



C1

Et ça continue !



On prend les mêmes et on recommence ! La Part Dieu est une fois de plus la proie des automobilistes qui tentent coûte que coûte de rejoindre le parvis de la gare SNCF de Lyon Part Dieu. Heureusement que la gare est gardée par des bornes escamotables et un haut trottoir, sinon on verrait des voitures dans le hall, au pied des escaliers...

Mais personne ne réagit, personne ne veut verbaliser. Les polices nationales et municipales se disent impuissantes et en sous-effectifs, pour régler ce problème qui semble mineur, bien que répétitif. Les services d'intervention des TCL, dont ce n'est pas la spécialité, font ce qu'ils peuvent, mais sont également rapidement débordés par le nombre important de contrevenants.

Circulation en sens interdit, à contresens, lignes blanches continues franchies, stationnement sur trottoir, tous ces comportements pourrissent le secteur de la Part Dieu, notamment aux heures de pointe de la SNCF, souvent situées le vendredi ou le dimanche soir.

*La dépose minute SNCF, sous la gare*



Lorsqu'il est impossible de faire autrement, la voiture a pourtant toute sa place, organisée, à la Part Dieu. Pour les déposes "éclairées", les véhicules peuvent accéder à la dépose voyageurs située sous la gare SNCF, et accessible depuis le tunnel Vivier Merle. Pour les accompagnements rapides de voyageurs, les véhicules peuvent être stationnés sur les "Parcs Minutes" de LPA, côté Vivier Merle (actuellement en travaux) ou côté Vilette. Pour les stationnements plus longs, il existe plusieurs parkings LPA, facilement accessibles depuis la gare SNCF.

Afin de délester la circulation et le stationnement abusif en surface, il est impératif d'indiquer la présence de la dépose minute souterraine (aucune signalétique ne l'indique), qui a été rénovée et récemment rouverte après une longue période de travaux. Son fonctionnement est simple : entrée par Bonnel, sortie par Pompidou, elle permet de déposer des voyageurs au pied de la gare, sans gêner personne !



Ci-contre, l'entrée de la dépose minute souterraine. Une signalétique claire indique les accès directs à la gare SNCF ainsi qu'au métro.



Ci-contre, le stationnement envahi régulièrement le mail piéton Bouchut, sans aucunes sanctions pour les contrevenants, qui sont présents en nombre.



Les récents aménagement qui vont améliorer la giration du bus 99 vont amplifier le stationnement interdit en aval, en l'organisant physiquement...



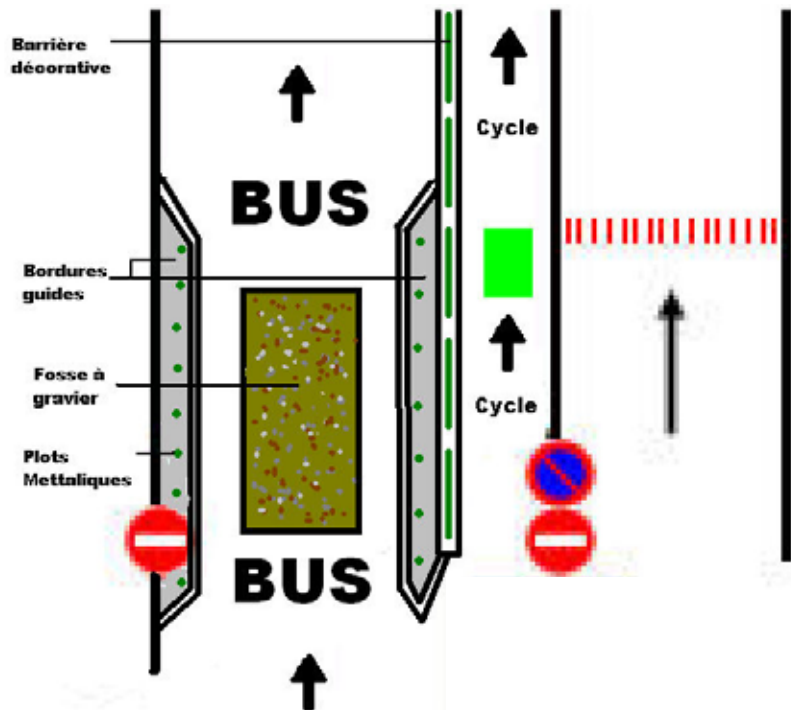


Mais il ne faut pas rêver. La Part Dieu est un espace convoité, et les places ne sont pas gratuites. Inutile donc de vouloir échapper à l'horodateur ou au ticket de parking souterrain : il faut payer ! La meilleure solution reste encore de prendre le métro, dont une bouche spécialement aménagée donne directement devant la porte de la gare SNCF.

Tous les espaces sont envahis par les véhicules, même le mail "piéton" de la rue Bouchut

Côté bus, la ligne C1 est déviée par la rue Servient, l'obligeant à dépercher.

Les bus sont également très perturbés. A droite, la ligne 28 est obligée de se détourner par les voies générales, incapable d'approcher son arrêt...



Pour filtrer l'accès des bus dès l'avenue Pompidou, notre membre kyhmo propose un aménagement original, que l'on retrouve parfois dans certains pays : une fosse. Ne prenez pas peur, il ne s'agit pas d'une douve remplie de crocodiles où viendraient s'encaster les véhicules particuliers, mais plutôt d'un aménagement dissuasif, un peu à l'image des fosses anti-intrusion présentes aux extrémités des plateformes des tramways.

Ainsi, seuls les bus peuvent passer (leurs écartements de roues étant bien plus larges que ceux des voitures). Les cycles eux, évitent la fosse pas un aménagement spécifique.

Le SYTRAL pourrait-il aller jusque là, où une barrière de contrôle d'accès suffira-t-elle ?

Un mode de transport peut-il être défini comme « lourd » ou « fort », lorsqu'à la moindre manifestation, il est limité, détournée, bref, perturbé ?

Après les Congrès politiques à la salle 3000 qui nécessitent la neutralisation du site propre des lignes C1, 4 et 58, voici que le dernier dimanche d'avril, c'est la ligne C1 qui a été à nouveau fortement perturbée.

Non seulement limitée à l'arrêt « Parc Tête d'or – Churchill », la ligne a été équipée d'autobus articulés CitéLis 18, au lieu de ses habituels Cristalis articulés ETB18. Rien de bien méchant si l'on ne s'y attarde pas trop, sans regarder les détails.

Mais les impacts sont pourtant importants :

- Ces bus ne sont pas équipés des émetteurs nécessaires à la priorité aux feux, donc le service a été nécessairement dégradé.

- Ces bus ne sont pas équipés de valideurs à toutes les portes, mais ont seulement 2 valideurs à l'avant, MPA oblige, et 1 valideur au milieu pour les personnes à mobilité réduite. Résultat, impossible de pratiquer l'accès de ces bus en self service, malgré la charge importante, et l'incompréhension qui règne chez les clients. D'ailleurs, la signalétique « montée par l'avant » indique bien ce mode d'exploitation.

- Ce qui nous amène à remettre en cause la pertinence de la MPA sur les véhicules articulés.

- L'ouverture de toutes les portes aux arrêts implique la non-validation des clients dans les bus : est-ce acceptable ?

**La ligne C1 n'est donc pas une ligne forte de transport en commun. Il s'agit d'une ligne classique, avec des sites propres non respectés, avec une priorité aux feux qui n'est capable de fonctionner que si les bus affectés à la ligne circulent, et que si le site propre est respecté...**

