

# Le dossier technique



## La ligne « Direct Eurexpo »



Rédigé conjointement par des conducteurs de UTO, UTN, UTS, UTV  
et avec la participation de Lyon en Lignes [www.lyon-en-lignes.org](http://www.lyon-en-lignes.org)

*Véritable vitrine du réseau TCL, la ligne « Direct Eurexpo » mérite un soin particulier. Le présent dossier a été rédigé à partir de témoignages de différents conducteurs et clients de cette ligne. Il tente de mettre à jour les différents problèmes qui peuvent nuire à son bon fonctionnement et propose des idées d'amélioration de la ligne.*

### **La ligne Direct EUREXPO : un état des lieux peu reluisant**

#### **Le matériel Roulant :**

Le premier mot qui nous vient à l'esprit, c'est « hétérogène ». C'est l'adjectif qui qualifie en effet le mieux selon nous le parc affecté à cette ligne. Bus articulés, standards, nouvelle ou ancienne génération, avec ou sans palettes PMR, avec ou sans climatisation...

Lorsqu'on est valide que les conditions climatiques sont correctes, tout va bien, sinon, bonjour le stress de l'imprévu ! Il nous est arrivé lors d'une sortie sur le terrain d'avoir à sortir plusieurs fauteuils roulants d'un R312 à la main (bus sans plancher bas).

Outre la non-adaptation aux personnes à mobilité réduite, il y a aussi la non-adaptation à la fréquentation.

Mettre des bus articulés à tous les salons ne semble pas être la solution même si c'est la plus facile.

Certains salons bénéficient en effet de cette chance pour les plus importants, mais d'autres salons moins connus ont une fréquence très peu attractive et de surcroît des bus standards,



## La signalétique : ce qui existe déjà

La signalétique est le 2<sup>ème</sup> gros souci sur une ligne qui manque d'identité. La ligne Direct Eurexpo semble en effet manquer d'une vraie image qui la rend reconnaissable au premier abord.

Les bus venant de plusieurs unités de transport et étant affectés habituellement à des lignes régulières ou scolaires, on y trouve souvent les signalétiques d'origine de la ligne : plans de lignes non changés, signalétique « Junior Direct » présente sur les plaques bandeau sur le côté des véhicules, absence de la girouette « Direct Eurexpo », présence d'éléments parasites qui nuisent à la lisibilité extérieure et intérieure de la ligne (pas d'affichage de la destination du bus, des tarifs).

Quant aux arrêts desservis par la ligne, les anomalies sont également nombreuses. Par exemple, les conducteurs ont du mal à savoir si l'arrêt « 7 chemins » est effectué ou non.

Arrêt Part Dieu : l'arrêt pour la navette Eurexpo est placé dans un endroit peu repérable par rapport aux gros pôles de la Part Dieu (Gare, Centre Commercial, sortie du métro et station tramway...). Une fois arrivé sur place, peu de signalétique est présente dans l'arrêt. Les bus TCL doivent aussi souvent slalomer avec les bus du Conseil Général de l'Isère qui font terminus au même endroit et qui de surcroît cachent l'arrêt Direct Eurexpo. Lors de gros salons comme la Foire de Lyon, il n'est pas rare que 3 ou 4 bus articulés viennent gêner le tramway.



Nom du salon et tarification et informations pratiques



La signalétique spécifique « Direct Eurexpo » existe : utilisons là !



Un poteau d'arrêt est présent à Eurexpo. A la Part Dieu, l'arrêt est difficilement repérable, à L. Bonnevey un simple poteau temporaire est présent...

## La signalétique : ce qu'il faudrait changer

Bus d'UTV habillé en ligne  
« 40 »



Absence de girouette, du  
nom du salon et mauvais  
habillage latéral



La présence de plusieurs bus articulés au même arrêt que la ligne 1920 peut générer des problèmes de stationnement. Ici, seuls 2 articulés sont présents et l'on voit bien que la capacité maximale est atteinte. À savoir que la ligne 25 fait également terminus derrière les bus du Conseil Général de l'Isère.



La ligne est aujourd'hui pratiquée par des conducteurs qui ne sont pas forcément très engagés pour la faire. Ils ignorent souvent le parcours et empruntent des chemins mal adaptés, se bloquent, se retardent...

Souvent, la ligne Direct Eurexpo, c'est l'occasion pour certains de se défouler un petit peu et de faire n'importe quoi. Rouler à grande vitesse sans respect du matériel et de la clientèle, fumer au volant, ne pas faire tous les tours prévus, faire demi-tour avant le terminus pour éviter de charger... bref, des comportements à proscrire !

Une gestion de la ligne avec des conducteurs qui seraient volontaires nous semble être une priorité. Ce serait un gage de sérieux : tenue correcte, confiance de la part des supérieurs.

### ***Nos propositions***

#### **La préparation de la ligne**

Afin que la ligne soit exploitée de façon optimale, il serait bon dans un premier temps que les conducteurs choisis ou volontaires connaissent la ligne et y soient formés. Connaître l'itinéraire, ses difficultés, ses points clés nous paraît une chose indispensable à son bon fonctionnement. Connaître l'itinéraire, c'est s'adapter aux conditions de circulation, c'est aussi pouvoir connaître les temps de parcours en fonction de conditions réelles.

Il suffirait pour cela que le conducteur soit suivi en doublage comme sur une ligne régulière classique afin de lui « apprendre » la ligne.

Mais la préparation de la ligne ne se limite pas simplement aux temps de roulage du bus. Elle commence bien avant, au dépôt. Le conducteur ou l'assureur doit ainsi s'assurer que son bus est bien habillé pour l'événement qu'il va desservir : girouette adaptée, habillage extérieur correct, informations diverses telles que la création de plans de ligne, tarifs mis en évidence...

#### **Sur le terrain**

La Montée par l'avant à bord des véhicules doit être la règle sur la ligne Direct Eurexpo. Trop de clients fraudent et c'est un gros manque à gagner qui touche directement la SLTC à chaque salon.

Des agents de maîtrise doivent être présents sur le terrain, au moins à Eurexpo, afin de garantir un bon fonctionnement de la ligne, surtout en cas de forte affluence. Des contrôles inopinés pourraient également être pratiqués au hasard de la ligne, sur appel d'un conducteur qui ne se sent pas en sécurité.

Améliorer l'information embarquée : plans de ligne spécifiques, graphiquer la ligne sur Visulys avec affichage de la destination du bus à l'intérieur sur l'afficheur.

Toutes les précisions doivent être apportées aux clients pour clarifier le fonctionnement de la ligne : Montée par l'avant, vérification des titres de transport, gratuité exceptionnelle, tarifs spéciaux pour certains salons...).



## CONCLUSION

La ligne Eurexpo souffre de différents maux qui nuisent malheureusement à son image qui devrait être celle d'une vitrine du réseau TCL. En effet, elle est surtout empruntée par des personnes étrangères à l'agglomération lyonnaise et c'est pour beaucoup d'entre eux la seule ligne qu'ils prendront en sortant de la gare de la Part Dieu. Il est donc important de la soigner encore plus que les autres, voire même de la certifier...

Pour cela, la ligne doit absolument être intégralement à plancher bas afin d'accueillir les PMR (dans la limite du matériel disponible, priorité donnée à Eurexpo).

Pour résumer, la ligne Direct Eurexpo doit ressembler à une vraie ligne et ne pas être une vulgaire navette temporaire. Il faut bien garder à l'esprit que cette ligne est vouée à circuler quasi-quotidiennement avec l'ampleur que prend le parc d'exposition d'EUREXPO qui est le 1<sup>er</sup> de province.

En vue des lignes LEA et LESLYS qui changeront certainement sa vocation et/ou son itinéraire, il serait également judicieux de commencer sa mise en site propre partielle...