne T3, uniquement sur la section Part Dieu <> La Soie, c'est possible ! Mais uniquement pour les participants du salon Pollutec. Les clients habituels n'ont qu'à bien se tenir !

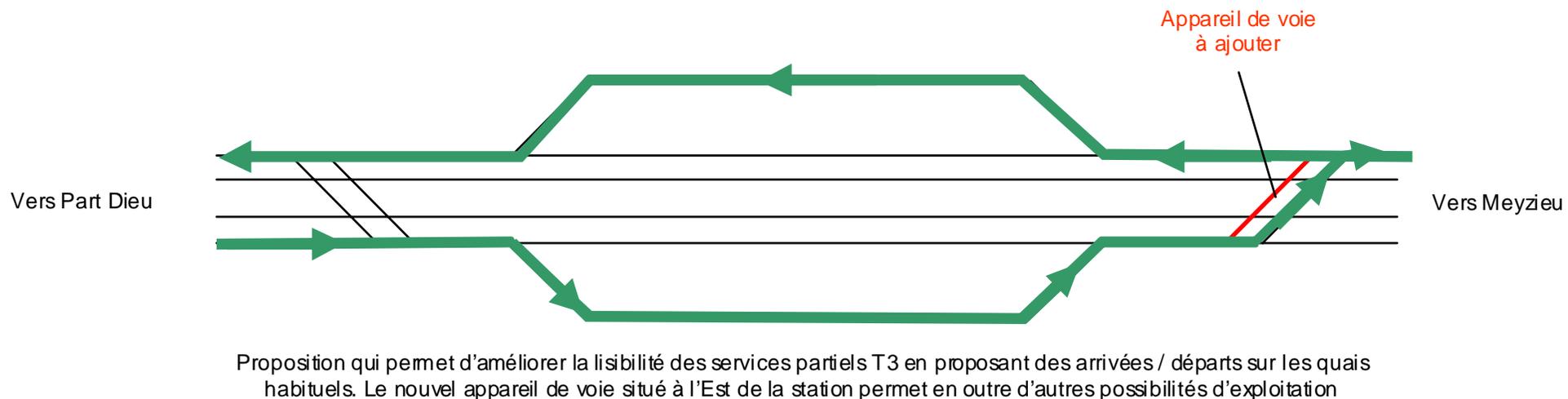
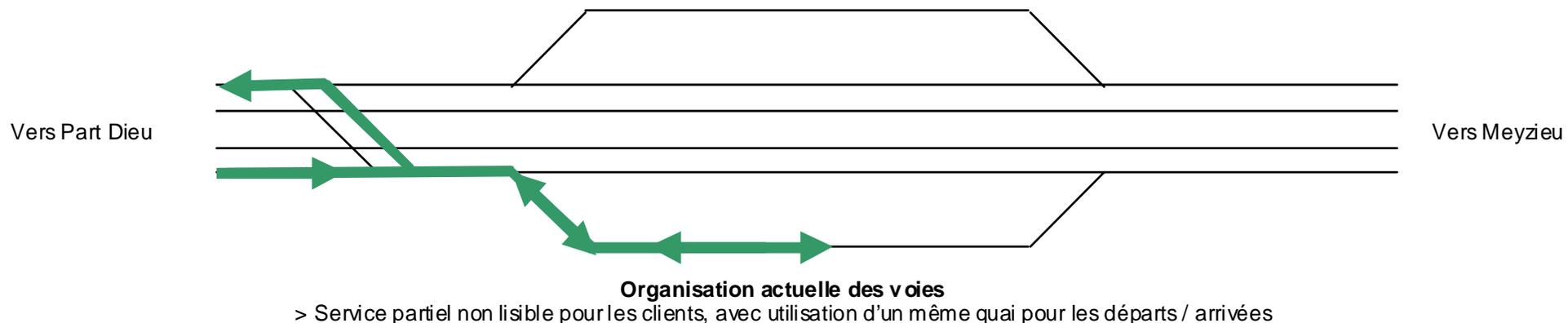


■ **Une desserte renforcée** : la fréquence des lignes de tramway T3 et du métro est augmentée. Quinze navettes dédiées, reliant le terminus du métro A (Vaulx-en-Velin La Soie) au parc des expositions, permettront un accès direct aux visiteurs.

Source www.sytral.fr



Proposition d'aménagement pour améliorer la mise en place d'un service partiel à La Soie : pour une fréquence de 15 min la nuit entre la Part Dieu et La Soie, enfin ! Car à Villeurbanne (135 000 habitants !), tout le monde n'habite pas à côté de C3 ou du métro A (ne parlons même pas de la ligne 11 et de sa fréquence de 30 min) et cette commune mérite une desserte nocturne digne de ce nom.





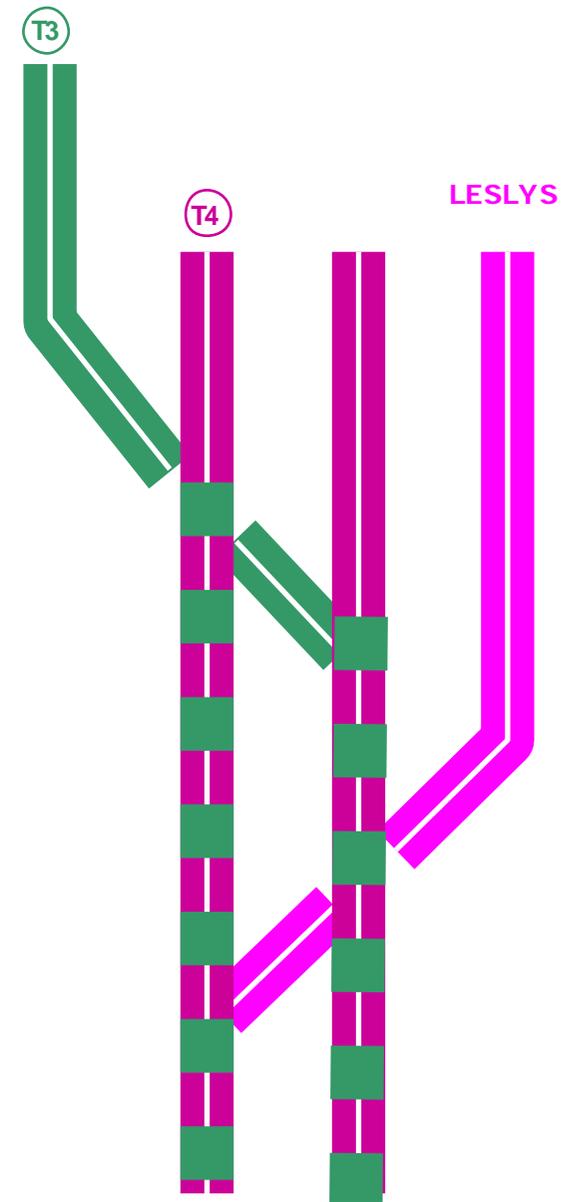
Tramway T3 – La Villette : pourquoi ça ne marchera pas !

Le secteur de la Part Dieu Villette n'a pas fini de voir défiler les pelleuses et leurs lots de désagréments. Pour permettre le retournement de T3 sans gêner T4 qui continuera au nord vers La Doua IUT Feyssine ou vers La Doua Gaston Berger, la création d'une virgule de retournement va être nécessaire. Vue la configuration actuelle des lieux, elle pourrait être mise en place à l'Ouest des voies existantes. Dans tous les cas, les rames de T3 devront cisailer celles de T4. Quid du retournement en voie unique, si les fréquences de T3 doivent être fortement augmentées les soirs de matchs avec le projet OL Land... Un double cisaillement puisque LESLYS, qui se retournera également en voie unique, devra couper les voies de T3 et T4. Il est très grave de voir que les projets pleuvent et arrivent les uns derrière les autres, sans programmation, sans cohérence... B. Rivalta pourra ensuite s'étonner que l'Etat ne lui donne pas assez d'argent pour ses projets de développement du réseau TCL.

On retrouve ici la même configuration que celle actuellement présente à Perrache, avec le duo T1/T2 et la virgule de retournement de T2 très pénalisante. Ici, l'ajout de LESLYS au milieu du système vient brider toute possibilité d'augmentation des fréquences.

> Sur le papier, cela fonctionne certainement en regardant cette organisation avec des œillères. Dans la réalité, les aléas d'exploitation (avances / retards, échanges passagers prolongés en cas de forte affluence (Grand Stade par exemple ou heures de pointe tout simplement...), gestion des feux routiers en lien avec ce système ferroviaire...) Bref, tout ce système va rapidement montrer ses limites, et il faudra réparer, mis devant le fait accompli. Solution de repli pas chère ? Nous sommes preneurs, mais tout de suite avant que les travaux ne débutent avec notre argent !

Dans cette histoire, il faut que le SYTRAL reste lucide. On sait que le secteur de Perrache fonctionne mal, bien que sur le papier cela doit fonctionner parfaitement, avec une bonne synchronisation. Or, l'expérience montre que les désagréments sont nombreux et que même le dimanche, avec des horaires plus relâchés, les perturbations ne sont pas rares sur cette portion existante. Au lieu de prendre exemple sur des cas concrets, on va créer ici une situation bien pire encore, et ne parlons pas des heures de pointes qui viendront par-dessus le marché se croiser avec les accès au stade. Voyons comment nos politiques vont arriver à nous vendre ce projet : on accusera sans doute les ingénieurs de n'avoir pas su gérer des problèmes ingérables...



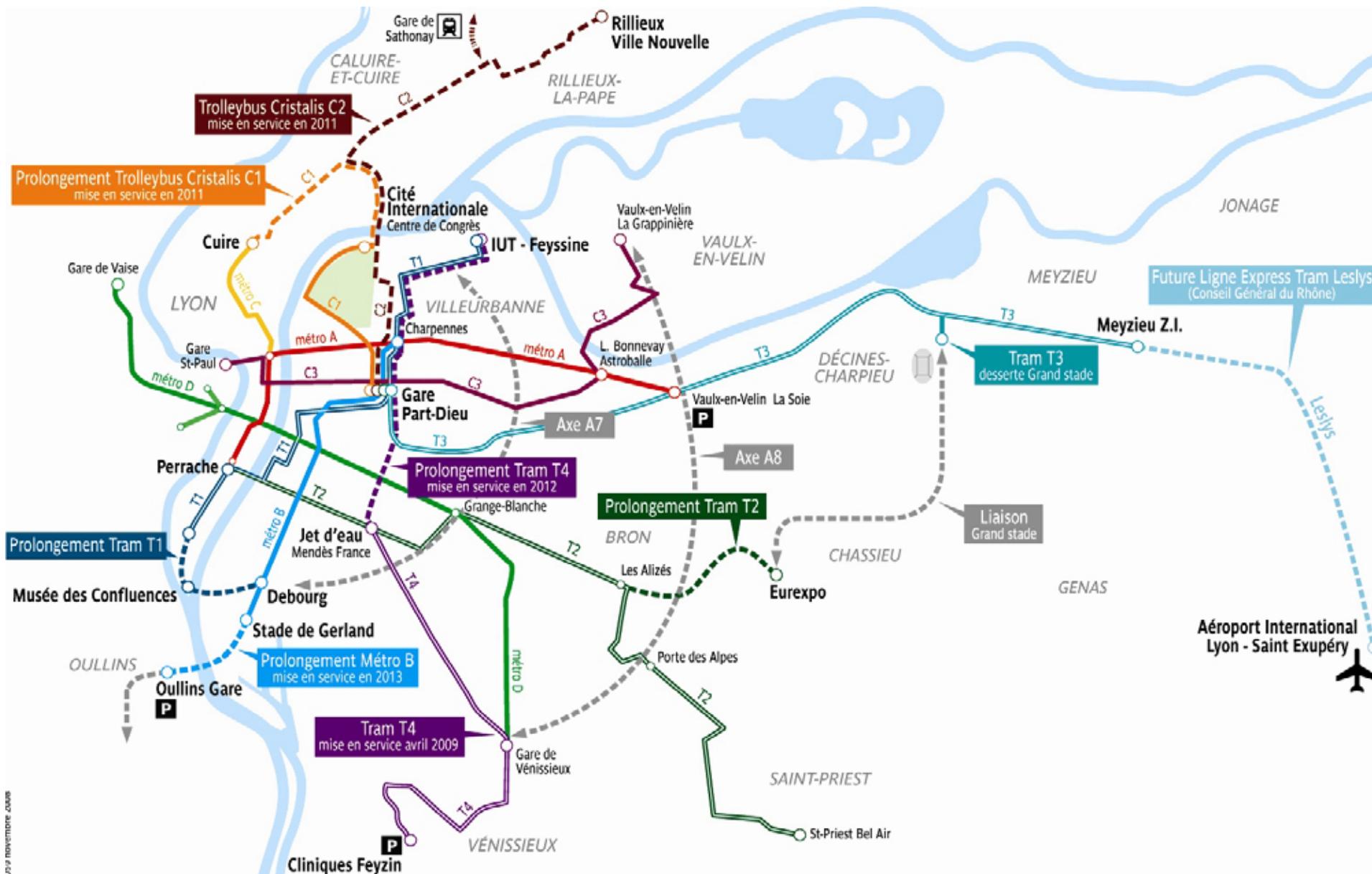
Organisation des lignes prévue à l'horizon 2012 dans le secteur Part Dieu Villette : une organisation qui n'avait même pas été prévue lors de la construction de LEA / LESLYS : gravissime !



SYTRAL – Le plan de mandat 2009-2014... et ses dessous

par Rémi Désormières

Les commentaires de Lyon en Lignes
Points de vue, critiques, propositions...





SYTRAL – Le plan de mandat 2009-2014... et ses dessous

par Rémi Désormières

Le Conseil du SYTRAL du 30 octobre dernier a adopté le plan de mandat 2009-2014 correspondant au schéma de développement des transports en commun lyonnais. Au menu, près d'un milliard d'investissements dont 320 millions consacrés aux nouvelles opérations. Un programme édicté puisqu'il concilie métro, tramway, trolleybus et autobus. Le précédent plan de mandat avait déjà été tièdement accueilli, mais son successeur place le sujet du Grand Stade au cœur des polémiques.

LES OPERATIONS A TERMINER

Lancées dans le précédent plan, plusieurs opérations restent à réaliser. A commencer par le prolongement de la ligne B du métro à la gare d'Oullins, qui mobilise à elle seule 222 M€. Attendue depuis un quart de siècle, cette opération apportera un bol d'air manifeste à la desserte du sud-ouest lyonnais : mais sera-t-il suffisant ? Autre question : comment justifier un investissement aussi conséquent pour une seule opération, qui malgré tout, n'impactera qu'une partie du secteur ?

L'achèvement de T4 constituera le deuxième poste budgétaire de cette série d'opérations. Un peu plus de 53 M€ de crédits de paiement pour la première phase Jet d'Eau – Clinique de Feyzin qui sera mise en service en avril 2009, et 83,6 M€ pour le prolongement à la Part-Dieu et la connexion à T1 jusqu'au campus de La Doua.

Les trois lignes de trolleybus C1-C2-C3 seront achevées : C1 sera prolongée de la Cité internationale à Cuire, C2 remplacera la ligne 59 sur l'axe Part Dieu – Rillieux, et des aménagements de voirie à Lyon et Villeurbanne termineront C3, totalisant 92,6 M€.

L'arrivée de LESLYS nécessitera des aménagements d'infrastructures sur la ligne T3, totalisant 13,7 M€ d'investissements. Enfin, 10 M€ seront consacrés au parc-relais de La Soie.





LES NOUVELLES OPERATIONS

Comme on pouvait s'y attendre, la ligne T1 bénéficiera d'un nouveau prolongement, évalué à 70 M€, de la rue Montrochet à Gerland-Debourg, liant directement les deux quartiers lyonnais en développement que sont le Confluent et Gerland.

L'autre grand morceau de ce chapitre est l'épineux dossier de la desserte du Grand Stade. Les débats sont vifs sur l'intérêt de ce projet... mais on a tendance à oublier un pan entier de la réflexion, à savoir son accès. Le SYTRAL prévoit d'investir 105 M€ pour réaliser deux opérations : une antenne à T2 depuis Bron-Alizés jusqu'à Eurexpo (88 M€) et une antenne à T3 depuis Décines – Grand-Large jusqu'au Grand Stade (17 M€).

Pour améliorer le réseau de surface, 17 M€ seront consentis, en particulier pour la liaison Gorge de loup – Craponne – Vaugneray. La capacité du réseau lourd sera améliorée puisque 50 M€ seront consacrés à l'allongement des rames de tramway dont la capacité passera de 200 à 300 places, et 24 M€ pour réaménager « à l'anglaise » les rames MPL75 des lignes A et B du métro. En outre, avec un matériel atteignant la quarantaine d'années, le renouvellement du parc MPL75 est à envisager : 25 M€ seront consacrés aux études et au lancement de la consultation des industriels.

Enfin, un parc-relais sera créé à La Duchère et Mermoz-Pinel (18M€), une première phase du Schéma Directeur d'Accessibilité mobilisera 10 M€ et la construction d'un nouveau dépôt de bus (vraisemblablement près de la gare d'Oullins) est évaluée à 40 M€.





UN GOUT AMER ?

105 M€ pour le Grand Stade, voilà qui ne manque pas d'aviver certaines discussions parmi les mal lotis du réseau lyonnais...

Pour l'antenne d'Eurexpo depuis T2, on aurait pu penser qu'afin de maximiser le trafic, le tramway passerait par le lycée Jean-Paul Sartre et les Sept Chemins : il n'en est rien, le tracé est au plus court, par l'école de Santé et l'aéroport de Bron. On attend avec impatience les estimations de trafic quotidien pour évaluer l'intérêt socio-économique d'une telle opération.

Pour la seconde, il s'agit de permettre un renforcement substantiel de T3 jusqu'à la fréquence de 2 minutes pour disposer d'une capacité accrue pour la desserte du stade. Trois questions se posent autour de cette opération : comment permettre l'écoulement de la circulation automobile dans l'est lyonnais alors qu'avec une telle fréquence, les intersections barrières risquent d'être en permanence fermées, par exemple entre 18h et 20h, créant une authentique thrombose dans l'est du 3ème arrondissement et singulièrement aux abords de la gare de la Part-Dieu, au sud de Villeurbanne et de Vaulx-en-Velin et au cœur de Décines.

Mieux, on se demande comment pourra être exploité le secteur de La Villette, où passeront T3, T4 et LESLYS, totalisant, les soirs d'événements au Grand Stade, pas moins de 44 tramways par heure et par sens, dont 34 en terminus ! La liaison LESLYS pourra-t-elle être assurée dans ces conditions ? T4 ne risque-t-elle pas d'être limitée en pleine heure de pointe au Jet d'Eau ? Imaginons un instant l'actuel 36 absent de la Part-Dieu la semaine ou le samedi à la même heure... Imaginons un instant qu'un axe utilisé probablement par 80 000 voyageurs par jour risque d'être sacrifié pour la desserte du stade...



Des Alizés à Décines Grand Large : comment assurer la desserte de l'OL Land ?





SYTRAL – Le plan de mandat 2009-2014... et ses dessous

par Rémi Désormières

Dans la plupart des autres grandes cités « footballistiques » européennes, la desserte du stade est intégrée au reste du fonctionnement du réseau de transports. Pour rester en France, le stade Vélodrome à Marseille (d'une capacité de 60 000 places) est desservi par la ligne 2 du métro, à proximité d'un carrefour important du réseau. Le Parc des Princes à Paris, bénéficie des lignes 9 et 10 du métro. Le Stade de Décines risque d'être un satellite dont la liaison se ferait non pas en cohérence avec la desserte de l'est lyonnais mais en opposition.

Pire, le plan de mandat du SYTRAL omet (par mégarde ?) des investissements en matériel roulant. Pour exploiter T3 à la fréquence de 2 minutes et l'antenne d'Eurexpo sur T2, il est nécessaire d'acquérir 24 tramways supplémentaires (soit environ 50 M€). Pour assurer la liaison Stade – Eurexpo, une noria de 100 autobus articulés est nécessaire (soit l'équivalent de 10% du parc actuel !), représentant un investissement de 30 M€ : nulle trace de ces investissements dans le plan de mandat, dont l'intérêt économique est affaibli par le fait qu'ils ne seraient utilisés en moyenne que 40 à 50 jours par an ! Quid du remisage de ces véhicules supplémentaires, les dépôts existants étant déjà archi-combles.

Nulle trace non plus des rocade Gerland – Grange Blanche – La Doua et Vaulx-en-Velin – Bron – Vénissieux, qui ne dépasseraient pas le stade des études préliminaires.



<http://www.espaceol.info>



DES PROPOSITIONS ALTERNATIVES

Considérant donc que le coût réel des projets de desserte du Grand Stade n'est pas de 105 M€ comme le laisse croire le plan de mandat mais de 185 M€, quelles opérations auraient pu être réalisées pour répondre aux véritables besoins quotidiens de l'agglomération lyonnaise ?

Cinq sections de tramway totalisant une petite dizaine de kilomètres auraient permis de créer 3 nouvelles lignes :

- Une bretelle Cordeliers – Préfecture, branchée sur T1 à la fois vers la rue Servient et vers le cours de la Liberté ;
- Une jonction entre T1 et T2 entre la rue de Marseille et la place Jean Macé ;
- Une antenne Vinatier – Groupement Hospitalier Est desservant 5 hôpitaux majeurs pour l'agglomération (neurologique, cardiologique, mère-enfant, psychiatrique et Desgenettes) ;
- Une autre liaison T1-T2 Gerland-Debourg – Bachut sur la rue Challemel-Lacour, la rue du Moulin à vent et la rue Paul Cazeneuve ;
- Un terminus intermédiaire sur T4 à Vénissieux Puisoz pour renforcer l'offre sur le boulevard des Etats-Unis

En outre, afin d'améliorer la capacité de transport sur Bron et de tenir compte du niveau réel de fréquentation entre Porte des Alpes et Saint Priest, la ligne T2 serait scindée en deux lignes distinctes. Le réseau aurait alors la configuration suivante :

- T1 IUT Feyssine – Charpennes – Part-Dieu – Guillotière - Perrache - Gerland-Debourg
- T2 Perrache – Jean Macé – Jet d'Eau – Bachut – Grange Blanche – Bron - Porte des Alpes
- T3 Cordeliers – Part Dieu – Villeurbanne – La Soie – Décines – Meyzieu ZI
- T4 IUT Feyssine – Charpennes – Part Dieu – Jet d'Eau – Etats-Unis – Clinique de Feyzin
- T5 Grange Blanche – Bron – Porte des Alpes – Saint Priest Bel air
- T6 Cordeliers – Guillotière – Jean Macé – Jet d'Eau – Etats-Unis – Vénissieux Puisoz
- T7 Montrochet – Gerland Debourg – Etats-Unis – Bachut – Grange Blanche – Hôpitaux Est



Ces sept lignes, avec une fréquence de 8 minutes, auraient ainsi permis de créer des sections communes desservies toutes les 4 minutes sur la rue Servient, le cours de la Liberté, l'avenue Berthelot entre Jean Macé et le Jet d'Eau, sur la traversée de Bron et sur le boulevard des Etats-Unis. Conjugée à l'allongement à 45 mètres des rames, la capacité sur ces sections aurait ainsi été portée à 3600 places par heure contre 2000 aujourd'hui.

En outre, les liaisons directes en tramway Cordeliers – Part Dieu, Cordeliers – Jean Macé et Gerland – Grange Blanche soulageraient les sections centrales du métro dont l'augmentation de capacité par le réaménagement des rames sera rapidement consommée par la hausse du trafic.

En accaparant le tiers des nouveaux moyens du SYTRAL, le projet du Grand Stade reporte a minima à 2020 l'apport de véritables réponses aux carences du réseau...

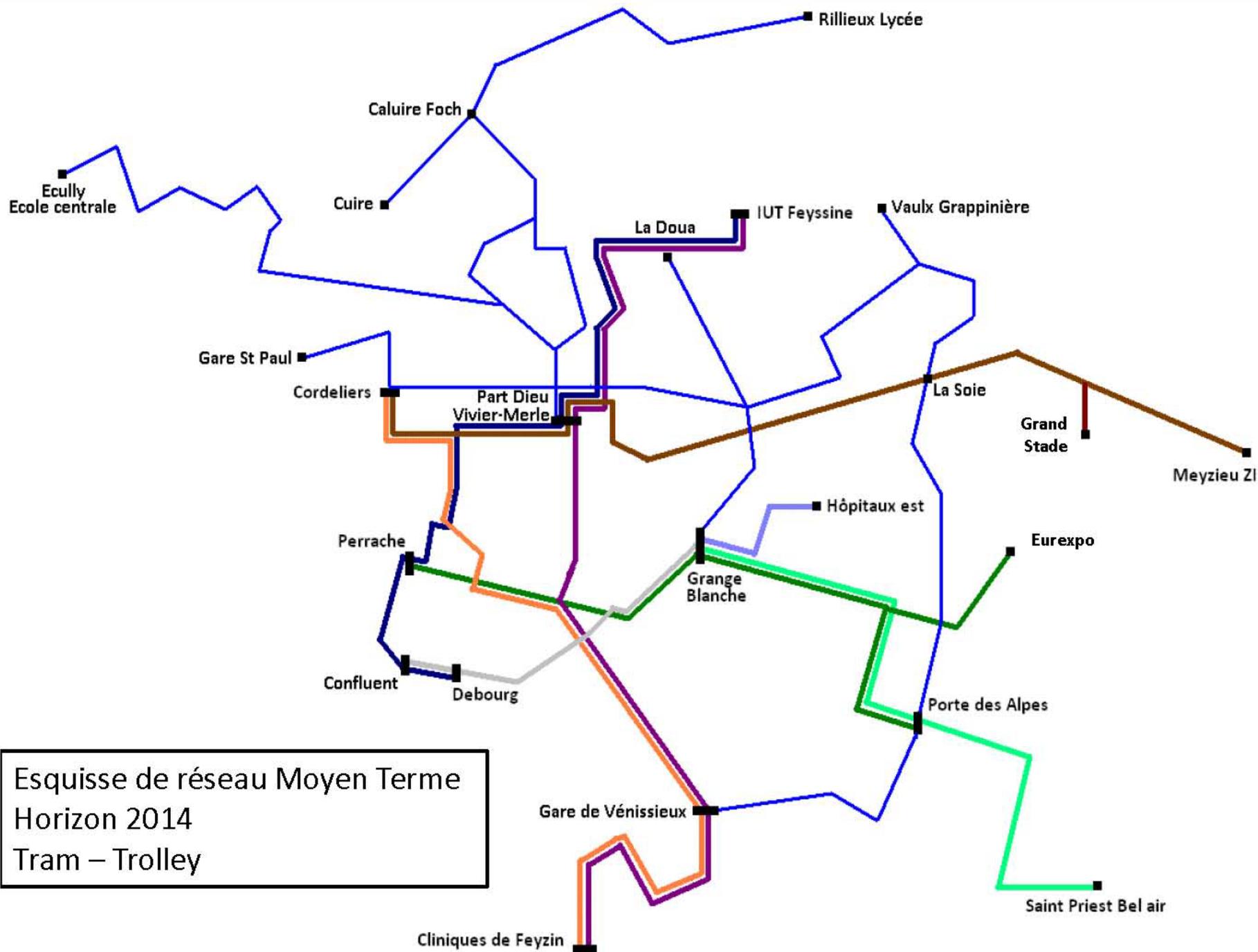
Voir plan page suivante





SYTRAL – Le plan de mandat 2009-2014... et ses dessous

par Rémi Désormières





La ligne **47**
Gare Part Dieu Vivier Merle - Hôpital Lyon Sud



Par Boblyon

1968 (2 janvier) : La rue Garibaldi, cette longue artère de la rive gauche n'avait jamais été desservie par une ligne de transports en commun. Ce fut chose faite avec la ligne 47 qui l'emprunta sur l'itinéraire : Jean Macé – Parc Tête d'Or – Foire de Lyon (autobus Saviem SC10)

1969 : Concurrencée par les lignes 4 (à l'ouest) et 36 (à l'est) son trafic est très faible si bien qu'elle est complètement supprimée les dimanches et fêtes et limitée au parcours Jean Macé – Parc Tête d'Or les autres jours

1970 : Saviem SC2 (au lieu des SC10 neufs du début !) De nouveau, certains services sont prolongés à Foire de Lyon

1972 (27 mars) : Mise en service des oblitérateurs

(16 juin) : avec le plan de circulation et la mise en sens unique de la rue Garibaldi, la ligne doit emprunter des rues parallèles en direction du Parc

Vers 1975 / 1976 : des véhicules SAVIEM S105 de la ligne 36 circulent sur la ligne 47. Le 2608 a d'ailleurs brûlé rue Garibaldi, dans le 6ème arrondissement.

1976 : Retour de Saviem SC 10 (série 1100)

> Voir photo ci-contre

1977 (septembre) prolongement sud et la ligne devient : Pont Pasteur (RG) – Jean Macé – Parc – Foire de Lyon



Saviem SC 10 (série 1100)



1978 (2 mai) : Passage par Station Masséna du métro ligne A

1979 (mars) : Franchissement du Rhône et nouveau terminus à Pont Pasteur (RD)
(décembre) : Passage au libre service avec des SC 10 série 2000

1980 (2 mai) la '47' change de dépôt : Audibert au lieu des Pins

1982 (10 septembre) : Saviem SC 10 série 2300

1984 (3 décembre) : Saviem SC 10 série 2400

1985 (1er octobre) : avec la refonte de la desserte du sud-ouest la ligne est prolongée et devient : Hôpital Lyon Sud (Jules Coumont) – Parc Tête d'Or (quai Achille Lignon) par l'itinéraire de l'ancienne ligne 43 entre Oullins et l'hôpital (deux dépôts : Audibert et Alsace)

(4 décembre) : nouveaux autobus Saviem SC 10 R (série 1600)

1987 (5 octobre) : limitée à Parc Tête d'Or et ne dessert plus le quai Achille Lignon

1988 (octobre) : passage dans les deux sens par Part Dieu Vivier Merle

1989 (2 octobre) : de nouveau desserte du quai Achille Lignon (1 voiture sur deux, du lundi au vendredi)

1991 (9 septembre) : Toute la ligne au dépôt Parmentier

1995 (3 juillet) : travaux métro ligne B à Gerland : la ligne est détournée par Bd Yves Farge au lieu de avenue Jean Jaurès

(4 septembre) : abandon du tronçon terminal entre Parc et Palais des Congrès repris par les trolleybus de la ligne 4 et la ligne redevient Hôpital Lyon Sud – Parc Tête d'Or



Saviem SC 10 R (série 1600)



1997 (février) : nouveau autobus RVI Agora (série 2500)

1999 (15 janvier) : la ligne est de nouveau prolongée au nord et devient : Hôpital Lyon Sud - Cité Internationale

2000 (13 juin) : mise en service de véhicules neufs : RVI-Agora Line (série 3900)

2001 (2 janvier) : fermeture du dépôt Pamentier, la 47 émigre à Audibert

2006 (16 octobre) : avec la création de la ligne forte de trolleybus 'C1' limitation de la ligne à : Hôpital Lyon Sud – Part Dieu (Vivier Merle) à partir du Lundi 16 octobre. Durant le week-end du 14 et 15 octobre, la ligne 47 cohabite avec la ligne C1.



RVI Agora (série 2500)



RVI Agora Line (série 3900)



Durant le week-end du 18 et 19 octobre, la ligne 47 cohabite avec la ligne C1



Top départ !

Nous prenons le Bd Vivier Merle, et après quelques centaines de mètres, nous effectuons notre première escale : Renaudel.

Décus de savoir que nous verrons jamais de T4 sur cet axe, nous tournons à droite, rue Paul Bert.

Après avoir effectué l'arrêt Part-Dieu Sud (terminus ligne 37) nous passons au pied du siège du Grand Lyon.

Cap à gauche, pour prendre la rue Garibaldi, où nous effectuons 3 arrêts et croisons les lignes 11 puis 23 et 9 (ainsi que le métro D, à quelques mètres sous terre).

Arrivés au niveau du CROUS, nous trouvons un compagnon de route : un Citélis de la ligne 53 avec qui nous partageons quelques mètres sur la rue M. Bloch.

Nous voilà arrivés à Jean Macé (au nord de la place), en correspondance avec le métro B, le tram T2, lignes 4, 11, 18, 35, 96 et plus loin la future halte ferroviaire Jean Macé.



Arrêt Domer-Garibaldi



Le 3941 marque l'arrêt Jean Macé



Pas de temps à perdre, nous filons sur la rue Servant avant de traverser l'avenue Berthelot.





Le 3942 marque l'arrêt Ayasse - Y. Farge

Un petit arrêt à l'espace Berthelot et nous passons sous les voies SNCF pour rejoindre le Bd Yves Farge. Un Irisbus Agora Line de la ligne 32 nous propose sa compagnie durant notre trajet sur ce long et large boulevard où nous effectuons 4 arrêts.



Pas le temps de rester plus longtemps avec notre compère 32, nous longeons la place des Docteurs Mérieux, qui fait face à la Halle Tony Garnier. Après un slalom dans un carrefour récemment réaménagé, nous franchissons le Pont Pasteur où nous apercevons les travaux du Musée des Confluences.



Passant sous l'autopont de l'autoroute A7, nous nous trouvons une place pour tourner à gauche au milieu de la circulation dense en heure de pointe. Passage sur le Pont de la Mulatière et nous marquons l'arrêt du même nom.





Nous nous engageons sur la rue Stéphane Déchant, longeons l'aquarium du Grand Lyon et marquons l'arrêt Bastéro-Aquarium.

Toujours sur cette même rue, nous roulons quelques centaines de mètres pour arriver à la porte nord d'Oullins, nommé Bas des Chassagnes (dans le sens retour, un site propre nous fait gagner de précieuses minutes matin et soir).





La ligne 47 d'aujourd'hui *par JoNaT*

Grande descente et nous voilà arrivés au Pont d'Oullins, carrefour de nombreuses lignes de bus et autocars départementaux.

Ensuite, c'est la grande rue d'Oullins que nous empruntons, pour marquer l'arrêt « Grande rue d'Oullins ». Cette rue principale d'Oullins est assez étroite et les bus se croisent difficilement. De plus, elle est ponctuée d'un bon nombre de feux tricolores.

Nous voici à la mairie d'Oullins, où nous prenons la rue Rousseau à gauche et marquons l'arrêt.





Rue L. Blanqui où nous marquons l'arrêt Charton, puis rue du même nom et arrêt Cimetière d'Oullins. Ensuite, nous partons sur la rue Ampère et marquons 2 arrêts.

Lors de la rénovation des 3900, un R312 (3019) palliait à l'absence d'un bus.





La ligne 47 d'aujourd'hui *par JoNaT*



Tourne à droite assez serré pour nous retrouver sur le chemin du Grand Perron où nous passons les arrêts Clair Logis et J. Courmont-Le Perron.



Il n'est pas rare qu'un Agoraline série 1400 soit en service sur la ligne.

Dernière ligne droite, notre Agora Line parcourt ses derniers mètres avant terminus, en site propre protégé par barrière, dans l'enceinte de l'hôpital Lyon Sud.

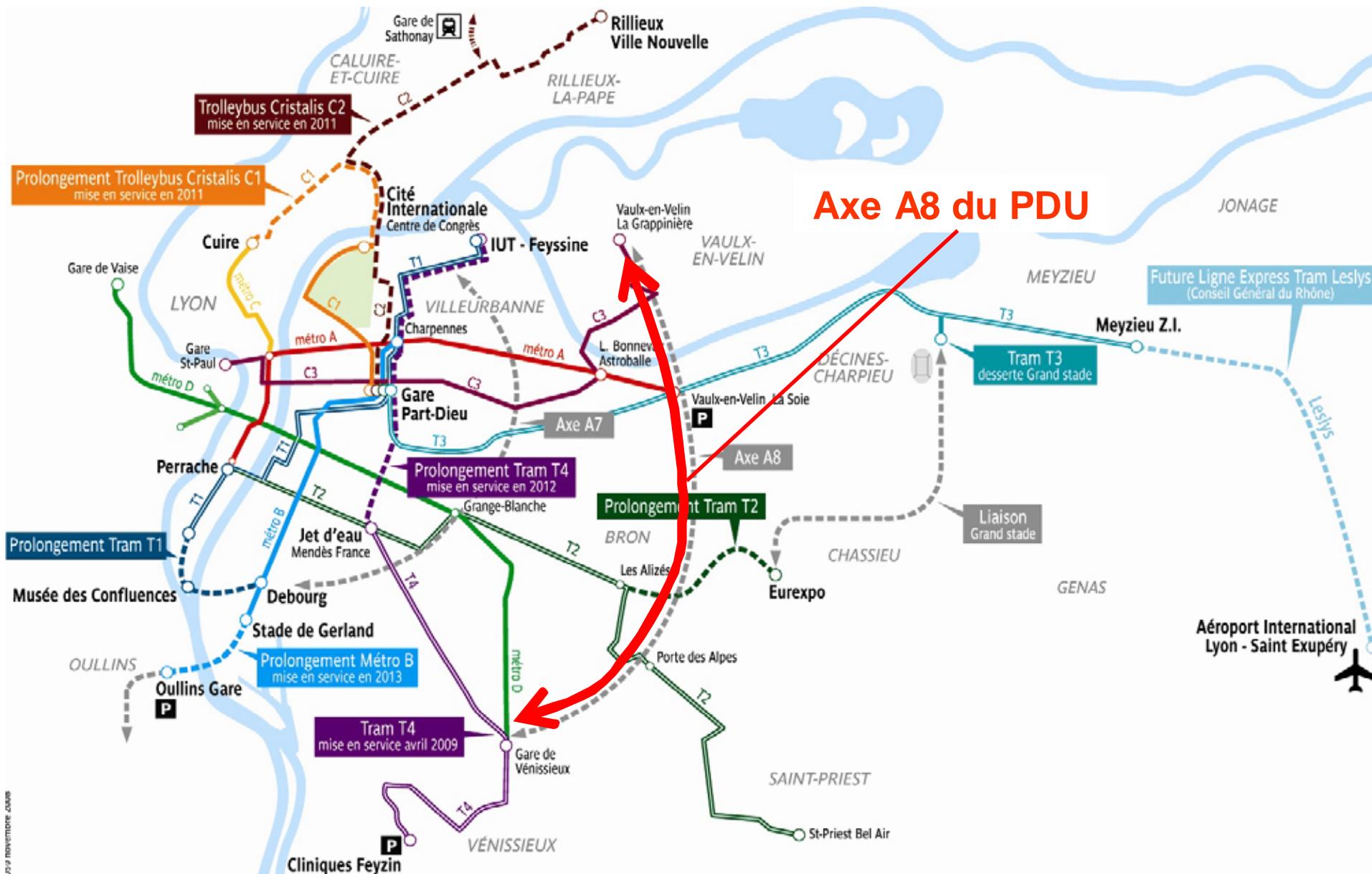
Le Grand Format

Comment se servir du Grand Stade pour construire A8 ?

La construction du Grand Stade l'OL à Décines semble désormais inéluctable. Le SYTRAL a récemment voté son plan de mandat pour 2008 – 2014 et a décidé la construction d'une nouvelle branche de la ligne T2 pour desservir Eurexpo ainsi qu'une nouvelle branche pour la ligne T3. Vous trouverez dans ce document notre réaction et nos propositions.



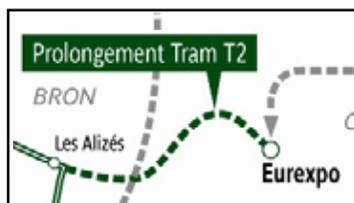
Comment se servir du Grand Stade pour construire A8 ?



Comment se servir du Grand Stade pour construire A8 ?

« Le plan de mandat 2009-2014 s'inscrit dans le cadre du **Plan de Déplacements Urbains (PDU)** approuvé en 2005 »

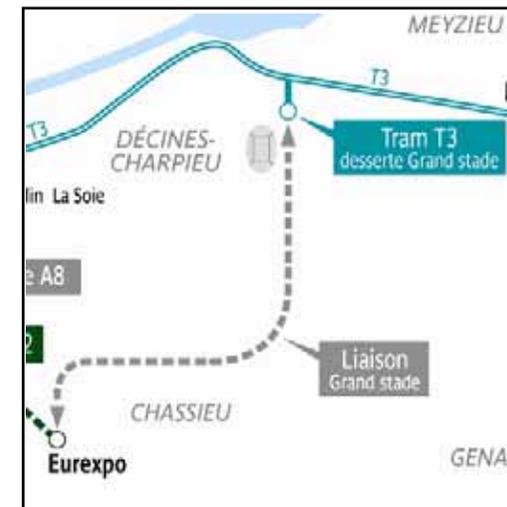
Source : Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, plan de mandat 2009-2014



2 projets sortis de “nulle part”, alors que le projet du Grand Stade de Décines n'est encore qu'un projet !

- > Ces axes n'ont jamais été inscrits au PDU.
- > Comment peut-on programmer des infrastructures financées par de l'argent public, destinées à ne desservir qu'un stade privé en pleine banlieue, alors même que ce projet n'est qu'un projet non encore validé. Quand bien même ce projet de stade serait validé, que cette démarche serait scandaleuse.

**Attention :
escroquerie en cours !**



Pendant ce temps, les axes A7 et A8, qui sont pourtant prioritaires pour le réseau TCL (nouvelles dessertes efficaces + désengorgement indispensable du réseau actuel par un maillage) sont toujours au stade de pointillé sur le plan du SYTRAL !



La construction d'un grand stade pour l'OL sur la commune de Décines n'est pas encore « officiellement officielle », mais le SYTRAL a d'ores et déjà planifié plusieurs aménagements lourds pour sa desserte hypothétique, au détriment d'autres projets prioritaires, essentiels au développement du réseau TCL.

Nous l'affirmons depuis le début et la presse s'en fait enfin l'écho (journal « Les potins d'Angèle ») la desserte de l'OL Land de Décines telle qu'elle est prévue sera une « catastrophe ». Ce sont les termes de l'élue Odette Garbrecht. C'est également ce que semblent penser une partie des élus du SYTRAL, qui n'ont pas voté pour le plan de mandat 2009-2014, imposé par Bernard Rivalta.

Les surprises sont en effet au rendez-vous pour ce nouveau mandat, et ne sont pas forcément bonnes. Pour répondre à l'urgence de la future implantation du Grand Stade de Décines, le SYTRAL projette en effet de construire une nouvelle branche à la ligne T2 pour desservir Eurexpo, d'où partirait ensuite des convois de bus pour acheminer les supporters. Une branche à T3 est également programmée.

On le sait et c'est mathématique, la ligne T3 à elle seule ne peut desservir un stade de plus de 60 000 places situé en périphérie. Seul un métro peut le faire de manière efficace, ou plusieurs lignes de tramway bien organisées (à l'image de ce qui se fait à Milan).

Odette Garbrecht l'a bien expliqué et mérite un 20 sur 20 : le stade nécessiterait une fréquence de 1 à 2 minutes sur la ligne T3 pour espérer arriver à la cheville du métro B qui dessert actuellement le stade de Gerland. Or, le fonctionnement d'une ligne de tramway comme T3 interdit ce type de fonctionnement. En effet, on connaît déjà les problèmes : intersections barrières continuellement fermées et quartiers paralysés sur l'ensemble du parcours de T3, impossible cohabitation avec T4 et LESLYS, fortes perturbations pour les usagers habituels de la ligne T3, secteur de la Part Dieu paralysé en raison d'un retournement en voie unique et d'une gestion ferroviaire titanesque... Nous ne reviendrons pas sur tous ces arguments que nous avons développés des dizaines de fois.

Comme certains de nos élus, guidés par M. Aulas, semblent avoir décidé de faire le Grand Stade à Décines, coûte que coûte, nous avons décidé de leur proposer une alternative qui se veut un peu plus objective et évolutive, afin que l'argent du contribuable soit mieux utilisé, et que les Grands Lyonnais dans leur quotidien voient leurs transports en commun améliorés, peu importe si la desserte de l'OL est exécrationnelle.



Itinéraire SYTRAL – T2 bis : réalisation dans le mandat 2009 / 2014



Voici l'itinéraire qui sera le plus vraisemblablement retenu par le SYTRAL pour cette nouvelle branche du T2 : il a l'avantage d'être le plus direct, mais échappe aux 2 générateurs essentiels du secteur : l'université Lyon 2 et le centre commercial de la Porte des Alpes, qui sont essentiels et qui pourraient justifier la création de cette nouvelle voie.

Itinéraire Lyon en Lignes – Phase 1 : un T2 bis, mais pas n'importe comment



L'urgence : utiliser ce nouvel embryon de ligne dans une perspective de développement futur du réseau TCL, dans une optique d'optimisation de la desserte du secteur en dehors des salons à Eurexpo et des matchs au Grand Stade. Tracé certes un peu plus long, mais qui permet de desservir l'université, le centre commercial, et de restructurer un secteur très routier pour permettre un accès sécurisé aux piétons.



Itinéraire Lyon en Lignes – Phase 2 : la connexion

© www.tcl.fr



A desservir : parc + nombreuses entreprises. Les axes du secteur sont très larges et assurent au tramway une vitesse commerciale soutenue. Restructuration des axes très routiers.

Dans une phase 2 (calendrier à définir) : branchement de la ligne T2 bis au métro D et T4 à la Gare de Vénissieux. Ainsi, l'axe A8 commence à se dessiner.



Itinéraire Lyon en Lignes – Phase 3 : A8 un vrai T5

Prolongement du T5 jusqu'à Vaulx en Velin via le BUE

Station supplémentaire sur T3 pour la correspondance avec T5

Prolongement de l'aménagement au Nord, sur le tracé du futur BUE (projet Grand Lyon en cours). On peut imaginer un prolongement de l'axe « T5 » jusqu'à Vaulx en Velin. On ne parle plus ici d'un T2 bis mais d'un véritable projet T5 à part entière sur l'axe A8 du PDU du SYTRAL.

Desserte occasionnelle d'Eurexpo + OL

Connexion au T2

Connexion au métro D et T4





Vers un véritable projet T5 sur l'axe A8 du PDU

Les avantages d'une telle construction

Comme nous sommes bien conscients que la construction d'un tramway, ça coûte cher, nous avons proposé un projet qui peut être phasé. Le but de la manœuvre étant d'avoir une vision d'ensemble sur plusieurs années ou dizaines d'années, et de construire le projet pas à pas. Peu importe s'il se fait en 15 ans, la vision étant globale, elle permet de construire le projet par petites bribes si les moyens financiers viennent à manquer, et d'éviter de faire et défaire comme cela se fait très régulièrement dans notre agglomération depuis quelques années, au détriment de l'argent public.

Phase 1

Le débranchement à la hauteur du rond point L. Terray permet d'insérer une nouvelle station pour desservir l'université Lyon 2. Une nouvelle station peut également être insérée à la hauteur du magasin DARTY pour desservir le centre commercial de la Porte des Alpes depuis l'Ouest, en complément avec la desserte offerte par le T2 actuellement (Fac et centre commercial). La ligne passe ensuite au dessus de l'A43 et rejoint le Bd Charles de Gaulle où une station peut être implantée à hauteur du magasin Décathlon. Station qui peut également desservir l'école de Santé. Le profil offert par le Bd Charles de Gaulle permet ensuite aux tramways de rouler au-delà des 50 km/h jusqu'à une nouvelle station qui pourrait desservir la zone d'activité du parc du Chêne. Enfin, une dernière portion reprend l'actuel site propre bus jusqu' à Eurexpo.

Le tracé est un peu plus long que celui proposé par le SYTRAL. Cependant, il permet la desserte de l'université Lyon 2 et du centre commercial de la Porte des Alpes, de l'école de Santé, et le profil du secteur permettrait des vitesses élevées des rames.

On peut imaginer la mise en place d'un terminus partiel en dehors des salons à Eurexpo et des matchs de l'OL, au Parc du Chêne.

Phase 2

L'embryon de ligne amorcé pour desservir Eurexpo est connecté au métro D et tram T4 à Gare de Vénissieux par des axes très « roulants ».

Phase 3

On peut imaginer un prolongement ultérieur vers le Nord, pour rallier le tram T3 (nouvelle station à prévoir à la hauteur du BUE pour assurer la correspondance entre les 2 lignes), puis vers Vaulx en Velin. L'axe A8 est enfin créé pour relier les banlieues Est entre elles, et mailler le réseau.

> Le projet de l'OL Land va générer des dépenses folles pour le SYTRAL. Le mandat 2009-2014 va être très pauvre en investissements sur de nouvelles infrastructures ou en amélioration de la capacité du réseau TCL. Il faut absolument se servir de ce projet totalement en dehors des plans pour construire le réseau TCL de demain, tel que programmé dans le PDU !



Giratoire L. Terray actuellement traversé par la ligne de tram T2



La voirie a actuellement un caractère très routier, qui permettrait l'implantation aisée d'une plateforme tram. Une réorganisation des circulations permettrait également de redonner de la place aux piétons pour leur assurer des cheminements sécurisés près des centres commerciaux et leur proposer enfin une vraie alternative à la voiture individuelle. Mais JM Aulas est très loin de ces préoccupations...



Passage au dessus de l'A43 (actuellement, la ligne 26 effectue ce trajet le samedi après midi uniquement)



Le profil du Bd Charles de Gaulle permet d'imaginer facilement l'implantation d'une ligne de tramway, sans trop perturber la circulation. Les visiteurs du salon Pollutec n'auront alors plus d'excuses pour se rendre à Eurexpo en tramway.



LESLYS > avancement décembre 2008





Gare SNCF de Lyon Jean Macé > avancement décembre 2008





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 Magazine ».

Les photos utilisées dans “Correspondances”, le Magazine 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 Magazine, merci de nous en excuser et de nous le signaler afin que nous puissions faire le nécessaire. Merci 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 boblyon, JoNaT, Martin, Rémi, Didier, et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro de “Correspondances” de près ou de loin. Remerciements également à tous les participants du forum de Lyon en Lignes, qui sont une source intarissable d'idées fraîches pour faire avancer les transports en commun en région lyonnaise ! Merci enfin à tous les correcteurs pour leur lecture très attentive.

Création Lyon en Lignes – Janvier 2009

