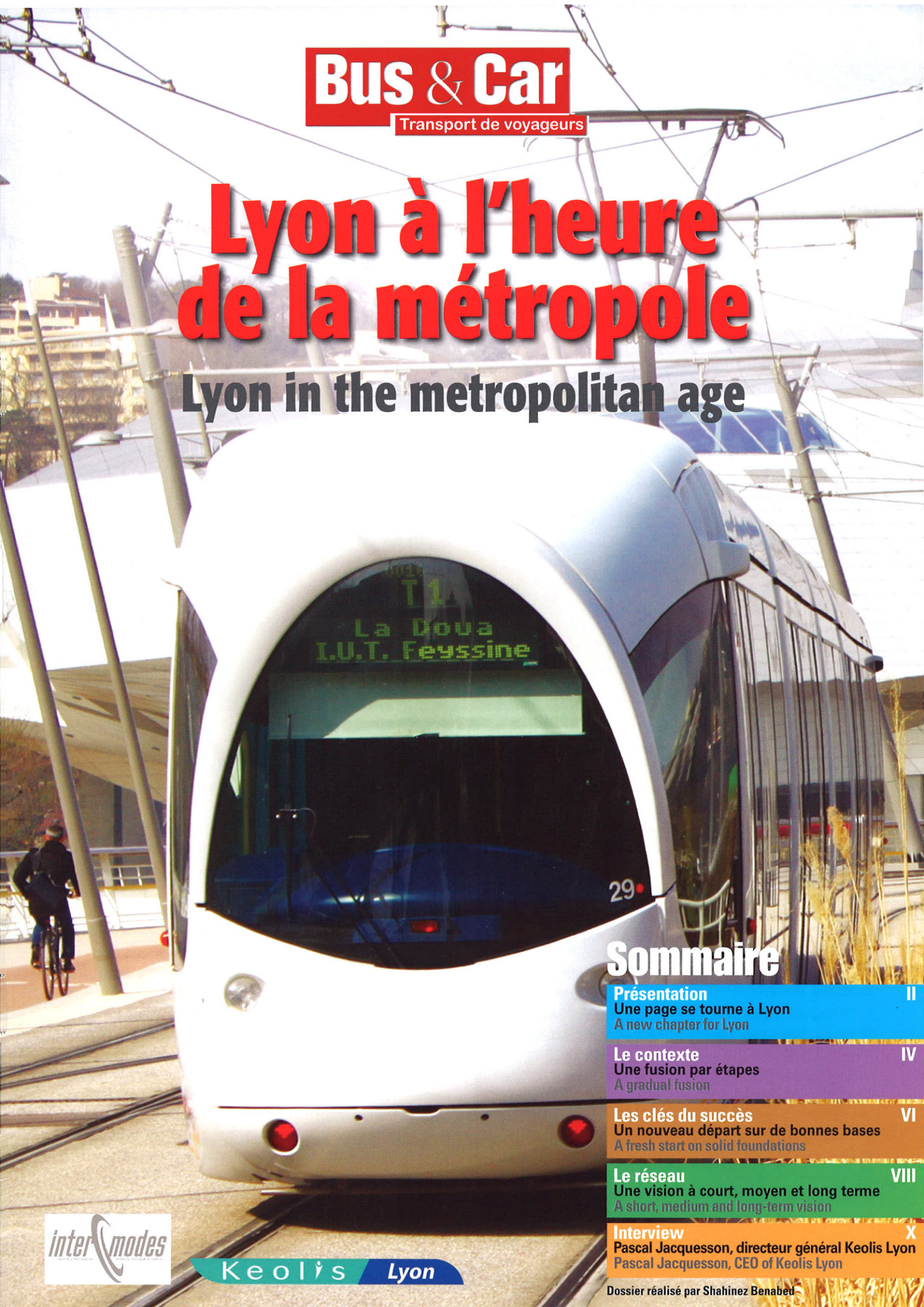




Bus & Car

Transport de voyageurs

Lyon à l'heure de la métropole

Lyon in the metropolitan age

Sommaire

Présentation

Une page se tourne à Lyon
A new chapter for Lyon

II

Le contexte

Une fusion par étapes
A gradual fusion

IV

Les clés du succès

Un nouveau départ sur de bonnes bases
A fresh start on solid foundations

VI

Le réseau

Une vision à court, moyen et long terme
A short, medium and long-term vision

VIII

Interview

Pascal Jacquesson, directeur général Keolis Lyon
Pascal Jacquesson, CEO of Keolis Lyon

X



Intermodes Après Bordeaux en octobre dernier, la 8^e visite d'étude du Club européen des villes et régions intermodales s'est tenue à Lyon les 12 et 13 mars.

Pense-bête

Le Club européen des villes et des régions intermodales

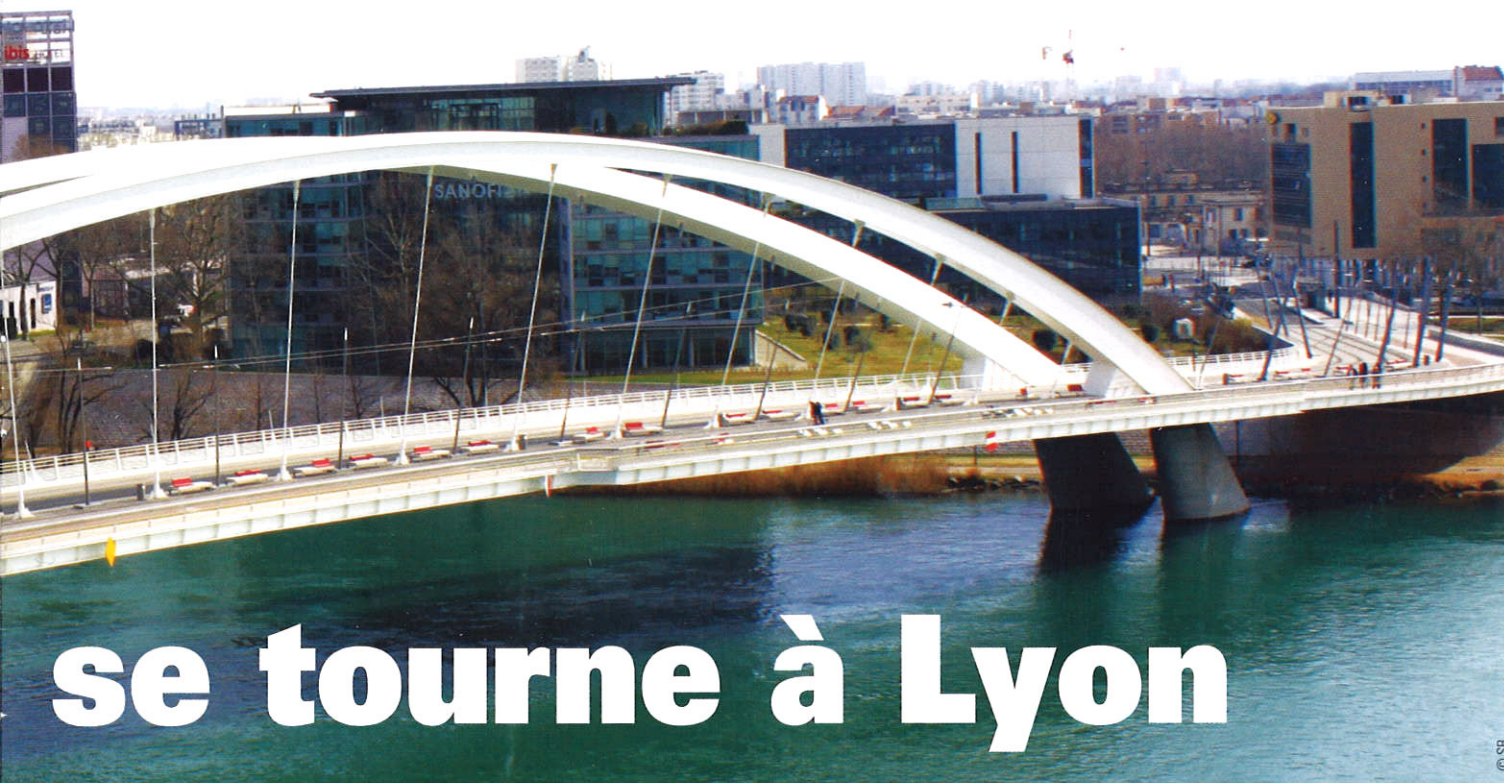
Le Club européen des villes et régions intermodales a été créé par Intermodes, congrès dédié à l'intermodalité. Il a pour but d'organiser des visites dans différentes villes européennes, considérées comme des exemples en matière d'intermodalité.

Le 1^{er} janvier 2015, Lyon tournait une page en termes d'organisation des compétences. À cette date, la fusion, sur 59 communes, du département du Rhône et de la communauté urbaine de la capitale des Gaules était actée. Elle a donné naissance à la métropole de Lyon. Ce changement de nom ne devrait pas être que symbolique, car en réduisant le nombre d'acteurs, la nouvelle métropole doit simplifier les prises de décisions au niveau des politiques publiques. Un objectif qui, s'il est atteint dans les prochains mois, pourra permettre d'harmoniser les actions

menées à l'échelle du territoire et favoriser, entre autres, l'intermodalité dans les transports en commun.

Ce potentiel quant à la mobilité durable n'a pas échappé au Club européen des villes et régions intermodales. Les 12 et 13 mars, il a en effet organisé une visite d'étude dans la capitale rhodanienne. Objectif : présenter à la vingtaine de participants, principalement des représentants de collectivités françaises et belges, les rouages de cette nouvelle organisation administrative, unique en France, mais aussi ses intérêts et les étapes qu'il reste à franchir pour un fonctionnement optimal.

La visite a aussi été l'occasion de découvrir plus en profondeur tous les acteurs de la mobilité lyonnaise et les actions déjà menées en faveur de l'intermodalité par le Sytral (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise). Actions sur lesquelles la nouvelle métropole pourra s'appuyer, ou qu'elle devra améliorer. Enfin, la rencontre a permis de découvrir les projets d'envergure, déjà envisagés à court, moyen et long terme, tels que la refonte de la gare Lyon Part-Dieu ou les prolongements de lignes prévus sur le réseau lourd de l'agglomération. Tout un programme. ■



se tourne à Lyon

A new chapter for Lyon

After Bordeaux last October, the European Club of Intermodal Regions and Cities set a course for Lyon for its eighth study visit on 12 and 13 March.

A new era dawned in Lyon on 1 January this year with an overhaul of the city's organisational structure, the 59 communes of the Département of the Rhône fusing with the Urban Community to form the Metropolis of Lyon. The name change is by no means symbolic either, and the expectation is that, with fewer stakeholders involved, the new authority will find decision-making on public policy issues a smoother process. Should that prove to be the case, a greater harmonisation of public transport policy ought to become possible in the next

few months, which in turn ought to facilitate intermodality. The increased scope for sustainable mobility attracted the attention of the European Club of Intermodal Regions and Cities, who organised a study visit to Lyon on 12 and 13 March. The objective was to show more than 20 participants (primarily representatives from French and Belgian local authorities) the workings of this new administrative structure – which is unique in France – as well as its advantages and the steps that still need to be taken to achieve an optimal level of functioning.

The visit also provided an opportunity to examine intermodality initiatives that have already been implemented by Sytral (the local transport authority) and other mobility organisations in Lyon – and which the new Metropolis can draw upon or will perhaps need to improve. Lastly, the trip offered a chance to find out more about plans for various short, medium and long-term projects, such as renovations to the Lyon Part-Dieu railway station and line extensions on the local transport network. ■



Reminder

The European Club of Intermodal Regions and Cities

The European Club of Intermodal Regions and Cities was created by Intermodes, an annual convention dedicated to intermodality. The Club organises study visits to European cities which set an example in the realm of innovative mobility schemes.

Si la création de la métropole de Lyon a bien eu lieu le 1^{er} janvier 2015, le syndicat mixte des transports lyonnais se donne cependant jusqu'au mois de septembre pour s'organiser.



Une fusion par étapes

Supprimer quelques épaisseurs du mille-feuille administratif français pour faciliter la mise en place de politiques publiques plus efficaces, plus harmonieuses. Voilà un des objectifs affichés de la toute jeune métropole de Lyon. Créée officiellement le 1^{er} janvier dernier, elle résulte de la fusion de la communauté urbaine de la capitale des Gaules avec le département du Rhône. Forte de 1,3 million d'habitants, elle s'étend sur les 59 communes qui composaient le territoire de feu le Grand Lyon. Cette fusion, et ce nouveau nom, ont été votés dans le cadre de la loi Maptam*. Ils permettent à la jeune métropole de gérer toutes les affaires d'intérêt métropolitain sur son territoire, à savoir : « les

conditions de son développement économique, social et environnemental au moyen des infrastructures, réseaux et équipements structurants », indique l'article L3611-2 du code général des collectivités territoriales. Le transport public fait lui aussi partie de cette réforme organisationnelle de taille. C'est le Sytral (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise) qui est chargé de développer et d'harmoniser les actions en faveur de la mobilité durable

de la métropole. Il aura les mains plus libres pour mener des projets sans souffrir de l'éclatement des compétences si répandu sur le territoire français. Le Sytral pourra aussi corriger certains problèmes existants, notamment ceux qui concernent le partage de l'espace public (un article dédié à ce sujet sera publié dans un prochain numéro de *Bus & Car*). De plus, en théorie, le syndicat pourra travailler à renforcer l'interconnexion des modes. En revanche, pas question pour autant de pré-

cipiter les choses. Si la fusion des services de transport a bel et bien eu lieu en ce début d'année, ce n'est véritablement qu'à compter de septembre que le Sytral aura définitivement achevé sa transformation et mettra en place de nouveaux outils via son opérateur Keolis. ■

* La loi Maptam : loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Adoptée le 27 janvier 2014, son objectif est notamment de clarifier les compétences des collectivités françaises. C'est dans ce texte que le statut particulier de la métropole de Lyon a été prévu.



A gradual fusion

Although the Metropolis of Lyon came into being on 1 January, the local joint transport association has given itself until September to complete the reorganisation process.

The desire to strip away some of the layers of French bureaucracy was a driving principle behind the creation of the Metropolis of Lyon, with the new entity hoping to render public policymaking more efficient and harmonious. In existence since 1 January, the Metropolis resulted from the fusion of Lyon's Urban Community with the Département of the Rhône, its 1.3 million inhabitants spread across the 59 communes that made up the now defunct Greater

Lyon. The fusion and new name were made possible by the Maptam Law* of 27 January 2014, and the new body is now able to manage all metropolitan affairs within its territory: namely, "the conditions of its economic, social and environmental development, by means of infrastructure, networks and structural facilities", according to Article L3611-2 of France's local government regulations. Public transport thus falls squarely within the remit of the new administration – and the organisation charged with developing measures that

favour sustainable mobility in the Metropolis is Sytral. The local joint association, Sytral will now have a freer hand to manage projects without having to negotiate the myriad authorities so common elsewhere in France. It will also be able to address existing problems, such as the sharing of public space (an issue Bus & Car will explore in its next edition) and, in theory, will be able to work on bolstering interconnectability between modes. Nevertheless, these changes will not happen overnight. The fusion

of local transport services took place at the start of the year, but Sytral is not expected to complete the process of transformation – or introduce new measures via its operator, Keolis – until September. ■

* The Maptam Law : the law on the modernisation of territorial public action and the strengthening of metropolitan cities. Adopted on 27 January 2014, its purpose was above all to initiate a clarification of responsibilities at local level, and it was the text of this law which outlined the status of the Metropolis of Lyon.

Un nouveau départ sur de bonnes bases

La toute jeune métropole, qui devra faire ses preuves dans les mois et les années à venir, ne part pas de rien en matière d'intermodalité. En effet, un lourd travail d'interconnexion de l'existant et des actions innovantes ont déjà été menés. Retour sur les plus emblématiques.



DES INFRASTRUCTURES INNOVANTES

Une réflexion pour développer des infrastructures réservées aux modes doux et aux transports publics a été initiée. Elle a abouti à la mise en service de plusieurs solutions innovantes. Parmi elles, on trouve le Pont Raymond-Barre. Dédié au tramway et aux modes doux, il a vu le jour avec le prolongement de la ligne de tramway T1, inauguré en février 2014. Dans la même veine, la passerelle de la Paix a été ouverte en mars dernier. Consacrée aux vélos et aux piétons, elle est située au nord de Lyon. Enfin, le tunnel de la Croix-Rousse a été inauguré en 2013. Réalisé à partir d'un ancien tunnel de sécurité, parallèle à un tunnel routier, il est long d'1,7 km et traverse la presqu'île lyonnaise. Il est à ce jour le plus long tunnel modes doux-transport en commun au monde. Plébiscité par les cyclistes, il a pourtant été rapidement victime de son succès et des accidents ont nécessité quelques adaptations (augmentation de la luminosité, suppression de bancs, etc.).

INNOVATIVE

The need to develop infrastructure dedicated to soft modes and public transport has been another area of focus, leading to several innovative solutions. Among these are the Pont Raymond-Barre, a bridge designed for trams and soft modes which was completed in February 2014 during extension works on

UNE INTERCONNEXION ASSURÉE

À quelques exceptions près, force est de constater que nombre d'actions ont été menées pour favoriser l'interconnexion.

Cela, tant au niveau de l'information voyageurs (avec notamment le projet Optimod'Lyon lancé en 2012 qui propose un calculateur d'itinéraire en temps réel et prédictif), que de la billettique (la carte OÛRA!, titre utilisable sur les TER et sur plusieurs réseaux urbains de Rhône-Alpes).

La connexion des modes est aussi assurée par le développement de pôles d'échanges multimodaux, tels que celui de la gare d'Oullins, inauguré en décembre 2013 avec le prolongement de la ligne B du métro lyonnais.



A fresh start on solid foundations

The newly formed Metropolis of Lyon will not be voyaging into the unknown as it tackles intermodality in the months and years ahead. Significant efforts have already been undertaken in the sphere of interconnection, and the local area has benefited from a number of innovative measures. We take a look at the most noteworthy.



© DR

INFRASTRUCTURE

the T1 tramway line. Similarly, the passerelle de la Paix footbridge, which can be used by pedestrians and cyclists, opened in the north of Lyon in March, while the new Croix-Rousse tunnel was inaugurated in 2013. Built alongside a road tunnel and based on an old safety tunnel, this new tunnel

crosses the Lyon peninsula and, at 1.7km, is the longest sustainable transport tunnel in the world. Much used by cyclists, the tunnel has nonetheless proved a victim of its own success, with a number of accidents necessitating modifications such as an increase in luminosity and the removal of benches.

IMPROVED INTERCONNECTABILITY

Save for a few exceptions, transport interconnectability has been bolstered thanks to a number of measures. These include initiatives relating to passenger information – for example, the Optimod'Lyon project, launched in 2012, which offers services such as a real-time, predictive route calculator – and ticketing, with one significant development being the OÛRA! card, a ticket that can be used on the TER regional rail service and several Rhône-Alpes urban networks. The development of various multi-modal hubs has also boosted intermodality, with one such hub opening at Oullins station in December 2013 as part of the extension of Line B of the Lyon metro.



© J.-Philippe Pastre

UN LARGE CHOIX MODAL

Qui dit intermodalité, dit réseau connecté et varié. À ce niveau, la métropole lyonnaise peut s'enorgueillir d'avoir hérité d'un panel de modes de transports en commun varié, maillé et complémentaire. Ainsi, le réseau TCL (Keolis) ne compte pas moins de quatre lignes de métro, cinq lignes de tramway, 97 lignes de bus, huit lignes de trolleybus, deux lignes de funiculaires, et assure 382 millions de voyages par an. Les modes doux et alternatifs ne sont pas oubliés, puisque la métropole dispose de 345 stations de vélo en libre-service Vélo'v, de plusieurs services d'autopartage (tels que Citiz qui compte 1 200 abonnés et 95 véhicules), de covoiturage, etc.

A WIDE CHOICE OF MODES

The hallmark of intermodality is connected and varied networks, and the Metropolis of Lyon inherited an array of transport modes as wide-ranging as they are interlinked and complementary. The TCL (Keolis) network boasts no fewer than four metro lines, for example, as well as five tramway lines, 97 bus routes, eight trolley bus lines and two funicular railways – all of which accommodate 382 million passengers a year. Soft and alternative modes enjoy pride of place as well, with Lyon managing 345 Vélo'v bike-sharing stations in addition to several car-sharing services (including Citiz, which has 1,200 subscribers and 95 vehicles) and carpool schemes.

Une vision à court, moyen et long terme

A short, medium and long-term vision

Au-delà de l'existant, plusieurs petits et grands projets de mobilité sont en cours dans la capitale des Gaules. Étalés sur près d'une décennie, ils devraient permettre de répondre à une demande en augmentation et dynamiser les modes alternatifs à la voiture. Zoom sur les plus emblématiques.

In addition to existing projects, several programmes both small and large-scale are being developed in Lyon. Spread out over the next decade, they ought to help the city respond to rising demand and boost the use of alternative transport modes to the car. We focus on a few of the most eye-catching.



From 2017, the Vélo'v may go electric

In terms of soft modes, one popular idea is to give the Vélo'v programme – Lyon's bike-sharing scheme – a helping hand by making the bicycles electric on demand. This will not be possible until 2017, however, when the service contract between the Urban Community of Lyon and JCDecaux expires.

À partir de 2017, le Vélo'v pourrait s'électrifier

Au niveau des modes doux, une des réflexions du moment est de donner un petit coup d'accélérateur au Vélo'v, les vélos en libre-service lyonnais, en les rendant électrifiables sur demande. Pour cela, il faudra attendre 2017 la fin du contrat de gestion du service qui lie actuellement la communauté urbaine de Lyon à JC Decaux.

Décembre 2015, le tramway T3 se met au football

Le prolongement de la ligne T3 desservira le futur Grand Stade des Lumières où jouera l'équipe de football de l'Olympique lyonnais. Très controversé et ayant fait l'objet d'attaques en justice, le projet, d'un montant de 66,6 millions d'euros, avait initialement été estimé à 33,3 millions.



December 2015, a stadium link on the T3 line

The T3 tramway line is being extended and will serve the Grand Stade des Lumières, the new stadium of Olympique lyonnais that is currently under construction. Highly controversial, the project has faced legal opposition and is due to cost €66.6m – double the initial estimate of €33.3m.



© SB

2019, the T1 line set for extension

Like the T3 line, the T1 tramway line is also due to be lengthened. The new section of track will be 6.7km long and serve 13 stations between Debourg and Hôpitaux Est. Estimated to cost €160m, it ought to cater for 24,600 passengers a year by 2020.

2019, le tramway T1 s'agrandit

Outre le tramway T3, un prolongement de la ligne T1 est aussi prévu. Le nouveau tronçon, d'une longueur de 6,7 km pour 13 stations, circulera entre les arrêts Debourg et Hôpitaux Est. D'un montant estimé à 160 millions d'euros, il devrait permettre à la ligne de transporter 24 600 voyageurs par jour d'ici à 2020.



© J-Philippe Pastre

2020 et au-delà, le bouleversement de la Part-Dieu

La refonte du quartier de la Part-Dieu est sans doute le projet le plus emblématique et le plus ambitieux de Gérard Collomb, maire bâtisseur de la ville rhodanienne. Outre les aspects urbanistiques et immobiliers, le projet prévoit une refonte complète de la gare ferroviaire de Lyon Part-Dieu. Et pour cause, « chaque jour, 125 000 personnes transitent dans la gare, alors qu'elle a été conçue pour en accueillir 35 000 », explique la mission Part-Dieu, la société publique locale qui organise le projet. Parmi les diverses améliorations prévues sur le bâtiment : la création d'une nouvelle voie ferroviaire, l'optimisation des cheminements piétons, et surtout, le doublement de la gare. L'objectif est d'accueillir dans les meilleures conditions les 230 000 voyageurs quotidiens attendus d'ici 2030.

2020 and beyond, changes afoot at Part-Dieu

The renovation project in Lyon's Part-Dieu neighbourhood is without doubt the most iconic and ambitious project of Gérard Collomb, the city's mayor. On top of the programme's goals in terms of urbanisation and real estate, the plans feature provisions for a complete overhaul of the Lyon Part-Dieu railway station – and not before time. "Every day, 125,000 people pass through the station, which was originally designed for 35,000," says mission Part-Dieu, the publicly-owned local body which is managing the project. The various enhancements include a new railway line, improvements to passenger mobility and, above all, a doubling of the station's size, with a view to better accommodating the 230,000 passengers expected per day by 2030.



© SB

2022-2023, le métro en voie de prolongement

Le métro devrait aussi avoir son lot d'améliorations, avec le prolongement de la ligne B sur 2,5 km à partir d'Oullins et jusqu'à Hôpitaux du Sud, pour un coût 394 millions d'euros.

2022-2023, extension plans for the metro

The city's metro network is also due to benefit from attention, with developments including a 2.5km extension of Line B from Oullins to Hôpitaux du Sud at a cost of €394m.

Pascal Jacquesson

Directeur général de Keolis Lyon

*Propos recueillis par Nathalie Leclerc,
cofondatrice du Club européen des villes et régions intermodales.*

Avec 1,7 million de voyages, soit 335 par an et par habitant, le réseau lyonnais est la plus grosse délégation de service public en Europe. Est-ce un défi pour Keolis Lyon d'opérer un tel réseau au quotidien ?

■ C'est effectivement la plus grosse délégation de service public, mais c'est surtout l'un des plus beaux réseaux d'Europe. Il se développe sous l'effet d'une agglomération dynamique qui connaît une croissance spectaculaire sur le plan économique.

Parallèlement, la collectivité a choisi de donner la priorité aux transports collectifs et aux modes doux, avec une politique de développement du vélo et de la marche à pied. La part modale de la voiture a chuté de 53 à 47 % entre 1995 et 2006, et l'objectif est de passer sous la barre des 40 % à l'horizon 2030.

Nous avons la chance de travailler avec une collectivité qui a fait ce choix, et notre objectif est de l'accompagner dans cette voie en visant l'excellence du réseau de transport urbain.

Notre premier niveau d'excellence concerne la qualité de service : nous développons de nouveaux services d'information voyageurs, nous soignons l'accueil client, avec une présence sur le terrain pour optimiser les flux, et nous veillons à la propreté du réseau.

Notre deuxième challenge concerne l'excellence en matière d'innovation technique.

Notamment à travers la mutualisation de l'énergie entre les réseaux métro et tramway et la récupération de l'énergie de freinage, mais aussi par l'expérimentation de trois technologies de bus hybride à l'initiative du Sytral.

Autre innovation, nous avons mis en place de nouvelles méthodes de lutte contre la fraude, comme le contrôle en civil.

Le troisième axe d'excellence est le management et l'esprit de travail dans l'entreprise.

Notre démarche consiste à développer une culture de service centrée sur la qualité des rencontres du quotidien entre nos 4500 agents et les clients.

Depuis plusieurs années, le Sytral mise sur l'intermodalité pour susciter le report modal. Ce choix est-il perceptible en matière de fréquentation voyageurs sur le réseau TCL ?

■ Le réseau lyonnais a la particularité d'être multimodal avec quatre lignes de métro, cinq lignes de tramway, des bus, mais aussi des trolleybus et même un funiculaire.

C'est vraiment une logique de maillage, qui a trouvé son aboutissement avec le réseau Atoubus en 2011. Le réseau bus/trolleybus a totalement été réorganisé autour d'une épine dorsale constituée du réseau métro/tramway et de 26 lignes de bus à haut niveau de service. Comme un métro, ces lignes ont une fréquence régulière toute la

journée et quasiment toute l'année. Plus la peine de regarder l'horaire ! Les autres lignes complètent plus finement le maillage du réseau.

Les résultats sont spectaculaires : au cours des quatre dernières années, la fréquentation du réseau a progressé de 19 % ; à lui seul, le bus a progressé de 22 %.

L'intermodalité avec les modes doux, en particulier avec le Vélo'v dont la première heure d'utilisation est offerte à nos abonnés, ou encore les consignes à vélos développées dans les parcs relais avec le Grand Lyon contribuent à la hausse de la fréquentation.

Dans le cadre du réaménagement du quartier Part-Dieu, nous irons plus loin dans la réflexion intermodale, en particulier sur les itinéraires de marche à pied, pour proposer des alternatives douces et complémentaires aux modes collectifs.

Vous avez tout récemment mené une vague d'études baptisée Keoscopie auprès des 350 000 abonnés du réseau TCL. Quels en sont les principaux enseignements ?

■ Depuis 2008, le groupe Keolis analyse les nouveaux rythmes urbains et leurs conséquences sur la mobilité. À Lyon, nous avons étudié de façon anonyme les déplacements de nos 350 000 abonnés. Il en résulte que, contrairement aux idées reçues, les trajets domicile-travail ne représentent que 20 %

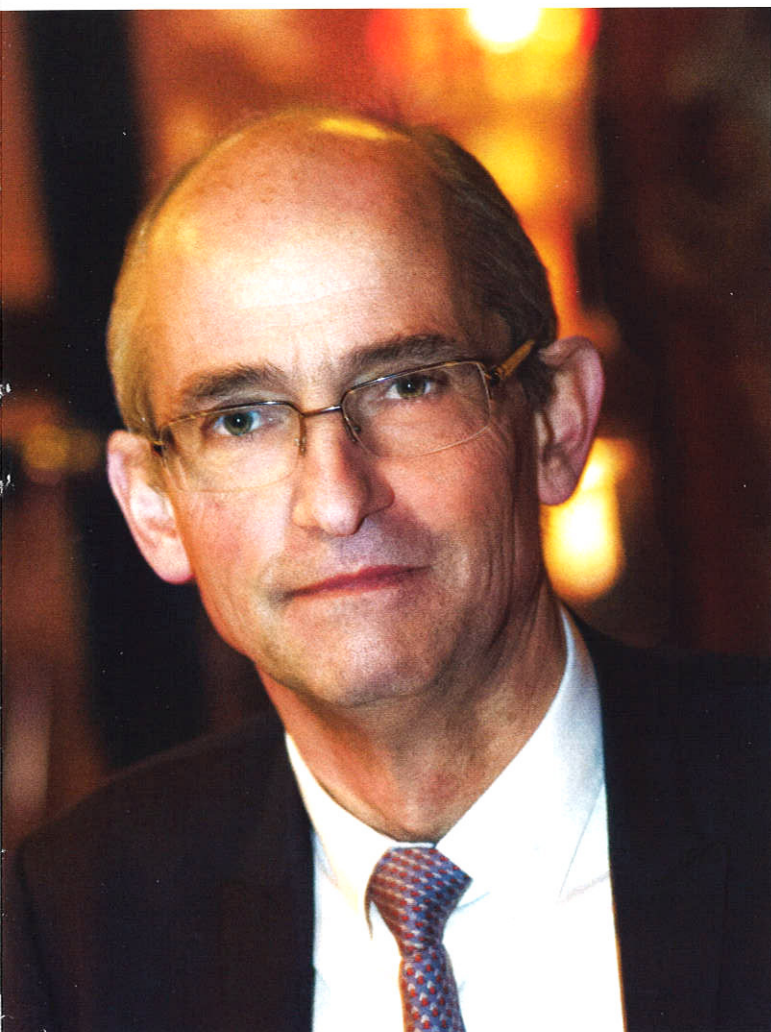
des déplacements. Et pour 60 % des abonnés, les trajets diffèrent d'un jour à l'autre.

Un volet de l'étude concerne plus particulièrement les six millions de visiteurs que Lyon accueille chaque année.

Nous travaillons en partenariat avec l'office du tourisme et avons déjà développé des produits à destination des touristes comme la Lyon City Card qui combine les transports en commun et l'accès aux musées.

Notre objectif est de s'inscrire dans la Welcome Attitude développée par Only Lyon, en proposant un déplacement en transport collectif simple, avec une signalétique adaptée et un accès à l'information voyageurs en plusieurs langues.





© Pierre Elmerich / Intermodes

Pascal Jacquesson

CEO of Keolis Lyon

*Interview conducted by Nathalie Leclerc,
co-founder of the European Club of Intermodal Regions and Cities.*

With 1.7 million journeys per year – or 335 per inhabitant each year – the Metropolis of Lyon's transport network is the largest public-service delegation in Europe. Is it a challenge for Keolis Lyon to operate such a network on a day-to-day basis?

■ It is indeed the largest public-service delegation, but more importantly it's one of the most complete networks in Europe. Its development is fuelled by a dynamic urban area experiencing impressive economic growth. At the same time, the local government has decided to give priority to public transport and soft modes, with a policy to boost transport on foot and by bicycle. The modal share for cars dropped from 53% to 47% between 1995 and 2006, and the objective is to get that figure under 40% by 2030. We're fortunate to be working with a local authority that's made this decision, and we intend to assist this policy by ensuring excellent standards in the urban transport network. Our first priority is quality of service. For instance, we're developing new traveller information services and we're also focused on customer relations, with an emphasis on presence in stations to optimise and facilitate

passenger flow, while we're paying close attention to the cleanliness of the network. Our second objective is excellence in the field of technical innovation, in particular via the pooling of energy between the metro and tram networks, as well as regenerative braking and, at Sytral's initiative, via experimentation on three different hybrid bus technologies. In addition, we have implemented new measures in the fight against fare evasion, such as controls by plain-clothes ticket inspectors.

The third axis of excellence concerns management and the working environment within the company. Our approach is to develop a service culture focused on the quality of daily interactions between our 4,500 employees and our customers.

For several years, Sytral has focused on intermodality as a means of generating modal shift. Has that attitude brought noticeable results in terms of passenger habits on the TCL network?

■ The Lyon public transport network has the particularity of being multimodal, with four metro lines, five tramway lines, bus and trolley-bus routes and even a cable car. There is a real network philosophy there, which culminated in the launch of the Atobus network in 2011. The bus / trolley bus network has been completely reorganised around a "backbone" consisting of metro lines, tram lines and 26 "high-level-of-service" bus routes. As on a metro line, these routes have regular schedules throughout the day and most of the year – so no need to look at timetables any more! The other routes round out the network more fully. The results are spectacular: over the last four years, the network's usage has increased by 19%, with passenger numbers on buses alone rising by 22%. Beforehand, only the metro's figures used to improve each year. Nowadays, every mode of transport is contributing to a rise in network usage. Intermodality and soft modes have helped as well, not least thanks to the Vélov' bike-sharing scheme – which offers the first hour free for subscribers – as well as cycle-park stations at Park-and-Ride sites in Greater Lyon.

Also, as part of the redevelopment of the Part-Dieu area, we intend to pursue our intermodal approach, especially in terms of pedestrian walk routes, in order to propose complementary and alternative solutions to public transport modes.

You recently conducted a series of studies based on responses from the 350,000 registered users of the TCL network. What did you learn from that?

■ Since 2008, the Keolis Group has been analysing new urban tendencies and their impact on mobility. In Lyon, we studied the movements of our 350,000 registered users in an anonymous fashion. We found that, contrary to popular belief, commuter journeys represent only 20% of all trips. And, for 60% of registered users, journeys differ from one day to the next. One aspect of the study related more specifically to the six million visitors Lyon welcomes each year. We're working in partnership with the Tourist Office and have already developed offers for visitors such as the Lyon City Card, which combines public transport use and access to museums. Our goal is to take part in the 'Welcome Attitude' scheme developed by Only Lyon, by offering an easy way to use public transport with modified signage and access to passenger information in several languages.

**ÊTRE PROCHE
DE VOUS,**
C'EST VOUS OFFRIR
TOUJOURS PLUS
DE MOBILITÉ.

www.keolis.com



Aujourd'hui, où que vous alliez, il y a des chances pour que Keolis vous y emmène. Tramway, bus, métro, vélo, train, car, autopartage, covoiturage, navettes maritimes... Keolis, opérateur majeur de transport public, propose à ses voyageurs des trajets fluides et rapides. Pour que mobilité rime avec choix.

Keolis

Nous irons plus loin ensemble