

Correspondances

Le Mag de Lyon en Lignes

Dossier: Atobus...
"C" pas drôle !



Reportage: Information Dynamique Voyageurs Métro
Découvrez les lignes du réseau: La ligne 48

N°57 – Août 2011
www.lyon-en-lignes.org

Reportage: IDV Métro	3
Découvrez les lignes du réseau: La ligne 48	7
Dossier: Atobus "C" pas drôle !	11
Suivons les travaux: Raccordement T1/T4 et T2/T5	28
La photo du mois	32
L'actu de Lyon en Lignes	33
Droits et Remerciements	34

www.lyon-en-lignes.org

En couverture : Nouveau Citelis 18 2253 sur le parking de la Poudrette

L'Information Dynamique Voyageurs, l'info en temps réel enfin dans le métro...

Il aura fallu attendre presque 2 ans... Prévu pour la fin 2008, le système d'affichage des temps d'attente du métro est enfin (presque) opérationnel. C'est la ligne D qui a été la première équipée à partir du 20 juillet 2010 avec une mise en service dans la foulée. Alors que le reste du réseau devait être équipé à l'automne 2010, un certain nombre de petits problèmes techniques a conduit à repousser le déploiement au début 2011.

Finalement c'est le 25 janvier 2011 au matin que les clients des lignes A et B ont pu découvrir cet outil qui devrait dorénavant faciliter leur voyage sur le réseau souterrain.

IDV Métro bien plus qu'un simple affichage des temps d'attente.

Force est de constater que l'attente aura valu le coup, car nos inquiétudes concernant ce système se sont estompées au fil du temps après une période de test et de rodage d'ailleurs encore en cours. Bien que l'utilisation trop fréquente de ces panneaux pour annoncer des informations ciblées que bien peu des voyageurs lisent, l'information des temps d'attente et des perturbation sur le réseau métro fonctionne plutôt bien.



IDV Métro nous offre tout ce qu'on attendait d'une information en temps réel c'est à dire afficher les temps d'attente des prochains passages comme cela se fait déjà depuis 10 ans pour le tram et les bus, avec Visulys, mais surtout une information pertinente en situation dégradée.

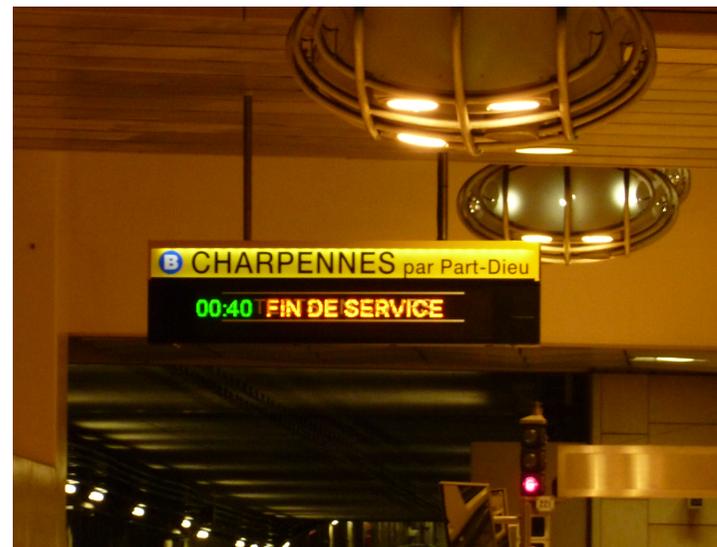
Finies les interminables attentes sans la moindre information, IDV Métro vous informe dorénavant des perturbations sur le réseau métro mais aussi sur les lignes de tram. Mais il sait s'adapter à l'endroit où vous vous trouvez.

Exemple vous êtes à La Soie et la ligne D est arrêtée pour moins de 10 minutes, IDV Métro affichera l'information de perturbation uniquement dans les stations situées à environ 10 min de la ligne D. Cela évite d'affoler ou d'induire en erreur les voyageurs concernés qui ne devraient pas rencontrer la perturbation.

IDV Métro informe aussi des trains sans arrêt et surtout vous informe des temps d'attente en correspondance. Très pratique pour ne pas se précipiter pour rien et risquer une chute, bien que le paramétrage des temps d'attente en correspondance ne soit pas optimum. En effet sous les 2 min c'est le train suivant qui est annoncé ce qui induit très souvent en erreur les voyageurs qui pensent que le train qu'ils voient va partir dans plusieurs minutes...

IDV Métro un affichage simple mais qui aurait pu l'être encore plus...

Les PADI (Panneaux d'Affichages Dynamiques Interactifs) sont composés d'une ou deux faces selon où ils sont placés. Ils indiquent tous l'heure au minimum sauf quand ils sont en panne :) et mentionnent les 2 prochains passages lorsqu'ils sont placés sur le quai et le prochain passage uniquement dans les deux directions en correspondance.



Seul regret, les mentions « à l'approche » et « à quai » ont été remplacées par un hideux pictogramme incompréhensible au premier abord.

Les personnes malvoyantes ont la possibilité de connaître vocalement les temps d'attente sur leur téléphone mobile grâce à une application spécifique et l'utilisation du système Bluetooth.

IDV Métro: encore des détails à corriger

Si le système est un vrai plus pour les utilisateurs car ils ont en permanence une information précise sur la situation du trafic, quelques petites imperfections sont tout de même à déplorer.

Il faut savoir que les temps affichés sur les PADI ne sont en réalité pas les temps d'attente réels du train mais sa position réelle et c'est bien là toute la différence !

Un train peut rester immobilisé plusieurs minutes à la position X min. Cela ne veut pas dire qu'il va arriver dans X min mais que sa position est à X min.

De plus l'affichage 1 min ne signifie pas 1 minute ou moins mais de 1'59" à 1'00", l'affichage 2 min signifie de 2'59" à 2'00"... l'affichage 7 min signifie de 7'59" à 7'00" etc... c'est un petit détail qui a tout de même son importance car dans l'esprit des gens ce n'est pas aussi clair et donc lorsque 1 min est affiché, on a en réalité presque 2 min pour voir le train arriver



Enfin un point essentiel est à corriger sur les PADI des terminus quai de départ. Quand aucun train est à quai, le PADI annonce le temps d'attente prévisionnel avant le départ (horaire théorique programmé), seulement dès que le train arrive à quai, l'affichage laisse place à train à quai au lieu de conserver le décompte avant le départ. Donc l'information ne sert à rien quand un train est à son quai de départ.

Il faut savoir également que le système (contrairement à son homologue SIEL parisien) a été paramétré de façon à ne jamais annoncer 2 trains à l'approche (pictogramme clignotant). Le second train est donc toujours au moins annoncé à 1 min même si visuellement et physiquement il est juste à l'entrée de la station.

Pour conclure il a été remarqué que le système a du mal à finir la journée et plus précisément aux alentours de 23h30 / minuit. Le recalage manuel fait par les opérateurs du nombre de courses effectuées doit y être pour beaucoup. Il semblerait que ce recalage se fasse toujours sur une course qui n'a pas encore été effectuée et donc soit le système affiche la mention DERNIER alors qu'il reste encore au moins un passage après ou bien le plus souvent il passe en mode dégradé et n'affiche plus que l'heure. C'est très dommage puisque c'est à cette heure-ci que les utilisateurs ont le plus besoin de connaître avec précision les temps d'attente et le passage du dernier train.

Espérons qu'avec le temps et les mises à jour logicielles du système, ces petits détails seront corrigés car c'est un bien bel outil que le SYTRAL a financé. Il serait vraiment dommage qu'à l'usage, les voyageurs le considère comme un outil de désinformation.



Découvrez les lignes du réseau TCL



La ligne 48

©Boblyon (Grange Blanche – Parilly) – Gare de Vénissieux – Minguettes Darnaise – (Gare de Feyzin)



Par Boblyon

LIGNE 48

1968 (9 septembre) En même temps que la prolongement de la '12' de la mairie de Vénissieux aux Minguettes, création de la ligne 48 (en autobus Saviem SC10) pour desservir ce nouveau quartier sur l'itinéraire :

Grange Blanche – Rond Point de Parilly – Vénissieux Minguettes

- 1970** : Saviem SC 2 (à la place des SC 10 qui, comme la 47, vont sur la 41)
- 1972** (27 mars) : mise en service des oblitérateurs
(mai) : à titre d'essai deux services par jour sont prolongés à la gare de Feyzin
- 1973** (19 mars) suppression des services 'Feyzin'
- 1977** : passage au libre service avec des SC 10 rénovés et transformés (série 3100)
- 1980** (17 novembre) Saviem SC 10 séries 2000 et 2400
- 1981** (décembre) : toute la ligne en SC 10 série 2400
- 1982** (22 février) : desserte, à certains service, du nouveau cimetière de Vénissieux
(1^{er} septembre) : nouvelle dénomination du terminus : **Minguettes la Darnaise**
- 1985** (18 novembre) : mise en service de véhicules neufs : SC 10 R série 1600
- 1991** (9 septembre) : dépôt Audibert (au lieu des Pins)



©Boblyon

SC 10 U n°1157 vu le 08 mars 1969 sur le Bd Pinel

1993 (4 janvier) : avec l'arrivée du métro ligne D, la ligne abandonne sa partie nord et devient : **Gare de Vénissieux – Minguettes Darnaise** fréquences accrues et exploitation en autobus articulés (RVI PR 180.2)

1994 (1^{er} juin) : nouveaux autobus articulés : RVI PR 118 (série 2300)

1994 (5 septembre) : sous l'indice 48^E prolongement de certains services (express) de gare de Vénissieux à **Part Dieu** (Vivier Merle)

1999 (septembre) : suppression des services express pour Part Dieu et la ligne redevient : **Gare de Vénissieux – Minguettes Darnaise**

2009 (21 avril) : suppression de la ligne 48 avec la mise en service de la nouvelle ligne de tramway **T4**



SC 10 U n° 2452 vu à Grange Blanche le 09 novembre 1985

PR 118 n° 2304 vu à Vénissieux le 23 février 2009

Citelis 18 n° 2017 vu à Vénissieux le 23 février 2009





Le 2306 est vu à la Gare de Vénissieux – Rémi Désormières



Le réseau Bus TCL s'apprête à connaître la restructuration la plus importante depuis 1991 et l'ouverture de la ligne D. En effet pas moins de 80 lignes de bus vont subir des modifications d'itinéraires ou de numérotation.

Cette réorganisation de grande ampleur a pour nom de code Atobus et doit permettre de redonner une bonne image au bus.

Pour se faire, l'exploitant (Keolis Lyon) et l'autorité organisatrice des transports (SYTRAL) n'y sont pas allés par 4 chemins ! Le réseau va être complètement remis à plat.

Le plus grand chantier, la « création » de 26 lignes majeures (dites lignes « C ») dans la continuité des actuelles lignes fortes Cristalis C1 et C3 déjà en service depuis plusieurs années.

Si l'emploi de la lettre « C » pour désigner ces fameuses lignes fortes Cristalis avait un certain sens à l'époque car elles portaient le nom du véhicule qu'elles utilisent; force est de constater qu'aujourd'hui il sera difficile de trouver une signification plus pertinente à ce « C » étant donné que parmi les 26 futures lignes majeures, seules les lignes C1, C2, C3, C4, C14 et C18 seront équipées de véhicules de type Cristalis 12 ou 18 mètres.

Pourquoi cet entêtement à garder cette dénomination déjà dénoncée dès le départ car elle induisait en erreur les voyageurs pensant que la ligne C1 était un tramway ? Surtout que la ligne de tramway T1 toute proche n'arrangeait rien à l'incompréhension des passagers dans le secteur de la Part Dieu.

Nous pensons donc que l'AO et l'exploitant allaient en profiter pour se débarrasser de cette tare qu'ils s'étaient eux-mêmes infligés.

A la surprise générale c'est tout le contraire qui s'est passé et nous allons devoir faire non plus avec 2 lignes « C » mais 26 ! De quoi se mélanger les pinces surtout que nous ne sommes pas au bout de nos surprises malheureusement.

Visiblement la lisibilité est un argument essentiel pour la promotion du nouveau réseau bus ! En réalité c'est le terme complexité qui serait le mieux adapté pour définir ce que l'on peut appeler le massacre Atobus !



Le 2215 est vu à Bellecour sur la ligne 10 – photo Billy

En effet, non seulement la plupart des lignes importantes du réseau deviennent des lignes « C » et changent de numéro, mais d'autres lignes dites complémentaires reprennent l'ancien numéro des lignes importantes.

Exemple:

La ligne historique 4 qui relie aujourd'hui La Cité Internationale à la place Jean Macé va devenir la ligne C4 mais dans le même temps une nouvelle ligne 4 est créée au départ de la Gare de Vaise pour rejoindre l'Ecole Centrale et le Campus Lyon Ouest.

La célèbre et historique ligne 6 qui relie l'Hôtel de Ville à la Croix Rousse en passant par les rues étriquées des pentes de la colline se voit infliger un « S » devant son indice et est donc de ce fait recalée au simple rang de « navette » enfin plutôt de « Soyeuse » (idée lumineuse pour renommer les navettes !) quand dans le même temps une nouvelle ligne 6 sera créée elle aussi au départ de la Gare de Vaise pour rejoindre Techlid à Dardilly !

On voit bien ici toute l'absurdité de cette renumérotation qui risque de générer de grandes interrogations auprès des utilisateurs habituels des lignes concernées. Et c'est aussi un peu du patrimoine du réseau qui s'en va d'un coup de balai, les lignes 4 et 6 étant des lignes historiques du réseau lyonnais qui ont très peu changé d'itinéraire depuis leur création tout au plus raccourcies ou prolongées selon les cas.

C'est donc avec un très gros pincement au cœur que les anciens et les passionnés vont voir disparaître ces lignes.

Autre nouveauté évoquée plus haut, la création des lignes « Soyeuses » en remplacement des lignes « Navettes ». Le terme Soyeuse actuellement utilisé pour dénommer la ligne 61 qui effectue le circulaire de la Croix Rousse va donc être étendu à 15 autres lignes ! De quoi perdre tout le charme de ce terme évocateur pour les croix-roussiens.



Photo Billy

Lisibilité ! Il faudra comprendre que le 14 est une ligne C que S11 est un Bus mais une Soyeuse et que le 6 est un C mais qu'il y a à un arrêt d'ici (à gare de Vaise) un autre 6 qui est un Bus mais pas un C ☺

79 nouveaux bus articulés !



Le 2248 est vu à St Genis sur la ligne 10 – photo Alex L48



Le 2241 est vu à La Part Dieu sur la ligne 331 – photo Billy

Le + d'Atobus, l'acquisition de 79 Irisbus Citélis 18 (articulés) qui sont actuellement mis progressivement en service sur les lignes 10,12,30,58,74

Atobus ou les risques du big bang... par Rémi DESORMIERES

On n'avait pas connu pareil chambardement depuis 1991, date de la dernière refonte d'ampleur du réseau TCL lors de l'arrivée de la ligne D.

Avec Atobus, pas de nouvelle ligne de métro ou de tramway mais deux objectifs : s'adapter à l'évolution de l'agglomération et répondre aux nouveaux besoins. Pour principaux moyens, une rationalisation de l'exploitation, une augmentation de 8% du volume de km-bus et l'arrivée de 79 Citélis articulés.

Le principal chantier, c'est la création des 26 lignes majeures, dites lignes « C », dans la continuité des lignes C1 (en service depuis 2006) et C3 (depuis 2007). Le « C » désignait alors « Cristalis », le nom du trolleybus déployé sur ces lignes. Or les Cristalis ne circulent pas exclusivement sur les lignes C : première confusion. Avec Atobus, des lignes non exploitées par Cristalis (mais par Citélis) vont porter le C. On peut s'interroger sur la pertinence de cette logique, déjà dénoncée dès ses origines par les affectations multiples du même numéro (T1, C1... en correspondance à la Part-Dieu). Mieux, C1, C2 et C3 sont en libre accès alors que les autres lignes sont en montée par l'avant. Certaines terminent à 22h30, d'autres à 0h30. Bref, les lignes C, ça ressemble à une auberge espagnole... alors que l'idée d'un réseau structurant complétant métro et tram est plutôt positive.

On aurait aussi pu penser que la refonte du réseau se traduise par une mise en cohérence de la numérotation vers la simplicité : il n'en est rien ! La création de 26 lignes C multiplie les doubles indices : ainsi, C25 (Part-Dieu – Saint-Priest, l'actuel 53) sera en correspondance avec le 25 (Part-Dieu – Sept Chemins) ; C9 (Bellecour – Hôpitaux Est) sera en correspondance avec le 9 (Cordeliers – Sathonay).

La création des services particuliers démultipliera les doublons : T1, C1, S1, Zi1 PL1, GE1... prière de ne pas oublier votre table de Champollion !



Citélis 18 sur la ligne 12 à Surville – photo Bob

Certaines lignes historiques vont changer d'indice : le 4 devient C4 et le 6 devient S6 (S comme « Soyeuse », nouvelle appellation des navettes, traduisant un déclassement de cette ligne atypique). Mais le nouveau 4 reliera la gare de Vaise à l'école centrale, et le nouveau 6, toujours au départ de Vaise, rejoindra Techlid. Décidément, cela se complique...

Après la numérotation, il y a le contenu du nouveau réseau. L'augmentation de l'offre de 8% cache des réalités très contrastées : si on peut noter certaines améliorations appréciables, plusieurs secteurs, notamment dans le centre de l'agglomération paient un lourd tribut avec un effondrement de la capacité de transport proposée. En faire la liste serait trop long, **Correspondances** vous propose une petite sélection.

Avec C13, l'actuel 13 est prolongé d'Hôtel de ville à Grange Blanche : C13 vient donc renforcer C3 (que certains disaient suffisante pour ne pas recourir au tramway !) entre la presqu'île et la Part-Dieu, et remplacer le 28 sur l'avenue Lacassagne... lequel 28 ripe vers l'est sur un itinéraire Grange Blanche – Vaulx Résistance, intéressant jusqu'à La Soie. On reste circonspect sur le temps de trajet annoncé : 1h04 contre 1h24 aujourd'hui en additionnant les sections des lignes 13, C3 et 28. Compte tenu des encombrements rencontrés à la Croix-Rousse, sur les pentes, le cours Lafayette, dans le secteur de la Part-Dieu et à l'arrivée à Grange Blanche, cela ressemble à Mission Impossible...

En outre, avec cette refonte, l'avenue Lacassagne perd 40% de capacité horaire : C13 sera certes à la même fréquence que le 28, mais en autobus standard et non en articulés. L'intervalle de la ligne 25 passant de 12 à 20 minutes, l'avenue bénéficiera de 770 places par heure contre 1230 aujourd'hui. Aux dernières nouvelles, les bus ne sont pas particulièrement vides sur le secteur...

Au passage, C13 entraîne la fin de l'exploitation par trolleybus du 13, première ligne à grand trafic convertie en 1943, du fait de l'absence de lignes aériennes entre Part-Dieu et Grange Blanche et l'insuffisance du parc de Cristalis miné par une fiabilité réputée pour sa médiocrité.



2209 sur la ligne 58 à Bellecour – photo Ibou

Si le 13 perd ses trolleybus, le 44 les retrouve en devenant C14 et en poussant jusqu'à Jean Macé en remplacement du 18, devenant C18, qui est lui limité à Hôtel de ville (vous avez suivi ?). Là encore, il y a de la perte en ligne : dans l'affaire, la section Hôtel de ville – Jean Macé perd 4 passages par heure puisque le 18 est aux 5 minutes en pointe... contre 8 pour le 44. Pire, C18 voit son offre tomber à 10 minutes d'intervalle (101 départs journaliers contre 138 en 2010). Certes, les rues De Lassalle et Hénon gagnent la ligne 2, mais entraîne un report sur la ligne D place Valmy pour rejoindre le centre-ville, ligne D déjà bien encombrée.

Le 28 disparaissant, le 99 est redessiné pour assurer la liaison Part-Dieu – Hôpitaux Est. Le C9 reliera Bellecour au centre hospitalier, en abandonnant – heureusement ! – les rues de la presqu'île pour le quai du Rhône et le pont Wilson pris dans les deux sens. Prolongé depuis la place Ronde, C9 aura du mal à absorber la charge reportée de l'actuel 28 : en effet, l'offre n'est pas renforcée en pointe sur un itinéraire saturé actuellement de la presqu'île aux Maisons Neuves... et qui le sera donc d'autant plus avec le démantèlement en règle de l'offre du 25 dans Montchat et le trafic Part-Dieu – Hôpitaux. Thrombose assurée !

Le 11, devenant C11, est amputé de la section Saxe-Gambetta – Jean Macé, aujourd'hui redondante avec le 4, le 12 et le 18. Décision plutôt logique... mais on aurait tant préféré le retour du 11 à Bellecour qui éviterait une correspondance sur la ligne D, sur sa section la plus chargée.

Dans la catégorie des surprises, C3 perd une partie de son offre : 13 des 183 départs actuels sont éliminés. Pourquoi ? On se le demande...

On peut aussi s'étonner de l'abandon de la desserte du village de Rillieux-la-Pape : le 58, devenant C5 Bellecour – Vancia, n'ira plus à Sathonay, la liaison étant reprise par le 33. Mais le maillage est amoindri puisque le 33 fera terminus aux Alagniers et les arrêts « Pasteur » et « Les Gagères » ne seront plus desservis. Quant au nouveau 33, promu au rang de rocade sur le plateau nord, il reliera donc la Croix Rousse à Rillieux par Caluire et Sathonay mais en octroyant aux voyageurs un détour par le quartier de Montgay.

Même abandon de desserte au sud de l'agglomération : la rue du Perron, aujourd'hui empruntée par le 47 est abandonnée par C7 qui la remplace, mais qui dessert le centre de Pierre-Bénite, allongeant ainsi la liaison entre le métro B et les hôpitaux sud.

D'ailleurs, ce site hospitalier en plein développement ne gagne pas grand-chose : l'offre de C7 est accrue d'un sixième passage par heure, et celle du 88 (Bellecour – St Genis Gadagne) gagne un quatrième passage. Deux services de plus par heure pour un pôle qui accueille des milliers de patients, visiteurs et personnels, dont certains seront transférés de Grange Blanche dès septembre, c'est très peu.

Atobus avait annoncé une hiérarchisation des lignes : C8 dans Vaulx-en-Velin et C25 dans Saint-Priest semblent conjuguer la vocation de radiale à celle de desserte locale (assurée en autobus articulés !). Pour la simplification des itinéraires, le cas des lignes 3 (Gorge de loup – Dardilly) et 17 (Sainte Foy – Saint Genis) témoigne des limites de l'objectif : la première se voit gratifiée d'une antenne (dont la suppression était pourtant annoncée...) et la seconde reste sinueuse à souhait.

En revanche, il existe des améliorations au réseau : la desserte des entreprises situées à Ecully, Champagne et Dardilly, dans la zone de Techlid, bénéficie de la simplification de la ligne 21, de la création de la ligne 6 et de l'amélioration de la ligne 89.

On note un premier effort sur les rocades. A l'ouest, la ligne 14 reste la liaison Tassin – Francheville – Oullins. La ligne 45 améliore la liaison entre la Croix-Rousse et Gorge de loup devenant plus directe. Au-delà, elle rejoint l'église de la Demi-Lune avant de revenir sur Champvert pour ensuite desservir Point du Jour et terminer à Valdo, ancien terminus du 66. La nouvelle ligne 90 propose une intéressante liaison Sainte-Foy – Gorge de loup, mais son trajet terminal jusqu'à la gare de Vaise reprend la desserte locale de Loyasse jusqu'à présent assurée par la ligne 45 et dont la juxtaposition apparaît peu équilibrée.

A l'est, quatre rocades sont constituées. D'abord avec la ligne C15 fusionnant la section Charpennes – Bonneval du 27 avec l'actuel 81. Dévié pour desservir La Doua, cet axe propose une liaison intéressante – quoique longue et potentiellement fragile – entre Bron, Laurent Bonneval et le campus de La Doua. Ensuite, avec la fusion du 64 et du 24 pour former un axe Bonneval – Bron – Bachut. Toujours dans le secteur brondillant, la ligne 52 effectuera la liaison Vaulx Grappinière – La Soie – Sept Chemins – Parilly Université, et son service sera prolongé de 21 heures à 0h30. Enfin, plus à l'est encore, la ligne 76 sera prolongée de Saint-Priest à Décines pour prendre en écharpe sur une même ligne les nombreuses zones industrielle de l'est lyonnais.



Citelis 18 n°2210 sur la ligne 70 à Neuville – photo Billy

Au sud, c'est le prolongement du 93 de la gare de Vénissieux à Porte des Alpes qui viendra combler une lacune imposant aujourd'hui un détour par Mermoz-Pinel pour relier Bron et Vénissieux : la jonction entre T4 et le campus de la Porte des Alpes devrait être appréciée.

Au passage, la ligne 27 entame une lente agonie avec un nouveau tracé Saint-Jean – Gratte-Ciel : son tracé dissocié dans Villeurbanne (aller par le cours Lafayette, retour par la rue Anatole France) n'est pas lisible, et la ligne 27 marche sur les pas du 34 dans le secteur Bellecombe. Qui plus est, avec un bus toutes les 20 minutes, la ligne 27 pourrait connaître le sort de l'actuel 9, qui est purement et simplement supprimé.

Toujours au chapitre des progrès, plusieurs lignes voient leur desserte prolongée en soirée : la ligne 35 Bellecour – Vénissieux Charréard circulera jusqu'à minuit au lieu de 22 heures. Devenue C9, le 99 prolongera jusqu'à 0h30 au lieu de 21 heures. Le dernier départ de la ligne 50 Saint-Priest – La Fouillouse sera à 21 heures au lieu de 18h30 aujourd'hui, avec un renforcement également le samedi pour proposer un service à la demi-heure (contre une heure aujourd'hui).

Un mot des lignes de proximité : on notera par exemple la transformation assez substantielle de la N78 desservant Rillieux, qui devient S8 avec un tracé plus lisible entre Montessuy, Vassieux, Crépieux et la piscine de Rillieux, desservie toutes les demi-heures contre quatre services journaliers pour l'ancienne navette. La nouvelle ligne S14 à Neuville desservira de nouveaux quartiers et l'hôpital avec une fréquence de 45 minutes. La ligne S4 (l'actuel 61) est modifiée pour desservir l'intérieur de l'hôpital croix-roussien.

Enfin, Atobus est accompagné de la création de nouvelles voies réservées pour regrouper certains itinéraires et remonter les files de circulation à l'approche des grands carrefours : rue professeur Florence et rue Viala à l'approche de Grange Blanche, sur le pont Wilson...

Il y a donc des efforts sur la structure du réseau, mais le contenu reste au final assez décevant : cette refonte du réseau, souhaitable dans ses principes, moins dans ses applications, risque assurément de poser d'importantes difficultés sur plusieurs itinéraires de l'agglomération où des réductions d'offre sont réalisées dans des quartiers en pleine croissance, et on serait tenté de penser que les progrès sur les rocade sont réalisés en prélevant des moyens sur des radiales dont le trafic continuera pourtant d'augmenter par la poursuite d'une dynamique immobilière forte dans plusieurs secteurs (comme le 3^{ème} arrondissement)

Quelles seront les marges d'adaptation d'Atobus lorsque le nouveau réseau sera confronté à la pratique ?

Atobus ou Les Chiffres et les Lettres, le compte n'est pas bon !

Nous allons tenter de décrypter la nouvelle numérotation et la signalétique qui l'accompagne. Cette renumérotation devrait paraît-il faciliter la mémorisation et la clarté du nouveau réseau BUS...

- C** **1** Un indice de ligne sur fond gris précédé d'un logo « C » rouge signifie que votre est ligne est une ligne de BUS majeure.
- C** **24** **24E** Un indice de ligne sur fond marron précédé d'un logo « C » rouge signifie que votre est ligne est une ligne de BUS majeure Express.
- BUS** **2** Un indice de ligne rouge sur fond blanc précédé d'un logo « BUS » rouge signifie que votre est ligne est une ligne de BUS complémentaire.
- BUS** **3/89** Un indice de ligne bleu sur fond blanc précédé d'un logo « BUS » rouge signifie que votre est ligne est une ligne de BUS complémentaire qui ne fonctionne qu'en soirée à partir de 20h30 / 21h.
- BUS** **15** **15E** Un indice de ligne marron sur fond blanc précédé d'un logo « BUS » rouge signifie que votre est ligne est une ligne complémentaire Express.
- BUS** **101** Un indice de ligne noir sur fond blanc précédé d'un logo « BUS » rouge signifie que votre est ligne est une ligne de CAR départementale accessible au tarif TCL à l'intérieur du Grand Lyon.
- BUS** **105/125** Deux indices de ligne noirs sur fond blanc précédés d'un logo « BUS » rouge signifie que votre ligne est une ligne de CAR départementale accessible au tarif TCL à l'intérieur du Grand Lyon et qui effectue la desserte de 2 itinéraires différents.
- BUS** **T66** Un indice de ligne noir sur fond blanc précédé d'une lettre et du logo « BUS » rouge signifie que votre est ligne est une ligne de CAR départementale accessible au tarif TCL à l'intérieur du Grand Lyon. Le T signifie Transbrevenne, nom du groupement de transporteurs qui exploitent cette ligne. Ce « T » n'a aucun intérêt pour le voyageur mis à part l'induire en erreur. Mais il semblerait que cette fantaisie soit à mettre sur le compte du Conseil Général du Rhône.
- BUS** **100** eurexpo La ligne BUS 100 Eurexpo est une ligne qui circule uniquement lors des salons à Eurexpo. Elle ne fait pas partie des lignes majeures mais elle figure sur le plan lignes fortes...



Un indice de ligne rouge sur fond blanc précédé d'une lettre « S » et d'un logo « BUS » rouge signifie que votre est ligne est une ligne de bus de proximité (anciennement Navette). Le « S » signifie Soyeuse...



Un indice de ligne rouge sur fond blanc précédé des lettres « Zi » et d'un logo « BUS » rouge signifie que votre est ligne est une ligne de bus de desserte des Zones Industrielles. Le « Zi » signifie Zone Industrielle...



Un indice de ligne rouge sur fond blanc précédé des lettres « Ge » et d'un logo « BUS » rouge signifie que votre est ligne est une ligne de bus de rabattement sur les gares SNCF. Le « Ge » signifie Gare Express...



Un indice de ligne bleu sur fond blanc précédé des lettres « PL » et d'un logo « BUS » rouge signifie que votre est ligne est une ligne de bus de nuit. Le « PL » signifie Pleine Lune...



Un indice de ligne rouge sur fond blanc précédé d'un logo « téléphone » rouge et d'un logo Résa Go+ signifie que votre ligne est une ligne virtuelle qui fonctionne uniquement sur réservation auprès d'Allô TCL.



Un indice de ligne jaune sur fond bleu précédé des lettres JD et d'un logo «BUS » rouge signifie que votre ligne est une ligne de bus scolaire.

Pour résumer si cela est possible, nous avons donc **des lignes de BUS majeures** qui sont des lignes de BUS fortes avec ou sans services Express, **des lignes de BUS complémentaires** avec ou sans services Express, **des lignes** de BUS qui sont des **Soyeuses**, **des lignes** de BUS qui desservent des **Zi**, **des lignes** de BUS qui desservent des **Gares en Express**, **des lignes** de BUS **scolaires**, **des lignes** de BUS **de nuit**, **des lignes** de BUS **de soirée**, **des lignes** de BUS **virtuelles** effectuées sur demande en taxi et **des lignes** de BUS qui sont en fait des lignes **de CAR**.

Vous avez compris ? Nous non plus mais l'essentiel étant bien de nous faire croire qu'Atobus est une révolution sur le papier alors que c'est à peine une mutinerie dans les faits.

La palme d'or revient à l'indice 2 qui sera décliné sous 10 catégories différentes: Funiculaire F2, Tram T2, Ligne majeure 2, Ligne Bus complémentaire 2, Ligne Bus Soyeuse S2, Ligne Bus Zone Industrielle 2, Ligne Bus Gare Express 2, Ligne Bus Pleine Lune 2, Ligne Bus Résago 2, Ligne Bus scolaire JD2. Le compte est bon...

The logo consists of a red rounded square containing the word "BUS" in white, followed by the text "LIGNES COMPLÉMENTAIRES" in red.The logo consists of a red rounded square containing the word "BUS" in white, followed by the text "LIGNES SPÉCIFIQUES" in red.The logo consists of a red rounded square containing a white letter "C", followed by the text "LIGNES MAJEURES" in red.

Revenons en aux lignes majeures. Le choix de certaines lignes étant plus que douteux, nous allons donc faire un petit comparatif entre certaines lignes soi disant fortes (ou majeures) et certaines lignes moins fortes (ou complémentaires).

Prenons le cas des lignes C7, C16 et C26 (actuelles lignes 47, 34 et 38)

La définition d'une ligne forte (ou majeure) est donc une amplitude de 5h à 0h30 tous les jours de la semaine (sauf les dimanches et jours fériés où le service commence plus tard le matin), avec une fréquence identique entre 7h et 20h et un horaire valable toute l'année (sauf l'été).

Vous allez voir que le résultat est affligeant !

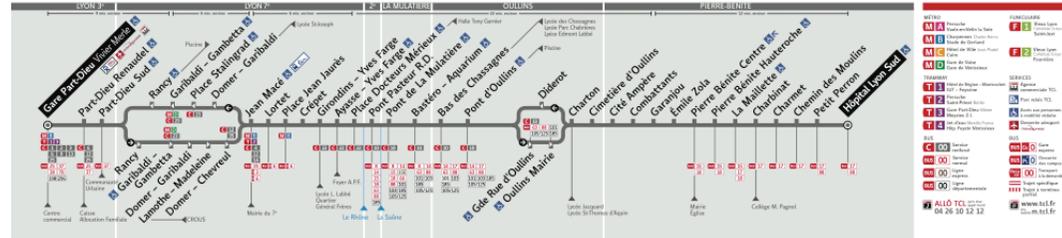
Les documents présentés dans les pages suivantes proviennent du guide du réseau 2011 – propriété SYTRAL – KEOLIS Lyon

Ligne C7:

Premier départ à 5h10 et 6h00

Dernier départ à 21h45 et 22h35

Fréquence 10 min



PREMIER DEPART	de GARE PART DIEU VM	6 h 00 (6 h 45 le dimanche)
	de HÔPITAL LYON SUD	5 H 10 (6 h 45 le dimanche)
DERNIER DEPART	de GARE PART DIEU VM	22 h 35
	de HÔPITAL LYON SUD	21 h 45

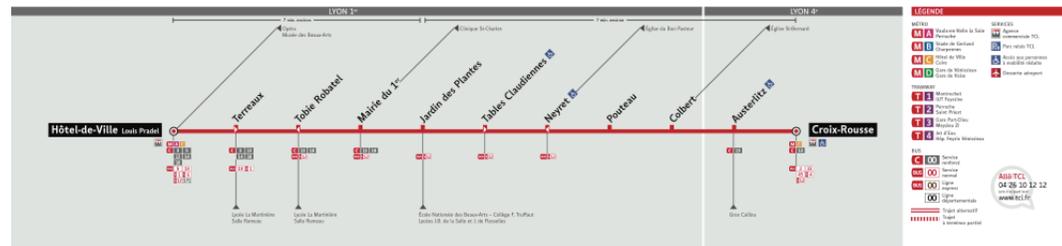
FREQUENCE	MATIN	APRES-MIDI	SOIR
	7 h 9 h 13 h	16 h 19 h	
SEMAINE	10 mn	10 mn	30 mn
SAMEDI	20 mn	12 mn	30 mn
DIMANCHE ET FÊTES (1)	50 mn	30 mn	30 mn

La ligne majeure C7 bénéficie d'une moins bonne fréquence en HP que la ligne spécifique S6 et surtout d'une fin de service anticipée à 22h35 !

L'argument numéro 1 des lignes majeures tombe à l'eau !

C 7 Gare Part-Dieu Vivier Merle • Jean Macé • Pont d'Oullins • Pierre Bénite Centre • Hôpital Lyon Sud

BUS S 6 Hôtel de Ville Louis Pradel • Croix-Rousse



PREMIER DEPART	de HÔTEL DE VILLE LOUIS PRADEL	5 h 30 (6 h 30 le dimanche)
	de CROIX ROUSSE	5 h 20 (6 h 20 le dimanche)
DERNIER DEPART	de HÔTEL DE VILLE LOUIS PRADEL	00 h 00
	de CROIX ROUSSE	23 h 50

FREQUENCE	MATIN	APRES-MIDI	SOIR
	7 h 9 h 13 h	16 h 19 h	
SEMAINE	8 mn 10 mn	10 mn 8 mn	30 mn
SAMEDI	15 mn	10 mn	30 mn
DIMANCHE ET FÊTES (1)	30 mn	30 mn	30 mn

Ligne C16:

Premier départ à 4h50
 Dernier départ à 22h15 et 22h30
 Fréquence 10 à 12 min

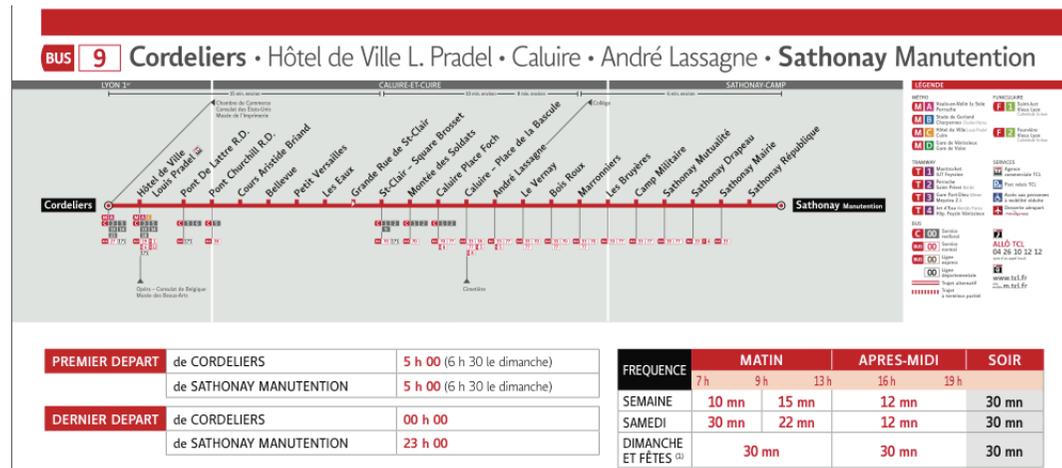
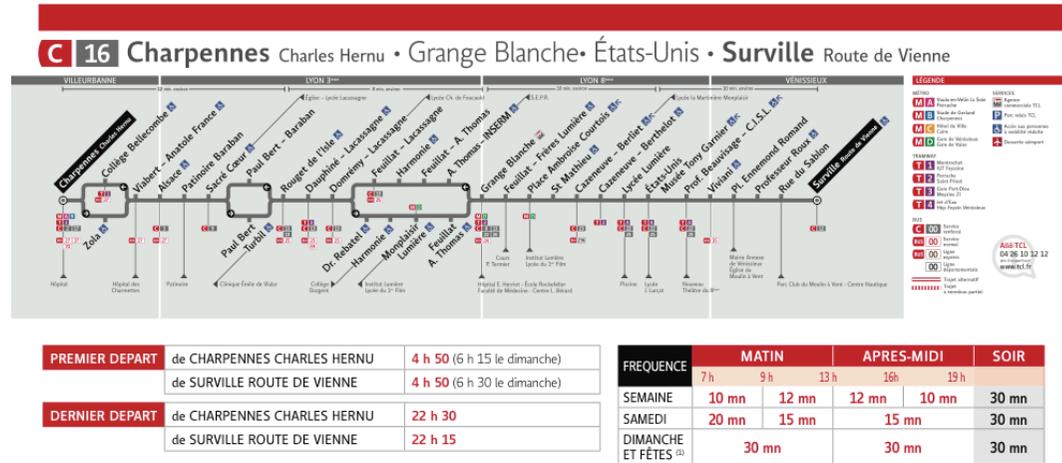
La ligne majeure C16 bénéficie de la même fréquence en HP matin que la ligne complémentaire 9.

La ligne 9 finit son service plus tard que la ligne C16 pourtant la ligne C16 est une ligne 100% centre ville alors que la ligne 9 est une ligne de banlieue.

On notera que « le progrès n°2 – régularité » tombe à l'eau également car la ligne C16 n'a pas la même fréquence tout au long de la journée (10 à 12 min)...

Ligne 9:

Premier départ à 5h00
 Dernier départ à 23h00 et 00h00
 Fréquence 10 à 15 min



Ligne C26:

Premier départ à 5h15 et 5h35

Dernier départ à 22h40

Fréquence 10 min

La ligne majeure C26 bénéficie d'une moins bonne amplitude horaire que la ligne complémentaire 67.

Pourtant la ligne C26 est une ligne 100% centre ville qui dessert des générateurs de trafic importants comme la Cité Internationale, le centre de Villeurbanne et Grange Blanche.

La ligne 67 qui est une ligne de banlieue n'a pas à rougir de ses fréquences (notamment en heure de pointe matin) et de son amplitude face à la ligne « forte » C26

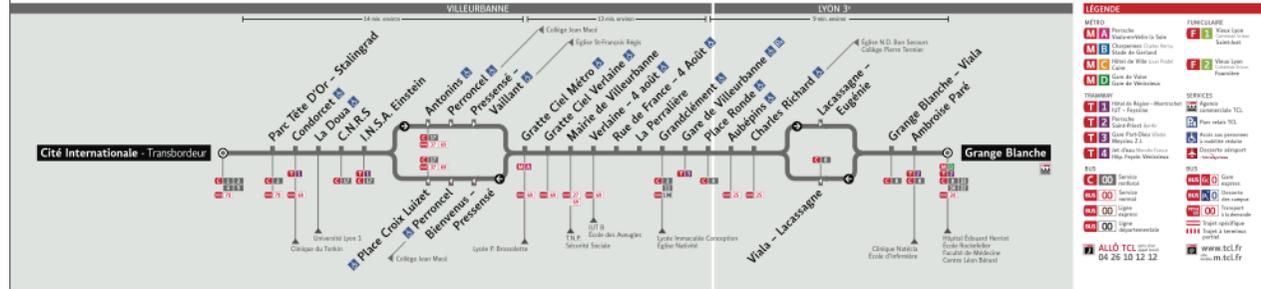
Ligne 67:

Premier départ à 4h45 et 5h00

Dernier départ à 23h57 et 00h00

Fréquence 10 à 15 min

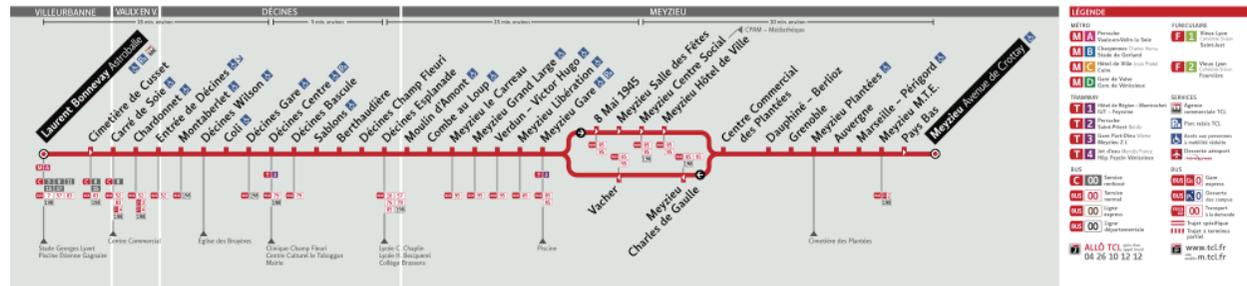
C 26 Cité Internationale – Transbordeur • La Doua • Gare de Villeurbanne • Grange Blanche



PREMIER DEPART	de CITÉ INTERNATIONALE TRANS	5 h 15 (7 h 05 le dimanche)
	de GRANGE BLANCHE	5 H 35 (6 h 30 le dimanche)
DERNIER DEPART	de CITÉ INTERNATIONALE TRANS	22 h 40
	de GRANGE BLANCHE	22 h 40

FREQUENCE	MATIN			APRES-MIDI		SOIR
	7 h	9 h	13 h	16 h	19 h	
SEMAINE	10 mn	15 mn	13 h	10 mn	19 h	20 mn
SAMEDI		15 mn		10 mn		20 mn
DIMANCHE ET FÊTES (1)	30 mn	20 à 30 mn		20 mn		20 mn

BUS 67 L. Bonnevey Astroballe • Décines Centre • Meyzieu Gare • Meyzieu Av. de Crottay



PREMIER DEPART	de LAURENT BONNEVEY	5 h 00 (6 h 50 le dimanche)
	de MEYZIEU AVENUE DE CROTTAY	4 h 45 (6 h 51 le dimanche)
DERNIER DEPART	de LAURENT BONNEVEY	00 h 00
	de MEYZIEU AVENUE DE CROTTAY	20 h 59
	de MEYZIEU PLANTÉES	23 h 57

FREQUENCE	MATIN			APRES-MIDI		SOIR
	7 h	9 h	13 h	16 h	19 h	
SEMAINE	10 mn	15 mn	13 h	15 mn	12 mn	30 mn
SAMEDI		20 mn		15 mn		30 mn
DIMANCHE ET FÊTES (2)		40 mn		30 mn		30 mn

Depuis L.Bonnevey, seul Meyzieu Plantées est desservi à partir de 21 h du lundi au dimanche.

Correspondances n°57 – Eté 2011

La communication sur le projet Atobus: L'habit ne fait pas le moine dit-on souvent, attention aux effets d'annonces, nous sommes de grands enfants mais nous ne croyons plus au père Noël même quand il est bien déguisé !

Si l'idée de restructuration du réseau BUS était bonne, le résultat est loin d'être à la hauteur de nos espérances.

Le cas du 28 relégué au rang de balade touristique dans Vaulx-en-Velin avec une amputation très dommageable de son parcours entre Grange Blanche et Part Dieu s'apparente à de la science-fiction !

Le 13 qui traversera tout Lyon pour rejoindre Grange Blanche pour effectuer la liaison entre Hôpitaux Nord et Est avec des véhicules standards alors que le 28 actuel déborde aux heures de pointe est très paradoxal !

Enfin le décroisement du 18 et du 44 restera une énigme.

Certaines lignes majeures n'ont de « majeur » que le nom et l'indice. La renumérotation a bafoué des années d'empreintes historiques notamment pour les lignes 4,6,10,12,13,18 etc...

Le plan du réseau est illisible avec cette très complexe hiérarchisation des lignes:

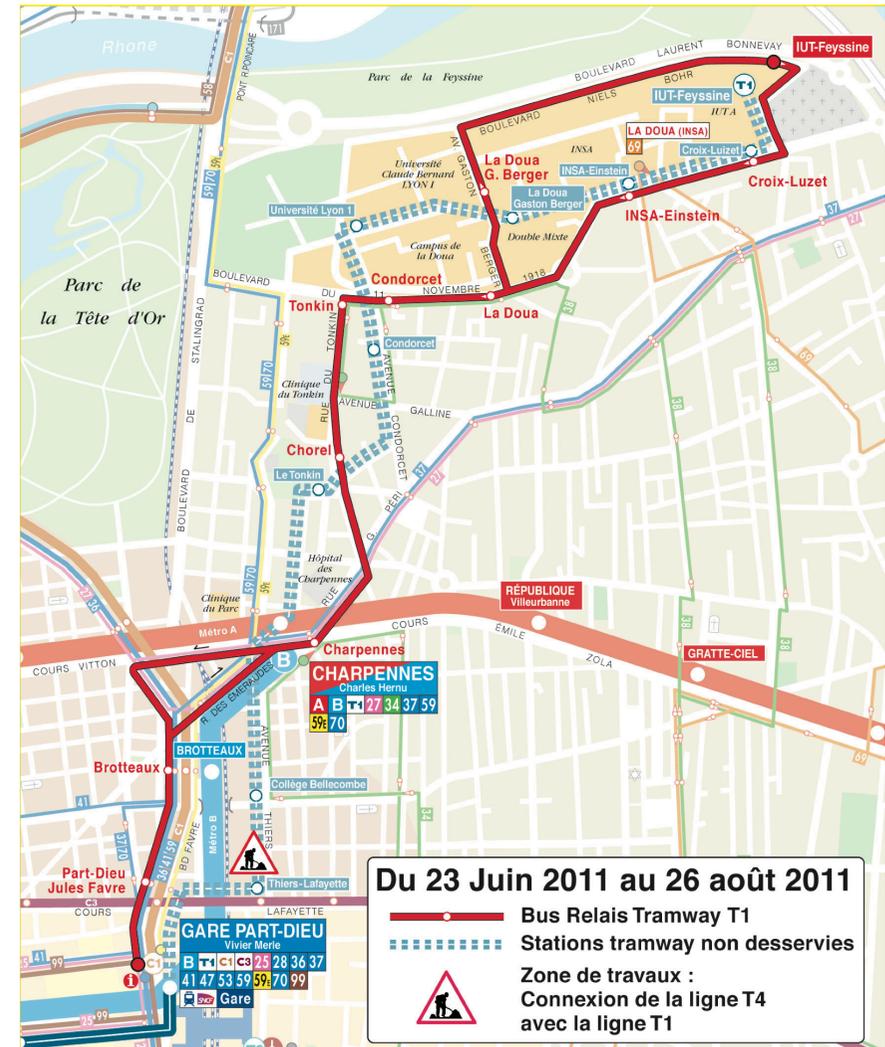
- Les lignes de tram de la même couleur, une erreur à réparer au plus vite !
- Le changement fantaisiste de couleur de la ligne métro A également.
- La redondance des indices de lignes aux arrêts importants: 6 et C6 à Gare de Vaise, 9 et C9 à Cordeliers, 25 et C25 à La Part Dieu...
- La synergie métro / tram / bus n'existe pas, les horaires des modes lourds restent malheureusement inchangés et indignes parfois d'une ville qui voudrait faire partie des « capitales » européennes. En effet la ligne A continuera de proposer un dernier départ vers le centre ville à minuit alors que des bus arriveront bien au delà de cet horaire aux pôles d'échange de Bonnevay et de La Soie. A quand un Atoutram et un Atoumétro ?
- Atobus ne prend pas en compte les nouveaux besoins nocturnes. Si un effort très appréciable a été consenti sur de nombreuses lignes en ce qui concerne les fréquences en début de soirée (tranche 19h – 21h), on notera qu'après 21h, il faut quand même être motivé pour prendre sortir en bus. Idem pour Pleine Lune, on aurait pu penser que les chiffres de fréquentation qui sont très satisfaisants auraient incité les autorités compétentes à booster un peu les fréquences à savoir proposer un départ toutes les 30 min au lieu d'1h au moins pour les nuits de vendredis et samedis. On aurait également pu penser à faire circuler ces lignes toute l'année et surtout les veilles de fêtes. Enfin une modification du parcours de S1 / PL1 avec une meilleure de desserte de Villeurbanne est toujours attendue.

Quelques bons points sont cependant à signaler:

- La création de liaisons transversales périphériques (lignes 76 et 90). Il est par contre dommage que l'idée n'ait pas été poussée plus loin avec par exemple la création des liaisons Métro Bonneval – Métro Parilly express par périph Est, Métro Bonneval – Métro Vaise express par périph Nord et pour boucler la boucle une liaison Métro Parilly – Métro Gerland express par périph Sud.
 - Un effort sur les fréquences de début de soirée.
 - Plusieurs lignes bénéficient dorénavant d'un service entre 21h et minuit.
 - Une meilleure amplitude et fréquence sur des lignes stratégiques.
 - La mise en service de 79 bus articulés pour renforcer certaines lignes majeures.
 - De nouvelles dessertes intéressantes dans des secteurs jusqu'à présent enclavés.
 - Une simplification de certaines lignes qui en avait bien besoin.
- L'heure des comptes a sonné, en attendant la mise en place du réseau et de voir si nos craintes sont justifiées sur le terrain, nous donnons la note provisoire de 8/20 en sachant qu'une numérotation plus simple et plus claire aurait permis de faire monter la note à 12/20. Rendez vous à l'automne pour la note finale.

Pendant l'été, le tram se refait une beauté, alors il est remplacé par des articulés.

Pour permettre le raccordement des lignes T1 et T4 dans le cadre du prolongement de T4 à La Doua, le carrefour Thiers - Lafayette est pour la 3^{ème} fois en travaux depuis la mise en service de T1. Le trafic est interrompu tout l'été sur la ligne T1 entre les stations Gare Part Dieu Vivier Merle et La Doua IUT Feysine. Des bus articulés prennent le relais sur la zone non desservie.



Document SYTRAL - KEOLIS Lyon



Les rames de T1 font leur terminus à la station Gare Part Dieu Vivier Merle à l'aide d'un aiguillage californien.





Document SYTRAL – KEOLIS Lyon



Pour permettre la construction de la ligne T2+ Eurexpo (futur T5), la ligne T2 est limitée à la section Perrache – Jean XXIII – Maryse Bastié tout l’été. Des bus articulés prennent le relais sur la section non desservie.



Les rames de T2 font leur terminus à la station Jean XIII – Maryse Bastié à l'aide d'un aiguillage californien.





Citelis hybride n°2600 en test sur la ligne 27 vu sur l'avenue de Saxe en mai 2011 – photo Ibou

L'actualité de Lyon en Lignes

Sortie du 27 aout 2011

Un hommage au réseau BUS TCL qui sera totalement revu le 29 août 2011 est organisé le samedi 27 août 2011. Le programme reste à définir mais ce sera la dernière possibilité de voir des lignes qui vont disparaître.

Nous comptons sur votre présence.

L'équipe de Lyon en Lignes

La photo du mois

Un concours de photographie mensuel va être lancé sur le forum. Le gagnant verra sa photo affichée sur la page d'accueil du site Lyon en Lignes et en cas de publication d'un nouveau numéro du mag, sa photo figurera dans la rubrique Photo du mois.

Rendez vous sur le forum pour plus de renseignements.

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

Pour plus de transparence et de respect de la personne, nous évitons autant que possible de faire apparaître les visages du personnel du réseau TCL et des passants. Lors des prises de vue en gros plan, nous demandons systématiquement l'autorisation à la personne intéressée si cela est possible (véhicule à l'arrêt).

Si votre visage apparaît sur une photo parue dans notre Mag, merci de nous en excuser et de nous le signaler afin que nous puissions faire le nécessaire. Merci à vous pour votre compréhension.

Pour toute suggestion, commentaire ou critique, n'hésitez pas à vous exprimer par mail. Si une photo vous plait 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 tous ceux qui ont aidé à la conception de ce numéro du magazine Correspondances.

Création Lyon en Lignes – Août 2011