

Le Mag



Numéro 31 – Décembre 2005

Bonnes fêtes de fin d'année !

Toute l'équipe de Lyon en Lignes vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année. Nous vous souhaitons un joyeux Noël et nos meilleurs vœux de santé et de réussite pour l'année 2006.

Nous en profitons pour vous remercier pour cette année passée ensemble, à refaire le monde des transports de Lyon et sa région.



L'équipe de Lyon en Lignes part en vacances avec le moyen de transport le plus rapide du moment...



Le Mag de Lyon en Lignes

Sommaire

Bussorama	<i>P4</i>
À la découverte des lignes du réseau TCL	<i>P13</i>
Dossier coup de gueule	<i>P25</i>
Suivons les travaux : le réseau TCL bouge !	<i>P32</i>
Dossier technique	<i>P42</i>
Les lignes éphémères	<i>P49</i>
Interview spéciale !	<i>P52</i>
La photo du mois	<i>P59</i>
Kesskivasspasser en 2006 ?	<i>P60</i>

Le mensuel de Lyon en Lignes

Site : www.lyon-en-lignes.org
Contact : lemag@lyon-en-lignes.org

Le Mag n°31 - Décembre 2005

La Journée sans voitures maintenue sans relâche

à l'heure entrant à son dénivelé le 22 septembre, serve les autres palatiers

Le réseau lyonnais sera à nouveau le plus important de la région d'après les études de l'Agence Lyonnaise de Développement. Les études de l'Agence Lyonnaise de Développement ont été réalisées par l'Agence Lyonnaise de Développement. Les études de l'Agence Lyonnaise de Développement ont été réalisées par l'Agence Lyonnaise de Développement.



Beige Legallier : il s'agit de réaliser une fondation de plusieurs mètres de hauteur pour être la base solide d'un pont.

Il est 22 septembre. Et pour la première fois, le métro lyonnais est fermé à midi. Les travaux de maintenance sont en cours. Les travaux de maintenance sont en cours.

Bussorama



Toute l'actualité des transports de Lyon et son agglomération

L'insécurité, moteur de grève aux TCL



Grève

Agressions dans les bus lyonnais : le droit de retrait des conducteurs
Le trafic d'une dizaine de lignes a été perturbé toute la journée de mercredi.

Leçon de TER pour les collégiens



Les élèves de la classe de 3ème du collège de Saint-Jean-de-Gourville ont bénéficié d'une leçon de TER. Les élèves de la classe de 3ème du collège de Saint-Jean-de-Gourville ont bénéficié d'une leçon de TER.



Collisions tram-voiture
Rue Servient à Lyon 3^e, hier à 17 h 30, une collision s'est produite entre un tramway de la ligne T3 qui roulait en direction de Paroisse et une automobile Göt noire qui s'apprêtait à tourner dans le rue Verdier. Le conducteur de la voiture a été surpris par le choc qui a chassé le véhicule légèrement soulevé le



Polémique sur la largeur des voies de Lea et Lealys
Selon le SNACT (Syndicat national des fabricants de matériel ferroviaire), les fabricants de matériel ferroviaire, plus large que les voies actuels, ne peuvent pas circuler sur ces lignes en raison d'un écartement insuffisant de la circulation.



Collisions tram-voiture
Rue Servient à Lyon 3^e, hier à 17 h 30, une collision s'est produite entre un tramway de la ligne T3 qui roulait en direction de Paroisse et une automobile Göt noire qui s'apprêtait à tourner dans le rue Verdier. Le conducteur de la voiture a été surpris par le choc qui a chassé le véhicule légèrement soulevé le

Funiculaire : réouverture lundi



Le service sera repris lundi 22 septembre. Le service sera repris lundi 22 septembre.

Cours Général-Gilauu : retour à la normale demain

Les travaux des cours Général-Gilauu suite à l'effondrement d'un mur bordant la ligne Diderot sont en phase d'achèvement. La circulation reprendra demain.



Les travaux des cours Général-Gilauu suite à l'effondrement d'un mur bordant la ligne Diderot sont en phase d'achèvement. La circulation reprendra demain.



Vélo'v innova



Le service de vélos innova sera mis en service prochainement. Le service de vélos innova sera mis en service prochainement.

Les déboires de la une

Le journal "Le Progrès" a pointé avec précision les différentes déboires de la 1ère ligne de bus du réseau, ou plutôt de trolleybus. En effet, malgré son attractivité liée à son parcours à travers divers quartiers très peuplés de Lyon, elle demeure très handicapée par de nombreux points noirs, qui brident son exploitation.

Le journaliste a tenté ainsi de nous montrer les différents éléments qui font de la ligne 1, la plus fréquentée du réseau TCL, mais parfois aussi la plus détestée, par ses embouteillages, son stationnement en double file, ses demi-tours intempestifs ou encore ses déperchages à répétition suite à des travaux. La ligne 1, c'est en effet une vitesse commerciale inférieure à 8 km/h, autant alors prendre son vélo.

Les premières victimes sont à la fois les clients et les conducteurs de la ligne. Les clients, qui doivent supporter les aléas de son exploitation, avec une fréquence censée assurer un bus toutes les 5 minutes une grande partie de la journée. Les conducteurs qui doivent supporter les plaintes des clients, qui ne savent pas toujours pourquoi 2, 3, 4 bus se suivent alors qu'aucun n'est passé durant les 15 dernières minutes.

Bref, un énervement général lié à un dysfonctionnement chronique. Certains prônent la mise en place d'un tramway sur l'axe de la 1, mais Bernard Rivalta a décidé d'y "construire" la ligne C3, qui reliera St Paul à Vaulx en Velin à l'aide de quelques aménagements ponctuels, qui tenteront sans doute vainement de faire gagner quelques minutes aux trolleybus.

Comme le disent certains clients ou conducteurs : il ne faut pas y aller trop fort pour ne pas se mettre à dos les commerçants, qui préfèrent voir des voitures, qui sont pour eux synonymes de clientèle... Il est bien connu que les piétons ne s'arrêtent pas pour acheter.

Avec plus de 33 000 voyageurs quotidiens, la ligne 1 mériterait donc toute l'attention du SYTRAL et de KEOLIS Lyon, afin de lui donner l'importance qu'elle mérite.



A Part Dieu Jules Favre, les trolleybus articulés se bousculent souvent...

Sur la plateforme du tram T1 Cours Lafayette, il arrive même que des bus bloquent le passage d'une rame.

Le Mag n°31 - Décembre 2005



PMR en colère

Même si le réseau TCL est l'un des plus accessibles de France, grâce à ses nombreux bus à plancher bas, grâce à son tramway rabaissé et ses quais surélevés ou encore grâce à ses nombreux ascenseurs, les personnes handicapées vont manifester leur colère aujourd'hui, devant le siège de Kéolis Lyon et du SYTRAL.

Elles protestent en effet contre les pannes trop fréquentes des ascenseurs qui, de plus, ferment après 21h. Elles dénoncent également la position des appels d'urgence placés trop hauts, l'étroitesse des portillons de contrôle d'accès ou encore la non accessibilité des rames du métro A et B par des fauteuils électriques.

Enfin, les personnes malvoyantes se plaignent de ne pouvoir accéder à l'affichage voyageur (horaires, temps d'attente), du fait de leur non sonorisation.



Malgré tous les efforts effectués par le SYTRAL pour faciliter l'accès des PMR aux transports en commun lyonnais, il semble que des efforts soient encore à faire. Il s'agit notamment d'une plus grande vigilance quant aux pannes d'ascenseurs.



D'ici peu, toutes les stations de métro à Lyon seront équipées d'ascenseurs.



La grogne sur Lyon – Saint Etienne

Les clients de la ligne TER la plus chargée de France ne peuvent pas se garer près de leur ligne préférée. C'est en tout cas le constat qui a été fait par « Autcalypse », l'association d'usagers des transports en commun entre les agglomérations lyonnaise et stéphanoise. Même s'il existe bien des projets notamment à Rive-de-Gier, St Chamond ou encore à Givors, la communication avec la SNCF reste très limitée. En effet, chaque partenaire semble rester muet lorsqu'il s'agit de prendre des décisions. Pour les parkings, la SNCF reste muette, RFF semble être talonné par les investisseurs privés sur les terrains qu'il convoite pour ses futurs Parcs Relais, bref, les usagers en ont assez de parler à un mur.



Un agora articulé sur Pleine Lune

Quelques semaines après notre coup de gueule au sujet du nouvel exploitant des 2 lignes « Pleine Lune », à propos de sa non accessibilité aux personnes à mobilité réduite, la société Connex qui exploite depuis la rentrée le service de nuit a apparemment décidé de prendre des mesures. C'est donc sans doute à la demande du SYTRAL qu'un Agora L blanc a récemment été livré au Centre Connex de St Fons ! D'après le service client de Kéolis Lyon, ce bus sera effectivement affecté au service.



Le cahier des charges imposé par le SYTRAL exige une mise aux couleurs TCL, effectuée en quelques semaines !



Nouveaux titres et nouveaux tarifs

L'abonnement hebdo est disponible depuis début décembre dans tous les points de vente TCL (Agences commerciales, Points Services, Distributeurs Automatiques). Il est utilisable à partir du Lundi début de service, jusqu'au dimanche fin de service.

Senior 'avantage', c'est le nouveau nom de l'abonnement anciennement appelé « 3 étoiles », réservé aux personnes âgées de plus de 65 ans, non imposables. Jusqu'en 2005, cet abonnement coûtait 5,10€ par an et permettait un nombre de voyages illimités sur tout le réseau TCL (y compris à Chasselay sur la ligne 21), pendant toute une année civile. Depuis la profonde refonte de la grille tarifaire par le SYTRAL en avril dernier, cet abonnement va passer à 30 ou 36€ par an, soit 3€ par mois ou 30€ par an. Cette hausse, si elle apparaît comme vertigineuse en pourcentage laisse tout de même cet abonnement largement en dessous de la moyenne des autres abonnements TCL. Même les Rmistes payent plus du double, avec un abonnement à 7,90€ par mois.

On comprend bien que les 36 500 bénéficiaires de cet abonnement s'indignent de cette hausse, mais pourquoi leur laisser la quasi-gratuité des transports alors que les Rmistes qui ne gagnent pas plus, doivent payer un abonnement chaque mois, simplement du fait qu'ils ont moins de 65 ans. C'est cet aspect que le SYTRAL a voulu revoir.

Le 15 décembre lors de son comité syndical, le SYTRAL (Autorité Organisatrice en charge des transports) a voté la prochaine augmentation des tarifs du réseau TCL qui prendra effet le 1er avril 2006. Celle-ci devrait s'élever à 2% et ne touchera pas le ticket unitaire qui sera maintenu à 1,50€. Elle touchera les abonnements, les carnets de tickets et les tickets spéciaux. Par exemple, le carnet de 10 tickets plein tarif passera donc de 11,90€ à 12,20€. L'abonnement Pass Partout augmentera de 1€ pour passer de 45,10€ à 46,10€. Quant aux abonnements scolaires, ils ne sont pour le moment pas concernés mais devraient augmenter en septembre prochain.



Police des transports

Le 2 janvier 2006, une Police des Transports va faire son apparition dans le métro lyonnais puis sur l'ensemble du réseau TER. Ils viendront compléter les diverses équipes existantes aux rôles variés (SPI aux TCL et SUGE à la SNCF) et seront chargés d'assurer la sécurité des biens et des personnes. Depuis plusieurs mois, la Police Nationale forme certains de ses agents à cette nouvelle mission qui devrait enfin permettre une présence policière accrue dans les transports en commun qui jusque-là semblaient un peu laissés à l'abandon par rapport à la surface.

Passez par l'avant s'il vous plait !!

C'est officiel, la Montée Porte Avant, tant décriée par certains, tant attendue par d'autres, arrive sur le réseau TCL en 2006. C'est l'annonce qu'à fait hier Kéolis Lyon, actuel exploitant du réseau TCL. Cette mesure sera mise en place progressivement à partir de mai 2006, pour prendre toute son ampleur d'ici juillet 2006. Elle vise à limiter la fraude et les actes de malveillance en favorisant la validation systématique des titres de transport, déjà en vigueur actuellement. La direction de Kéolis affirme que les temps de parcours devraient être identiques, « sauf sur certains axes très chargés ». Une chose est certaine, elle va apporter une véritable révolution dans les comportements des utilisateurs du réseau TCL.

Nouvelle disposition
des valideurs à
l'avant des
véhicules, près du
conducteur.



Le Mag n°31 - Décembre 2005

Autocars Planche

En quête de repreneurs, les dirigeants de la société familiale d'autocars PLANCHE ont finalement accepté l'offre du géant KEOLIS, actuel gestionnaire du réseau TCL. Cette société créée en 1930 compte 269 salariés et son nouveau directeur, Hervé DOMAS (ancien responsable marketing de la SLTC, qui a quitté son poste lors du renouvellement du contrat de délégation de service public pour la gestion du réseau TCL) a annoncé qu'il n'y aurait aucune suppression d'emploi.



Arès 15m sur la ligne 164 au départ de Gare de Vaise

Photo © Jonathan

Les Citélis arrivent

Les premiers Citélis standards et articulés tournent sur le réseau depuis quelques semaines.

Les 26 standards équiperont les lignes 23 et 28. Au 15 décembre les Citélis suivant roulent ou sont prêts à rouler :

Citélis Line : 1501, 1502, 1504, 1505, 1507 et 1508 tous au dépôt des Pins

Citélis L : 2002 (Audibert 53), 2014 (provisoirement à la soie), 2015 (Alsace 58) et 2018 (provisoirement à Vaise).

Mouvements de bus (au 15/12/05)

Type	Numéro parc	De	Vers
Agora S	3621,3622,3627	Les Pins 23	Oullins 15
R312	3301	Oullins 15	Vaise JD
R312	3314	Oullins 15	?
R312	3164	Vaise JD	Réforme
PR180.2	2124	Audibert 53	Vaise 40
PR180.2	2145	Vaise	Réforme



Citélis Line sur la ligne 23 à Saxe-Gambetta



Citélis L au dépôt de Vaise

Près de chez nous



Photo © Jérôme



Photo © Sylvain

Livraisons de Citélis à la STAR de Roanne (à gauche) ainsi qu'à la TAG de Grenoble (à droite)

À la découverte des lignes du réseau TCL



La parole à l'histoire



1988 - le PR100 2794 Quai St Vincent sur la ligne 20 à destination de « Hôtel de Ville »



1988 - le PR100 2794 près de la Bifurcation du Val Rosay sur la ligne 22 à destination de « St Fortunat »

LIGNES 20 et 22

L'histoire des lignes 20 & 22 est intimement liée par le secteur géographique qu'elles desservent ainsi que par toutes les modifications qu'elles connurent ensemble au cours du XXe siècle.

1898 : Création par le « réseau d'Ecully » d'une ligne de tramway à voie métrique reliant Vaise (Pont Mouton) à St Cyr au Mont d'Or

1899: Reprise par la Cie OTL, qui lui donnera plus tard le numéro 20

1909 : Création (toujours en tramway à voie métrique) d'une ligne en direction de St Didier (Eglise), se débranchant de la ligne 20 au Rosay (d'où le nom encore actuel de l'arrêt 'Bifurcation du Rosay'). Cette ligne prit le numéro 22.

1915 : Prolongement de cette ligne 22 à Chantemerle

1950 : Suppression des tramways et remplacement par des autobus (quelques mois), puis par des trolleybus type B41 et B47 du dépôt de Vaise (quai Arloing).

1952 : Les trolleybus sont affectés au nouveau dépôt St Simon.

1961 : Passage à un agent

1963 : Mise en service d'un autobus pour la desserte de St Fortunat.

1967 : Suppression des trolleybus (et de l'incise 20*), remplacés par des Autobus Berliet PH 80 sous un seul numéro 22 desservant St Cyr et Chantemerle.

**à noter que la ligne 47, créée en janvier 1968, devait s'appeler '20' car le numéro était devenu vacant, mais finalement, pour marquer le côté novateur de la desserte de la rue Garibaldi, elle prit le numéro que nous lui connaissons aujourd'hui.*

1972 : Mise en place des oblitérateurs automatiques

1976 : Mise en libre-service avec des autobus Berliet PR 100 (série 2700)

1977 : Amélioration des fréquences pour la desserte de St Fortunat

1979 (3 décembre) : Prolongement à Hôtel de Ville et reprise du numéro 20 originel pour la branche de St Cyr, ce qui nous fait donc :

20 - Hôtel de Ville – Pont Mouton - St Cyr

22 - Hôtel de Ville – Pont Mouton - St Didier – St Fortunat

1980 : Les dimanches & fêtes d'été, certains trajets de la ligne 20 sont prolongés au Mont Cindre (en remplacement des services Bellecour-Mont Cindre créés dans les années soixante).

1989 : Mise en service de Renault PR 100 MI (série 3700)

1990 : Panachage PR 100 MI 3700 et 3800

1994 (août) : Mise en service de Renault R 312 neufs (3050 à 3064)

1997 (29 avril) : Prolongement de la ligne D du métro à Gare de Vaise avec mise en place du pôle multimodal et raccourcissement de nos deux lignes en :

20 – Gare de Vaise – St Cyr.

22 – Gare de Vaise – St Didier – St Fortunat.

2002 (janvier) : Nouveaux autobus Agora Line (série 3700)

Service de la ligne 20 à destination du Mont Cindre, le
10/07/1988, en PR100 →

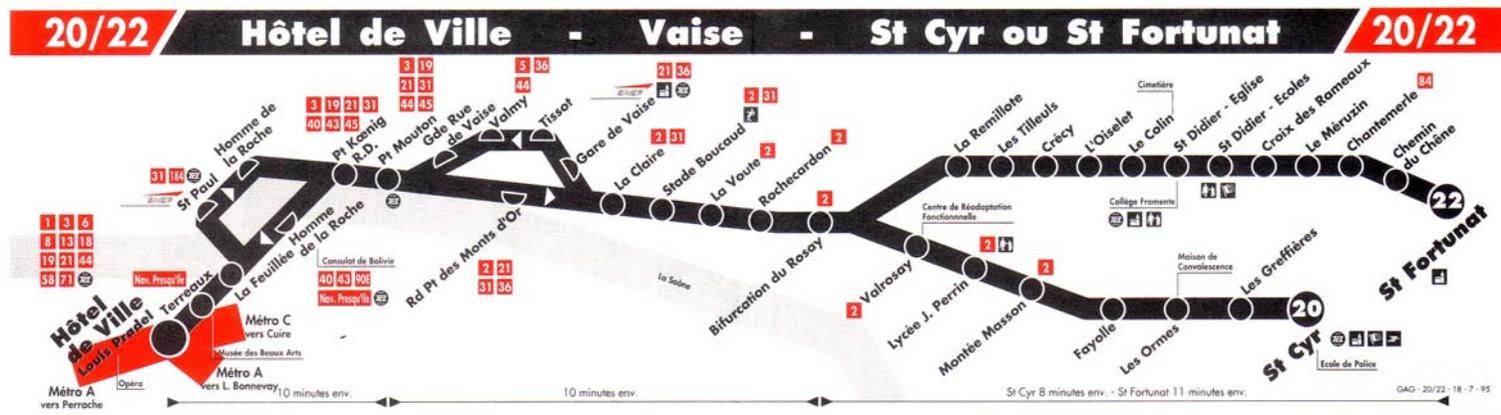




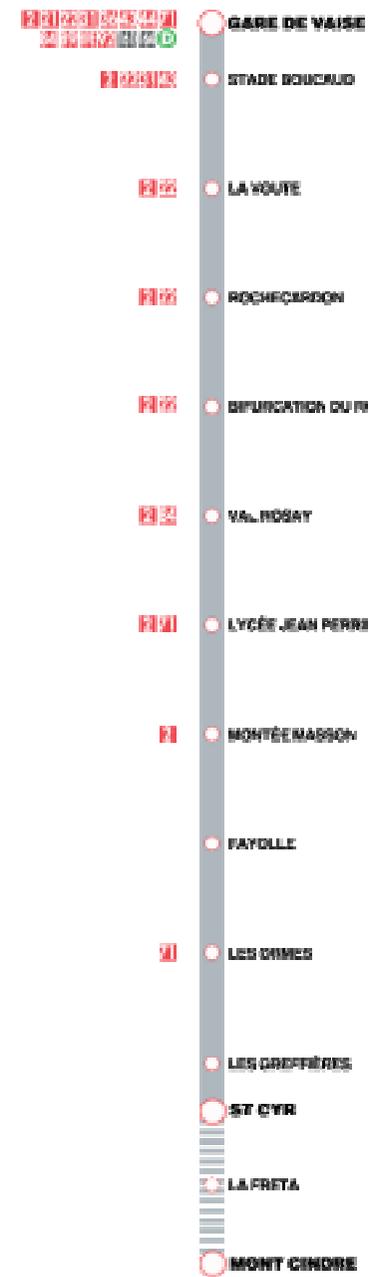
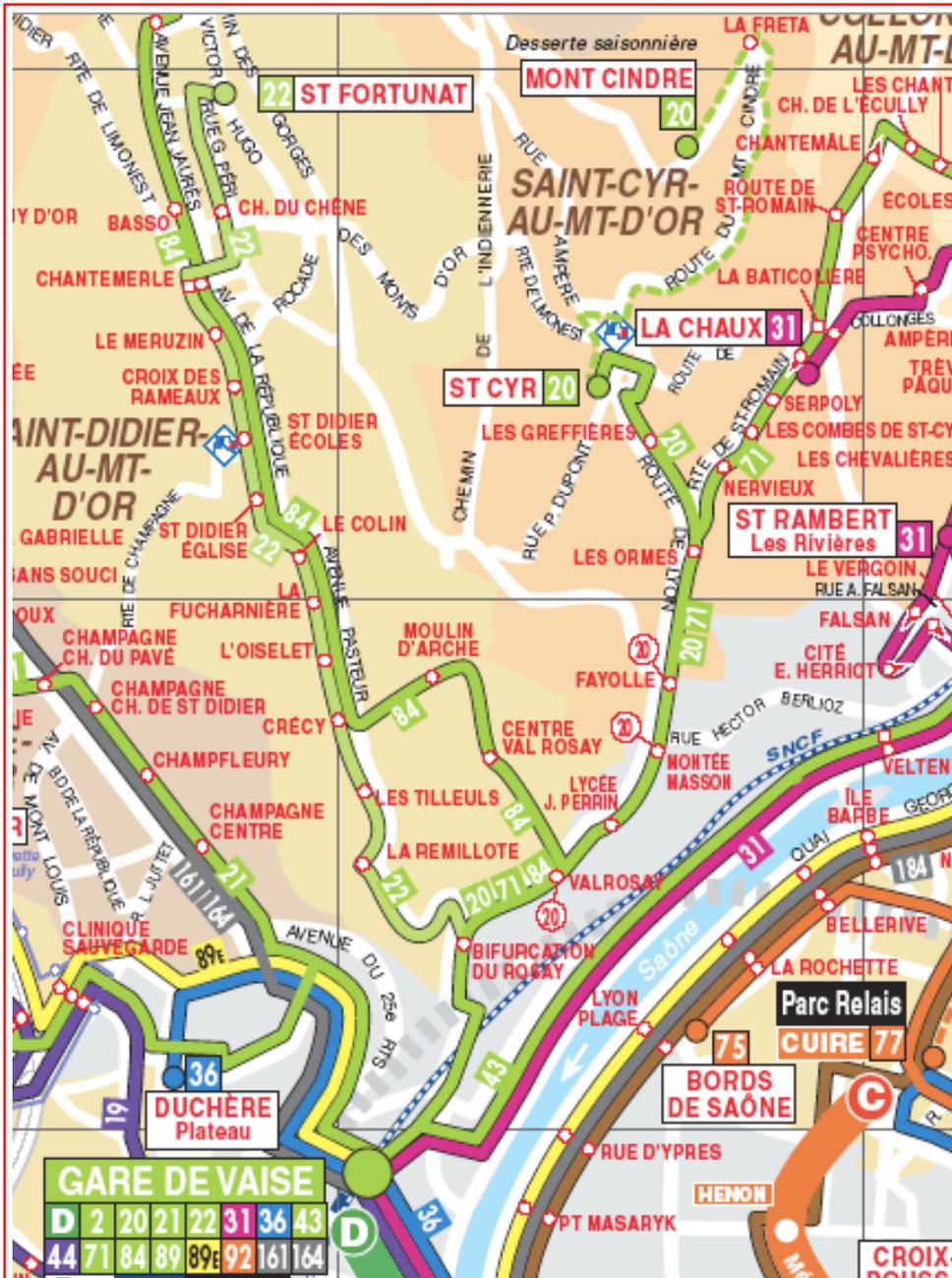
Ligne 22, le 13/01/1989



Ligne 20, le 17/04/1988



Ancien plan de ligne



En 2005, nos 2 lignes 20 et 22 sont toujours sur les traces de leurs ancêtres, sur les routes tortueuses du Mont d'or. Leur fonctionnement est jumelé au dépôt de St Simon (Vaise), et c'est encore plus visible la nuit, lorsqu'un service spécial en boucle appelé « 20/22 » effectue le trajet intégral des 2 lignes.



Agora Line de la ligne 20 au terminus de St Cyr au Monts d'Or.



Agora Line de la ligne 22 au terminus de St Fortunat.



Au départ de Gare de Vaise, nos 2 Agora Line bruyants partent côte à côte en s'extirpant de l'énorme Parc Relais de Vaise, dont la capacité est récemment passée de 700 à près de 1500 places, ce qui en fait l'un des plus gros parc relais de France, si ce n'est le plus gros.

Bientôt, la sortie du Parc Relais se fera plus au nord, en face de la rue Rhin et Danube, par un nouvel accès qui est en cours d'aménagement avec site propre pour les bus.

Ci-contre, un 20 quitte la gare routière.



Ci-contre, les étages du nouveau P+R de Vaise.

La forteresse de Vaise abrite les lignes du dépôt de Vaise, et permet un excellent rabattement des lignes du Nord Ouest de l'agglomération, dont la 20 et la 22, vers le métro D.

Nous passons à présent sous les voies SNCF avant de rejoindre le quartier de Rochecardon, juste au nord de Vaise. Nous passons devant l'entrée du périph'Nord, dont un tube s'échappe ici pour laisser s'infiltrer des véhicules dans le grand serpent souterrain qui relie le Valvert à St Clair.

Notre route à nous sera beaucoup plus calme et agréable.

Point charnière des 2 lignes : la bifurcation du Val Rosay, fameuse priorité à droite tant appréciée des automobilistes !

C'est ici que les 2 jumelles vont couper le cordon, pour desservir leurs terminus respectifs.

Tout droit, c'est St Cyr, à gauche, c'est St Didier puis St Fortunat.

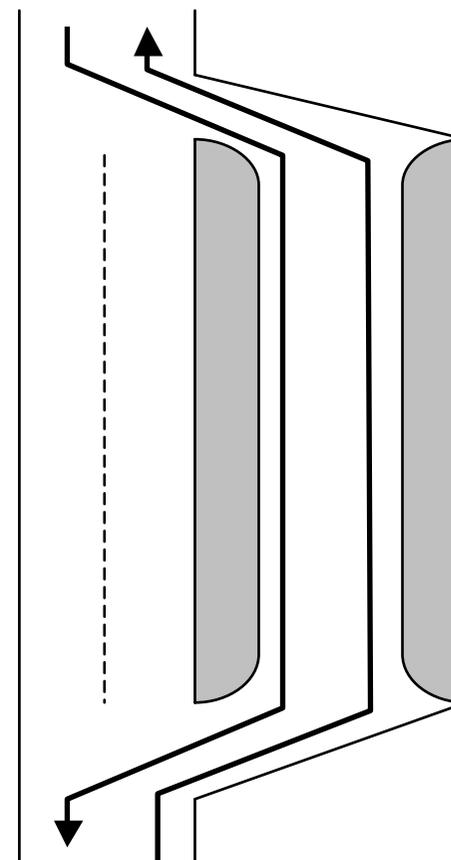


Pour le moment, nous filons tout droit, afin de vous faire découvrir St Cyr aux Mont d'Or.

L'arrêt « Lycée Jean Perrin » est dimensionné pour accueillir les lignes régulières mais aussi de nombreux « Junior Direct »

Ah, voilà la ligne 2 qui nous tient également compagnie depuis la Gare de Vaise. Elle est stationnée à l'arrêt « Lycée Jean Perrin », auquel nous allons également faire une brève halte.

L'aménagement de cet arrêt est intéressant, et permet aux bus de sortir en priorité à cet endroit où les élèves sont nombreux et où les voitures arrivent souvent très vite.



La 20 continue sa progression sur une route assez rectiligne et en pente constante, elle dessert le lycée J Perrin, puis laisse partir la 2 vers St Rambert. A cet endroit on peut voir quelques anciens poteaux de trolleybus qui servent à l'éclairage public. Nous continuons notre progression à travers des propriétés cossues et de magnifiques parcs jusqu'à l'entrée de St Cyr (d'où se détache la 71), où l'on trouve une succession de virages serrés sur le parcours final qui nous conduit finalement sur la place du village, où l'on a une vue magnifique sur le nord est lyonnais. C'est d'ici que continuent le parcours de la ligne de nuit ainsi que l'antenne du Mont Cindre desservie les dimanches d'été.

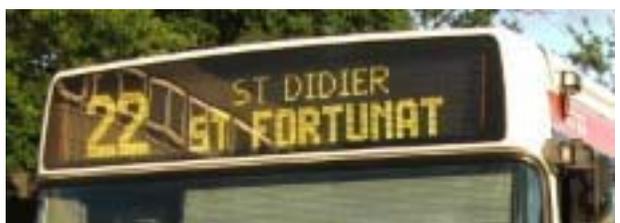
La ligne du Mont Cindre traverse la partie haute de St Cyr dans un environnement particulièrement étroit, passe à proximité de la célèbre école supérieure de police puis emprunte une route sinueuse au milieu de superbes propriétés d'abord, puis cela devient presque de la route de montagne par la suite jusqu'au terminus situé au pied de la tour de relais de télévision. On a ici aussi un panorama impressionnant sur tout le nord de l'agglomération.

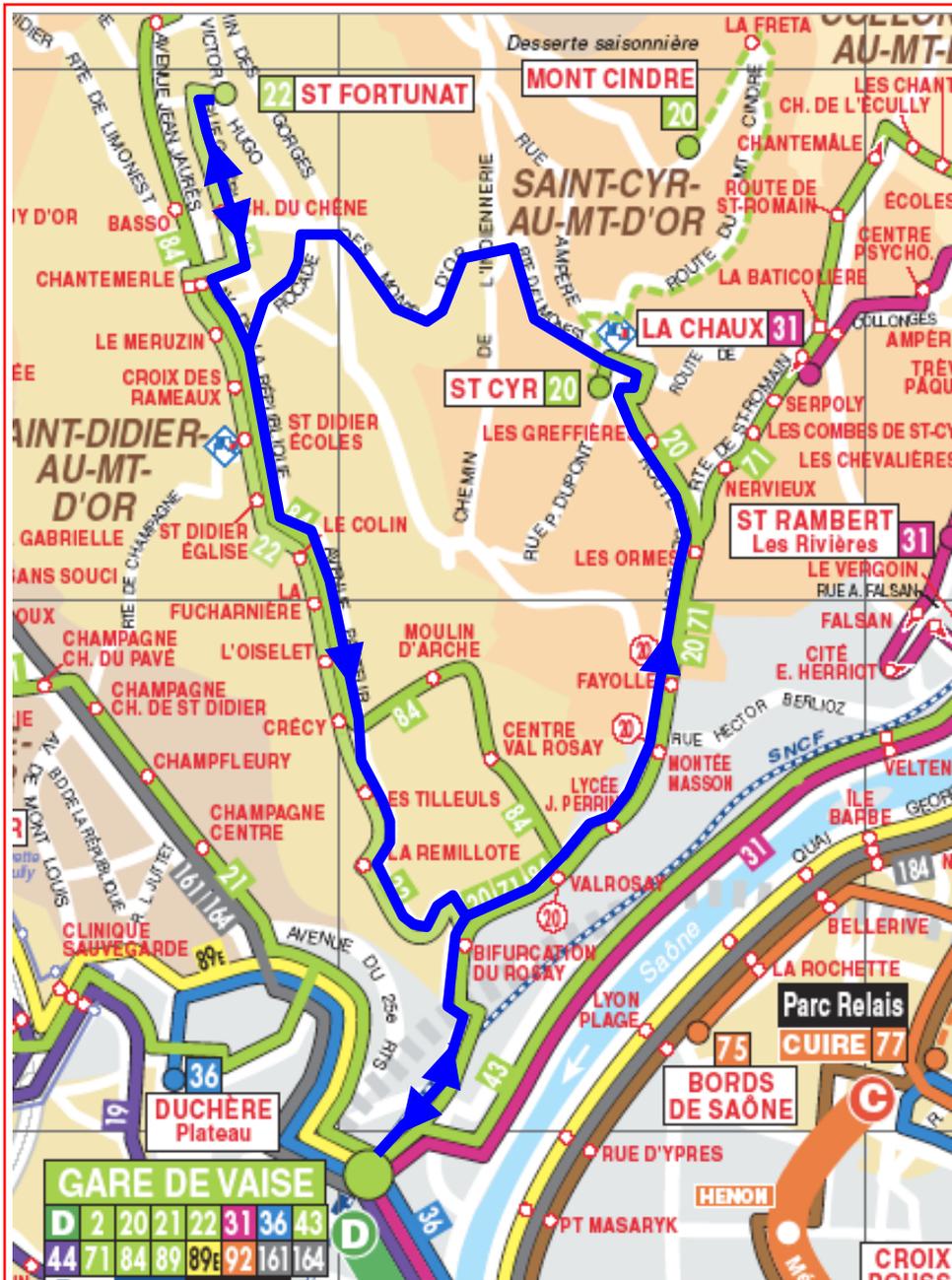


R312 sur la ligne 20 au Mont Cindre

La 22 quant à elle attaque après la bif du Rosay une sévère pente et des virages assez serrés dans un environnement forestier et l'arrêt suivant est situé bien plus loin, à plus d'1 km et bien plus haut, à l'entrée de St Didier. Là aussi il subsiste encore quelques poteaux de trolleybus. La partie suivante est moins ardue mais toujours en pente continue et dans une voirie des plus étroite du à la présence de vieilles maisons à l'aplomb de la chaussée. Encore quelques zig-zag et nous arrivons au centre du village de St Didier, que nous traversons dans toute sa longueur. C'est à la sortie du bourg que l'on retrouve la ligne de nuit venant de St Cyr.

Arrivé à Chantemerle, nous laissons la 84 continuer tout droit vers Poleymieux et nous obliquons à droite pour le parcours final. À cet endroit nous avons une superbe vue sur le Mont Cindre. Nous continuons la route sur quelques centaines de mètres et nous arrivons au pied du hameaux de St Fortunat, terminus de notre ligne.





La ligne de nuit quand à elle se détache de celui du Mont Cindre au dessus du terminus normal, et emprunte la Rocade des Monts d'Or (un bien grand nom pour une simple route de campagne), descend vers une petite vallée pour grimper ensuite vers St Didier et rejoindre la 22 à l'arrêt "Croix des Rameaux ».

Particularité : entre St Cyr et St Fortunat, la ligne 20/22 emprunte un itinéraire qui n'est desservi par le réseau TCL que la nuit !

 Itinéraire Ligne de nuit et sens de circulation





Le dossier coup de gueule

« J'en ai pour 2 minutes ! »

Nous voici donc entrés dans le monde maléfique du « J'en ai pour 2 minutes », monde secret connu de nombreuses personnes, mais qui ronge la ville à chaque seconde.

Individualisme, ignorance, irrespect, bref, que du bonheur qui vient congestionner la ville, créer des accrochages, des conflits. Ce monde est souvent à l'origine d'une vision de jungle du milieu urbain...

Mais à quoi donc va servir ce court reportage ? À refaire le monde ? Sûrement pas ! À éduquer les gens ? Certainement pas ! Il va simplement servir à faire comprendre comment, par des comportements simples de la vie de tous les jours, pratiqués par TOUS, nous pouvons chacun d'entre nous véroler la ville et la rendre moins agréable.

Nous verrons en fin de numéro, quels sont les petits plus qui peuvent également nous rendre la ville plus agréable...

Automobilistes, cyclistes, piétons, nous sommes tous concernés par la pratique du « J'en ai pour 2 minutes ». Inutile de stigmatiser tel ou tel groupe de personne, tout en essayant de se disculper...

Il est vrai que cette théorie a été à l'origine inventée par un groupuscule d'automobilistes en mal d'achat de cigarettes en moins de 2 minutes chrono, laissant leur voiture tourner en double file devant le bureau de tabac pendant tout le temps de l'achat.

Mais ce n'est plus la seule pratique et il ne faut pas acculer les fumeurs. Il y a maintenant la pratique du « J'en ai pour 2 minutes » pour acheter son pain, pour déposer et aller chercher ses enfants à l'école, pour discuter avec un ami qui passe à pied ou en voiture à proximité... bref, une pratique qui se démocratise.

Pratique démocratisée, certes, mais aussi en cours de mutation. En effet, au début limitée à 2 « vraies » minutes de stationnement sauvage, anarchique, abusif en milieu de chaussée, ces 2 minutes peuvent aujourd'hui se transformer en journées entières, qui banalisent ces comportements gênants, plus personne ne les remarquant du fait de leur occurrence.



Un exemple...



Revenons au stationnement en double file, beaucoup plus courant et passant totalement inaperçu de la part d'une grande partie des usagers de la route.

Ici, une voiture est stationnée en double file en position « warning ». Le cycliste est forcé de se déporter dans la circulation générale, ou le flux est bien plus rapide, risquant ainsi de se faire accrocher par l'arrière. Dans le meilleur des cas, il obligera l'automobiliste arrivant par l'arrière à freiner fortement. Résultat : il se fera certainement insulter pour avoir coupé la route à une voiture, alors que la faute revient à un véhicule mal stationné. Comment réagir face à ce genre de comportement ? S'arrêter derrière chaque véhicule stationné en double file en attendant qu'une voiture veuille bien nous laisser la doubler ?

La meilleure solution, anticiper ce genre de véhicule le plus tôt possible, afin de pouvoir se glisser sur la file juste à gauche sans gêner les autres usagers de la route. Anticiper, toujours anticiper pour éviter ceux qui ne conduisent pas pour les autres...

Mais le stationnement en double file ne gêne pas seulement les cyclistes qui sont les plus exposés car n'étant pas protégés, ils perturbent également la progression des véhicules de transport en commun :



Un cycliste forcé de se déporter sur la file de gauche suite au stationnement d'une automobile sur la bande cyclable et sur le marquage de l'arrêt de bus...

Une piste cyclable (ici avenue Jean Jaurès) devient insignifiante lorsqu'elle est sur un trottoir. De plus, le statut de cycliste en tant que véhicule devient ambiguë...



Mais les automobilistes ne sont pas toujours les pires utilisateurs de la voirie. Les piétons, qui parfois prônent les déplacements doux et insultent les automobilistes qui empiètent sur leurs plates bandes sont souvent les premiers à se permettre toutes les fantaisies : traversées en dehors des clous, en travers d'un carrefour, au rouge... Et ne parlons pas de certains cyclistes qui prennent les trottoirs pour un anneau de course ou qui se moquent délibérément du code de la route, qui s'applique pourtant à eux comme aux autres véhicules (feux grillés, sens interdits...).

Dans chacun de nos déplacements, nous devenons parfois à tour de rôle automobilistes puis piéton, utilisateur du réseau TCL ou cycliste, il ne faut pas l'oublier !

Quelles solutions pour lutter contre le « j'en ai pour deux minutisme » ?

Bien sûr, mettre un policier derrière chaque automobiliste... c'est la solution. Mais soyons raisonnables. La solution, c'est de s'échapper de la circulation, de l'éviter. Mais l'éviter, ce n'est pas s'avouer vaincu, il faut en parallèle baisser son niveau, et rééquilibrer les autres modes de déplacement.

A Lyon, on tente de mettre à l'abri les cyclistes en leur proposant des « sites propres » qui leur sont réservés, ainsi qu'aux autres modes doux, pour certains d'entre eux.

Ainsi, récemment, c'est sur le Quai Pierre Scize dans le 5^{ème} arrondissement de Lyon qu'à été inauguré la dernière piste ce de genre, entre le Pont Koenig et le Pont de la Feuillée. Ce n'est en fait qu'un maillon de l'axe cyclable Vaise < > Sud Presqu'île.

Mais cette mesure est à double tranchant. Les cyclistes se croient alors un peu tout permis. Sur les sites protégés, il leur arrive parfois de se comporter comme certains automobilistes non respectueux des autres usagers de la rue. Ils sont parfois même pire, lorsqu'ils grillent délibérément les feux, prennent les rues à contre sens ou encore squattent les trottoirs en conservant des vitesses élevées.

Quelles pistes de solutions pour une ville plus agréable ?

- Marcher ! Eh oui, la marche demeure encore gratuite et est excellente pour notre santé de citadins sédentaires !
- Utiliser un vélo pour les déplacements plus longs : c'est un moyen qui demeure rapide en ville, et qui permet de se déplacer à peu près partout où un piétons peut marcher.
- Utiliser un maximum les transports en commun.

Message spécial aux couples avec ou sans enfants, qui souhaitent se déplacer en ville uniquement les week end : pensez à la carte « Liberté famille » qui vous permet de voyager en couple ou avec toute la famille pour le prix d'un seul ticket liberté famille de 4€20. Les voyages sont alors illimités pour toute la journée, vous pouvez donc faire un tour à la Part Dieu puis revenir en Presqu'île sans problème. Et pour ceux qui trouvent que ce n'est pas pratique, utilisez les parcs relais pour vous rapprocher en voiture. Vous n'avez plus d'excuse !

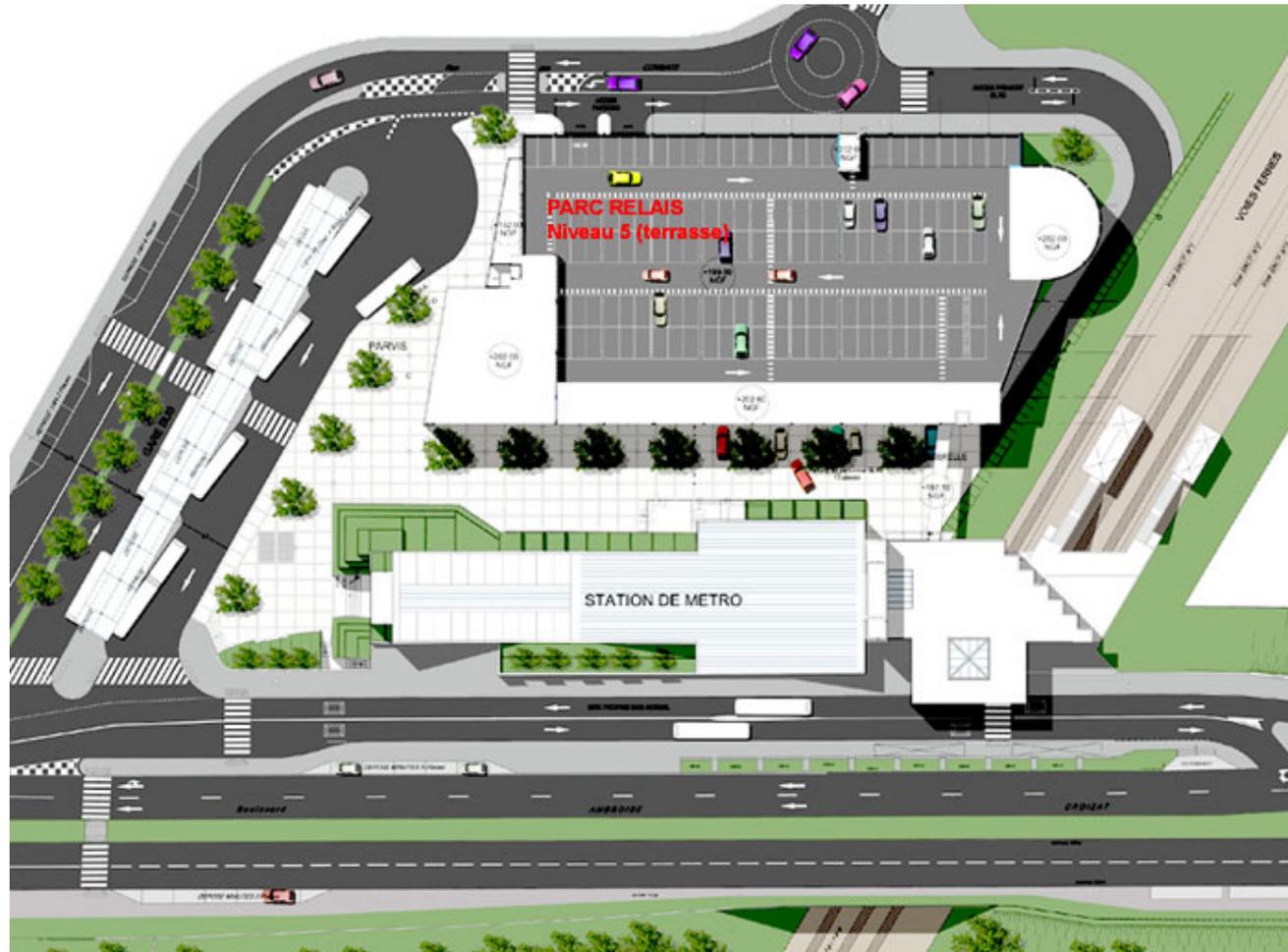
Si vous être vraiment motivés pour arpenter les rues de Lyon en voiture, pensez aux parcs de stationnement, mais ne stationnez pas de façon anarchique en surface. Les places de desserte sont réservées aux livreurs. Si vous les squattez, ils seront obligés de se garer en double file et vous allez créer un désordre impossible pour les autres usagers de la voirie.

Suivons les travaux !



PARC RELAIS

> Gare de Vénissieux



Plan www.sytral.fr

Le Mag n°31 - Décembre 2005

De l'ancien parc de stationnement, ce sont 2 immenses champignons qui sortent peu à peu de terre face à la gare de Vénissieux. Ce sont les 2 colimaçons par lesquels monteront les véhicules qui se dressent fièrement. Ils seront accompagnés de 738 places de stationnement (2 fois plus qu'aujourd'hui), sur 5 étages (dont un étage en terrasse).

Petite astuce très intéressante : Le 2ème niveau du parc relais sera directement relié à la dalle d'échanges haute de la station de métro et à la gare grâce à une passerelle.



25 juillet 2005



27 novembre 2005



Image www.sytral.fr

L'actuelle gare routière qui s'organisait autour du parking va être déplacée au nord de la gare de Vénissieux. Les bus pourront se garer en épis sur un nouveau quai en cours d'aménagement.

Aujourd'hui, 28000 voyageurs transitent via ce pôle multimodal (source SYTRAL). Demain, avec l'arrivée du T4, ce centre d'échange connaîtra une nouvelle réorganisation.



Ci-dessus, un PR118 de la ligne 48E

La mise en service du parc est prévue pour septembre 2006.

Tramway

> Leslys débarque à la Villette

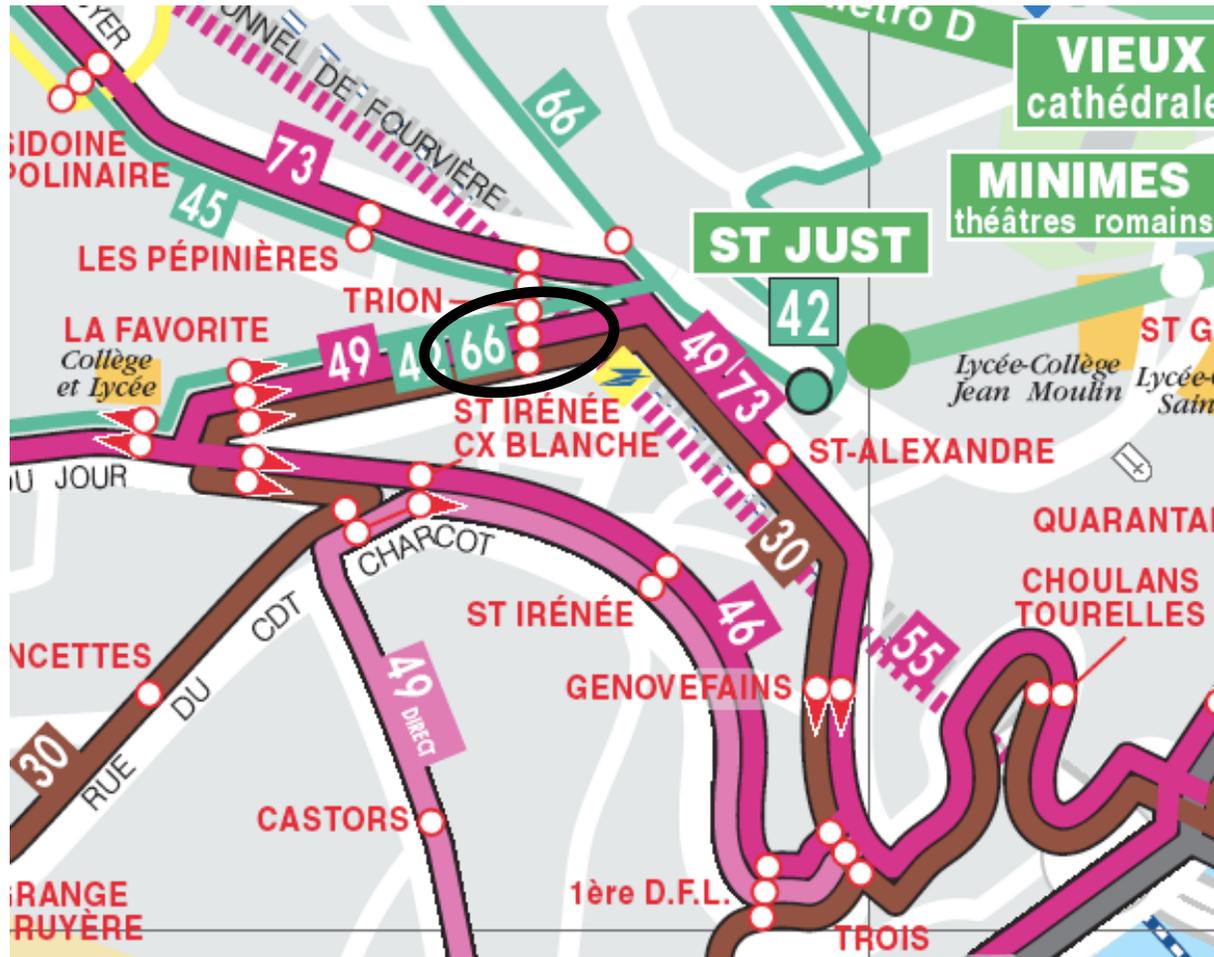
Ça y est, depuis le mois de novembre les rails de LEA ont été posés à la Part Dieu. Mais c'est LESLYS qui y est arrivée la première. Mais il ne faut y voir là un signe de certitude que la ligne reliant Lyon centre à l'aéroport St Exupéry se fera forcément...

Les rails ont été posés, à voir maintenant si des rames de tram-train y circuleront un jour ?



Bus

> Nouveau site propre





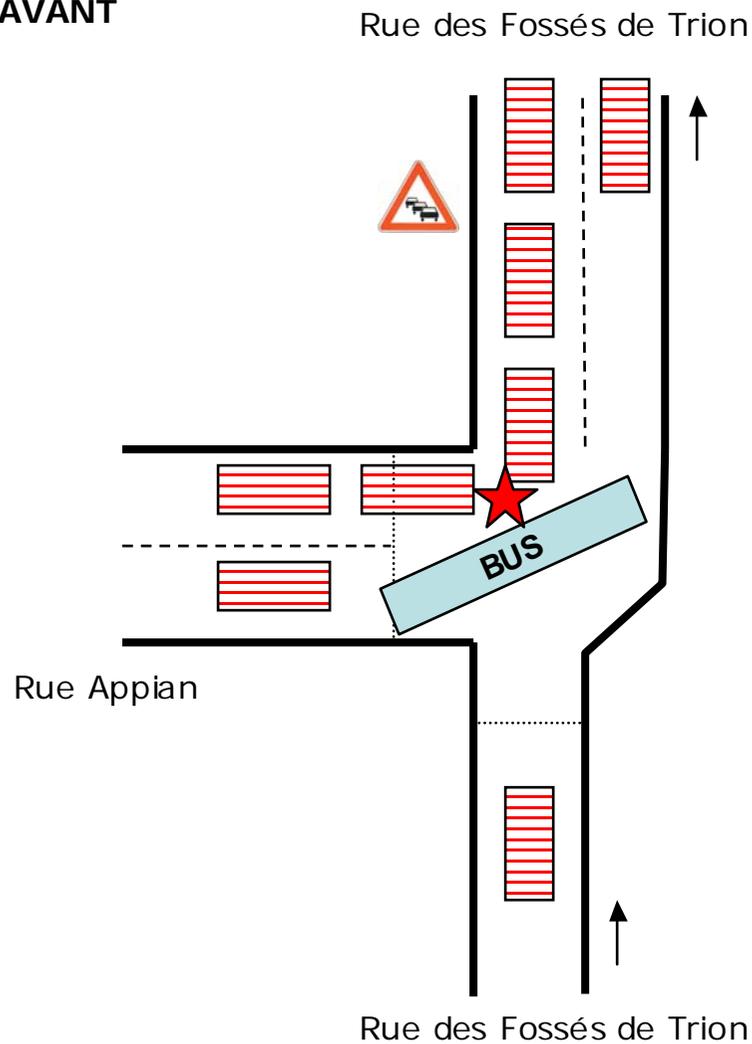
C'est dans le 5ème arrondissement de Lyon, à l'angle des rue Appian et des Fossés de Trion, que va bientôt naître ce nouvel aménagement favorisant la progression des bus dans ce secteur très souvent congestionné.



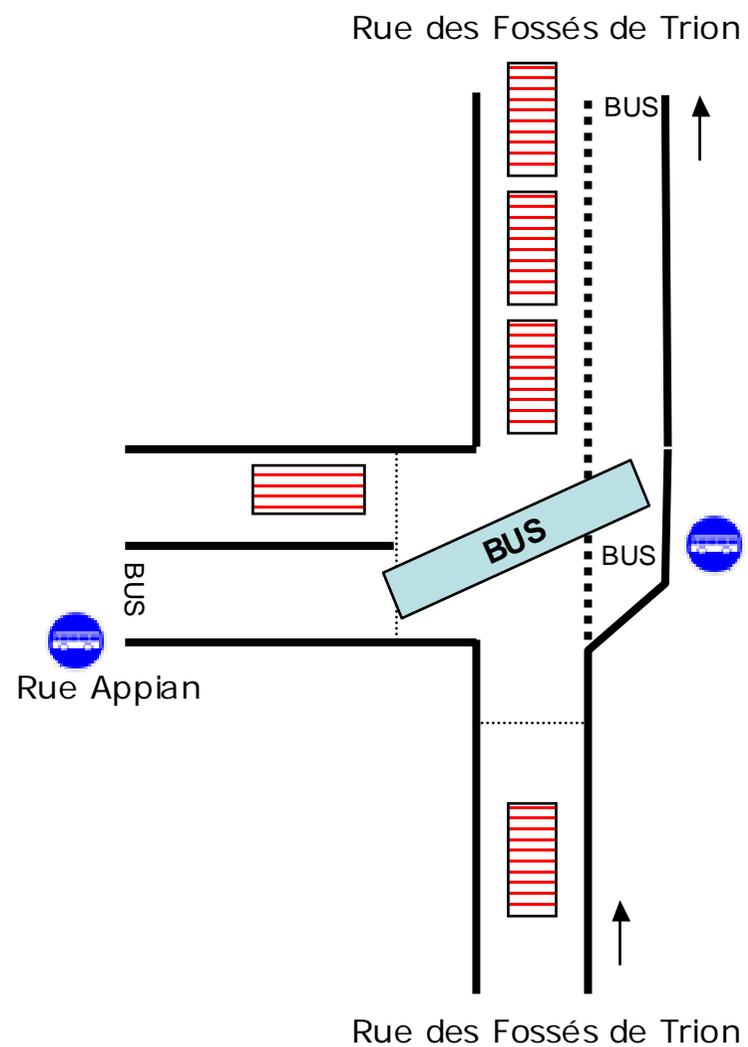
C'est en effet un lieu critique, qui mêle congestion automobile, difficultés pour les bus pour tourner à gauche. C'est un lieu clé pour plusieurs lignes, qui perdent énormément de temps ici, comme la ligne forte 30 ou encore les lignes 42, 49 et 66 qui empruntent également cet itinéraire.



AVANT

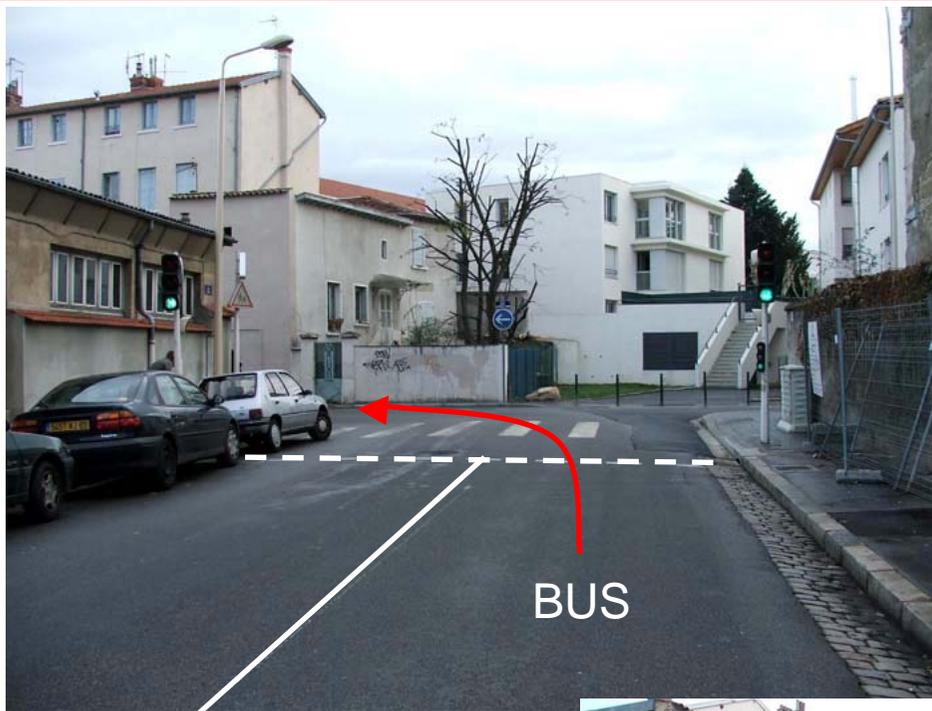


APRÈS



Après avoir interrogé les ouvriers sur le terrain, voici à quoi devrait ressembler le futur aménagement, qui devrait être mis en service dans les prochaines semaines.

Le bus pourra s'insérer tout seul sur la rue des Fossés de Trion, sans être gêné dans sa giration par un véhicule engagé sur sa gauche. Il pourra ensuite filer vers la Place de Trion sans difficultés.



Métro C

> MCL80 relooké



Photo © Gamer69200

Adieu vieilles rames oranges et sièges en sky ! La première rame MCL80 est revenue d'Albi où elle a subi pendant quelques mois une révision complète de mi-vie après 20 ans de service. Une révision aussi bien technique que visuelle (livrée blanche, intérieur entièrement refait) qui devrait lui permettre de gravir à nouveau les pentes de la Croix-Rousse pendant encore 20 autres années !

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

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^{ème} 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^{er} 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...

Les lignes « éphémères »



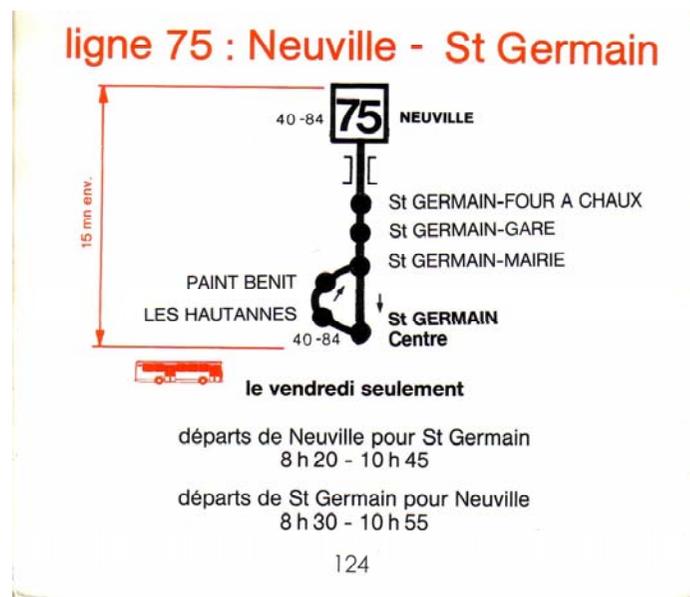
PR100R 3842 vu sur la ligne 75 en 1986 © Robert Chappelet

LA LIGNE 75 Neuville

15 septembre 1978, une nouvelle ligne 75 est créée entre Neuville-Montanay-Curis et St Germain. Elle fonctionne le mercredi après midi et le vendredi matin jours de marché à Neuville. Notons qu'à cette époque il n'y a pas de liaison régulière sur les communes de Curis et Montanay, seule la ville de Saint Germain aux monts d'or est desservie régulièrement par certains service de la ligne 40.

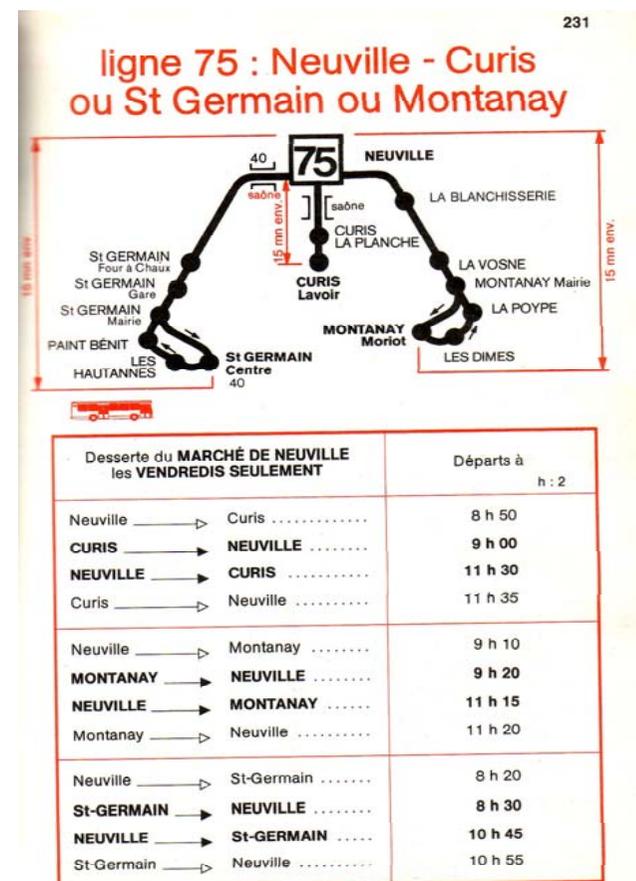
Rapidement elle ne fonctionnera que le vendredi matin. Les services étaient assurés par le dépôt Saint Simon à l'aide de PR100 de diverses lignes et séries. A partir de 1984 la ligne 40 recevant des PR100 série 3800, la ligne 75 roula alors principalement avec des véhicules de cette série.

Le 8 septembre 1987 la ligne 84 est complétée de deux antennes, l'une de Neuville vers Montanay, l'autre de Neuville vers Chantemerle en passant par Curis. La ligne 75 perd deux de ses antennes et se retrouve dans sa configuration définitive entre Neuville et St Germain.



Ligne 75 extrait du guide TCL 1989©SLTC

La rentrée de septembre 1991 et l'importante restructuration entraînent sa suppression définitive.



Ligne 75 dans sa configuration initiale extrait du guide TCL de 1985©SLTC



PR100R 3842 vu en direction de Montanay © Robert Chappelet

Interview spéciale !



En route pour le monde fascinant de Vélo'v.

Afin de mieux connaître ce système innovant de location de vélo, qui est venu révolutionner les déplacements des lyonnais, nous avons voulu rencontrer la personne qui en est responsable, dans la société JCDecaux.

C'est donc M. Luciani, responsable vélo'v chez le n°1 mondial de l'affichage publicitaire qui nous a reçu dans l'atelier de la rue Chollat, dans le 8^{ème} arrondissement de Lyon.

L'entretien des vélo'v

C'est à cet endroit que les vélo'v sont entretenus et où ils subissent les grosses réparations. Un vrai petit atelier se dresse devant nous, bien organisé, composé d'une équipe de plusieurs techniciens et de mainteneurs, qui s'affairent pour réparer le nouveau moyen de transport préféré des lyonnais.

Lors de son entretien, le vélo'v va passer dans une véritable chaîne de révision, dans laquelle seront à tour de rôle vérifiés tous les organes. Chaque poste est spécialisé dans un secteur bien spécialisé (les roues, la selle, le guidon...etc), et le vélo'v ressort prêt à l'emploi de cette petite séance de torture.

Petites anecdotes qui nous laissent sans voix : certains vélo'v ont été repêchés dans le Rhône, ils vont aussi parfois se percher dans les branches des arbres...

Dans le dépôt de la rue Chollat, seuls les vélos qui doivent subir de grosses réparations sont stockés, soit environ 25 par jour. Les petites réparations rapides sont effectuées directement sur le terrain par les techniciens de maintenance.



Vélo'v, plus qu'un mode de déplacement, un concept

Vélo'v, c'est évidemment un moyen de se déplacer en ville rapidement et écologiquement, mais c'est aussi un nouveau concept, qui se veut en rupture avec les moyens « traditionnels », tout en leur étant complémentaire et pas forcément opposé.

Arielle Wodey, chargée de communication à la direction de la communication du Grand Lyon nous parle même de « transport en commun individuel », terme un peu aguicheur qui permet de bien saisir la vocation de vélo'v au milieu du réseau TCL et des automobiles. C'est en effet un moyen de transport en commun, qui est partagé par tous, qui fait partie intégrante de notre paysage urbain, mais il est pratiqué individuellement, ce qui lui donne tout cet attrait, cette liberté de se mouvoir ou l'on veut, quand on veut.

Même dans son mode de fonctionnement et d'organisation, vélo'v se veut innovant. En effet, la « politique » de réorganisation des vélo'v est assez simple à saisir : dans les secteurs plats de Lyon et Villeurbanne, les équipes de maintenance laissent un maximum les stations vélo'v « s'autoréguler », par les mouvements naturels de vélos le matin et le soir. Le personnel de JCDecaux est simplement là pour ajuster la disposition des vélos ou pour assurer la maintenance rapide sur place.

Pour les secteurs vallonnés de la Croix Rousse et du 5^{ème} arrondissement, les équipes effectuent de simples remplissages des stations, qui se vident tous les matins en direction des zones basses.

Le responsable nous précise bien que vélo'v ne se veut pas être un concurrent au réseau TCL, du simple fait qu'il n'offre pas une garantie de trouver un vélo partout, dès qu'on le souhaite. Il nous explique que vélo'v se veut vraiment complémentaire des autres modes de déplacement et qu'en cas d'absence de vélo, la marche à pied ou encore le réseau TCL restent de bons compléments.

Certains utilisateurs attendent même près d'une station vide qu'un autre cycliste vienne y poser un vélo. Les mouvements sont tellement importants que c'est parfois plus profitable que d'aller chercher une autre station.

Vélo'v, un capital sympathie à préserver

Le vélo, mode doux par opposition aux modes polluants qui créent des nuisances sonores, olfactives et sur la santé publique, a un capital sympathie important, que chaque utilisateur, en se déplaçant, contribue à préserver, ou malheureusement à dégrader parfois. JCDecaux et le Grand Lyon tentent de communiquer sur le civisme à adopter au guidon d'un vélo, en incitant les utilisateurs à respecter les règles de base. Les mauvais comportements consistant à dégrader volontairement ou non le matériel, ou à enfreindre le code de la route sont à proscrire, car ils nuisent à la sécurité de tous et à l'image d'un mode qui se veut « doux », c'est-à-dire non agressif et agréable.

Afin de tenter de responsabiliser les utilisateurs de vélo'v, JCDecaux projette même de mettre en évidence le numéro de série du vélo sur le garde-boue arrière des vélos, afin de pouvoir identifier les auteurs de trouble ou les contrevenants, pour leur envoyer un petit courrier de rappel à l'ordre. Une mesure qui va sans doute réveiller toutes les associations de défense des droits de l'homme qui vont hurler à la liberté de se déplacer anonymement. Tout véhicule circulant normalement sur une chaussée est aujourd'hui immatriculé. Or, le vélo est considéré comme un véhicule à partir du moment où il roule, pourquoi n'est-il pas immatriculé lui aussi ?



Vélo'v, le multimodal

Vélo'v est désormais solidement associé au réseau TCL, grâce à un tarif préférentiel accordé aux détenteurs d'une carte Técély, mais il collabore également depuis peu avec LPA (Lyon Parc Auto), actuel gestionnaire de la plupart des parcs de stationnement automobiles payants de Lyon. Déjà à l'origine d'un système de location de vélos en complémentarité avec la voiture difficile à gérer et peu attirant, LPA a été très demandeur auprès du Grand Lyon et de JCDecaux pour faire profiter à ses abonnés des mêmes avantages que les abonnés des TCL.

Plus qu'un concurrent, les sociétés Kéolis Lyon et LPA voient plus vélo'v comme un mode complémentaire profitable à leurs abonnés et aussi comme un atout en terme d'image de marque non négligeable.

Les TCL semblent séduits puisqu'ils comptent, d'après le Grand Lyon, indiquer les stations vélo'v sur leurs prochains plans du réseau TCL, distribués dans les agences commerciales TCL. Celles-ci sont fortement demandeuses de documentation qui leurs sont demandées par leurs clients.

Vélo'v travaille également en étroite collaboration avec le service de la voirie de la communauté urbaine, afin de faire avancer les projets d'aménagements cyclables. La traversée cyclable Est<>Ouest de la Presqu'île le long de la place Bellecour, dans le couloir bus, a été négociée, moyennant l'élargissement du couloir réservé aux transports en commun. Mais toutes les discussions ne sont pas aussi aisées : ainsi, l'actuel couloir de bus de la ligne 28 rue Herriot est actuellement convoité pour la création d'une piste cyclable à double sens, mais rien ne semble encore lâché du côté du SYTRAL.



Et l'affichage publicitaire dans tout ça ?

Comme cela a souvent été dénoncé par certaines associations, vélo'v est financé par la pub. Oui, en échange du marché de renouvellement des affichages publicitaires et des abribus, la société Decaux s'est engagée à gérer le système vélo'v, qui lui fait perdre beaucoup d'argent. Mais cet argent dépensé, c'est un peu leur « budget pub », expression qui a fait sourire nos interlocuteurs.

Afin de limiter cette multiplication des espaces publicitaires, JCDecaux crée de plus en plus de publicités déroulantes, afin d'optimiser ses espaces disponibles.

Vélo'v, la surprise

La popularité massive et rapide de vélo'v a laissé tout le monde sur place. Un système qui tourne à 100% de sa capacité en si peu de temps n'était pas du tout envisagé par les principaux acteurs du projet. C'est pourquoi certains retards ou bugs sont encore à déplorer, mais rien à voir avec les premières semaines. Le système est vivant, s'améliore de jour en jour et est à l'écoute de ses utilisateurs grâce à son site Internet et à son numéro de téléphone gratuit disponible 7j/7. Même les vélos évoluent. Plusieurs séries ont été testées, et des améliorations sont en cours, notamment pour une utilisation plus aisée du réglage de la selle ou encore pour rigidifier le panier à provision.

L'hiver arrive à point, et va permettre à l'équipe de 30 personnes de prendre un peu de temps pour la réflexion, et pour proposer toujours plus d'innovations aux utilisateurs déjà charmés.

Et si Vélo'v veut grandir ?

La réponse est claire : non ! En effet, le marché passé par le Grand Lyon porte actuellement uniquement sur les communes de Lyon et Villeurbanne. Il n'est pour le moment pas question de l'étendre à d'autres communes, à moins que celles-ci en fassent la demande.

Cependant, l'intérêt leur semble limité car avec une extension trop importante de vélo'v, leur système d'autorégulation serait fortement désorganisé, et obligerait les équipes de maintenance à faire des kilomètres pour réparer ou dispatcher les vélos, au fin fond de la communauté urbaine.

Vélo'v, c'est donc un nouveau mode de transport qui s'implante à Lyon. Il vous permet de vous déplacer dans l'hypercentre de Lyon et Villeurbanne, mais il n'est pas à votre disposition comme une voiture. C'est un bien partagé par la communauté, qu'il faut respecter, préserver, et utiliser dans les meilleures conditions si l'on veut le garder encore longtemps.

Un grand merci aux personnes du Grand Lyon et de JCDecaux pour leur accueil chaleureux et pour le temps qu'ils nous ont accordé pour cet interview.

- ∞ **Arielle WODEY** : chargée de communication à la direction de la communication du Grand Lyon.
- ∞ **Yvon LUCIANI** : Responsable du projet Vélo'v pour la société JCDecaux SA.
- ∞ **Jocelyn BLANC** : Webmaster du site du Grand Lyon.

Plus d'infos sur www.velov.grandlyon.com ou sur www.grandlyon.org
Vélo'v, c'est un numéro gratuit depuis un poste fixe : **0 800 VELOV**



La photo du mois

Voici le nouveau système de retournement rapide de T1 au Musée des Confluences :-)

Kesskisspasse fin 2005 ?

➤Création d'un nouveau site Internet consacré exclusivement aux bus et cars du réseau TCL. Le nouveau site www.tecelyon.info créé par un membre de Lyon en Lignes (K-L) s'attache plus particulièrement à vous donner l'actualité des bus lyonnais, des reportages techniques ou encore des dossiers thématiques.

Kesskivasspasser en 2006 ?

Au revoir 2005, bonjour 2006 !

C'est une nouvelle année qui vient de s'achever, riche en actualité sur la transports de Lyon et sa région. Mais que nous réserve donc l'année 2006 ?

- Janvier : restructuration des lignes du Val de Saône : prolongement de la 43 à Genay, suppression de la 90E.
- De mai à juillet : mise en place progression de la Montée Porte Avant sur le réseau Bus.
- Vers la fin du printemps : Livraison des rames Citadis de LEA.
- Les Citélis Line et Longs continuent leur entrée sur le réseau TCL.
- Les chantiers de mise en place des portillons de contrôle d'accès dans le métro continuent !
- Cet été : les 1ers essais de LEA entre Part Dieu et Meyzieu ZI !
- Le 8 décembre : inauguration officielle de LEA.
- En Décembre : mise en service partielle de C1 entre Part Dieu et la Cité Internationale.
- Fin d'année : mise en place progressive de REAL, le RER à la lyonnaise.

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 photographier 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, obtenue auprès de 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 sur notre ligne directe. Si une photo vous plait et que vous souhaitez la recevoir par e-mail, n'hésitez pas à nous contacter !

Pour vous, une seule adresse : lemag@lyon-en-lignes.org

Remerciements :

Un grand merci à bus64, à bobmétro, à Olive, à Daniel, à S-P, à Jonathan, à Gamer69200 et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Photo de couverture : K-L (Citélis L et Agora L).

© Lyon en Lignes – Décembre 2005