

The image shows a close-up of a train's destination display. At the top, a small rectangular screen displays the letters 'LEL' in a yellow, dot-matrix font. Below it, a larger rectangular screen displays the text 'Lyon En Lignes' in the same yellow, dot-matrix font. The display is set within a white, arched frame. Below the main display is a dark, rectangular panel that is currently blank.

LEL

Lyon En Lignes

Le Mag fête ses 4 ans !

de Lyon en Lignes

Le Mag

de Lyon en Lignes

Le mensuel de Lyon en Lignes

n°49 - Juin 2007
www.lyon-en-lignes.org

Le Mag de Lyon en Lignes
fête ses 4 ans !

4
a
n
s
!



Revue de presse	<i>P4</i>
Découvrez le réseau TCL	<i>P15</i>
Découvrez UTT !	<i>P32</i>
Découvrez UTTL !	<i>P41</i>
Découvrez UTMD !	<i>P47</i>
Coup de coeur	<i>P52</i>
Suivons les travaux	<i>P55</i>
La photo du mois	<i>P82</i>
L'actu de Lyon en Lignes	<i>P83</i>
Droits et remerciements	<i>P84</i>

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.



Polémique sur la largeur des voies de Lea et Leslys
Selon le PRACIT Rhône-Alpes, les futurs tramways seront plus larges que les tramways T30 présents sur nos lignes en cours d'exécution.

Funiculaire : réouverture lundi



Demain, fin de perturbations des lignes 13 et 16

SNCF : quels chantiers ?

Sur les bords-avants plus la Haute-Loire

L'Europe se penche sur Saint-Empéry

Vélo'v innove

Leçon de TER pour les collégiens



Plusieurs groupes de collégiens ont participé à une séance de sensibilisation à la sécurité ferroviaire.

Collision train-voiture



Bus Service à Lyon 3^e Hier à 17h 20, une collision s'est produite entre un tramway et une automobile Golf noire qui s'apprêtait à tourner dans la rue Verdier. Le conducteur de la voiture a été surpris par le choc qui a d'ailleurs légèrement soulevé le véhicule mais aucun blessé n'est à déplorer.

Cours Général-Gilauu : retour à la normale demain

Les travaux de pose des rails à l'arrêt de la ligne de tramway à la Gare de la Gare ont permis de reprendre la circulation normale à partir de demain.

Vélo'v innove

Le vélo innovant

Le vélo innovant

Adaptation de l'offre été / automne 2007**du 2 Juillet 2007 au 31 août :****85** Prolongement à L. Bonnevey uniquement en HC**3 Septembre 2007*:****3** Limitée à Gorge de Loup au lieu d'Hôtel de Ville**10** 1 bus sur 2 prolongé de Champlong à l'Hôpital Lyon Sud**17** Prolongée de St Genis Lycée à St Genis Gadagne**25** Prolongée de Gare Part Dieu à Cordeliers**26** Le samedi après midi, itinéraire par échangeur Porte des Alpes et avenue De Gaulle au lieu de Bd André Boulloche**28** Limitée à Gare Part Dieu au lieu de Vieux Lyon. A partir de 21h, la ligne circule entre L. Bonnevey et Cordeliers**38** Suppression du détour par l'arrêt Dumas de la ligne 69 le dimanche après midi**46 49** Cadencement au départ de Perrache l'après midi, augmentation du nombre de direct**59** Circule désormais le dimanche après midi, fréquence 45mn**70** Augmentation de l'offre**77** Dessert désormais tous les arrêts de la ligne 33 pour les services au départ ou à destination de Cuire Métro**80** Limitée à Gare de Vénissieux au lieu de Parilly. Nouvel itinéraire par la ZI Sampaix à St Fons, rue Charles Martin et bd Lucien Sampaix**96** Passage par le site propre central avenue Tony Gamier en direction de Jean Macé**99** Prolongée de Cordeliers à Vieux Lyon**211** Augmentation sensible de l'offre du lundi au dimanche, circule désormais en semaine jusqu'à 20h50 au lieu de 19h20**212** Prolongée à Gare de Givors Ville, augmentation de l'offre du lundi au dimanche**213 215** Augmentation sensible de l'offre

23 Septembre 2007*:

 Prolongement de L. Bonnevey à Vaulx-en-Velin - Carré de Soie

5 Novembre 2007*:

 Limitée à Vaulx-en-Velin - La Soie au lieu de L. Bonnevey. Passe par la nouvelle voie qui longe T3

 Limitée au trajet Vaulx - Le Bourg - Sept Chemins

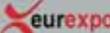
 Suppression de la desserte de la Vaulx - ZI Est, remplacée par la ligne Zi3

 Itinéraire inchangé entre L. Bonnevey et Bron, augmentation du nombre de trajets direct

 Limitée à Vaulx-en-Velin - La Soie au lieu de L. Bonnevey. Passe par l'avenue Roger Salengro et la route de Genas

 Nouvelle ligne qui reprend l'itinéraire abandonné par la ligne 52 (sud) entre Vaulx-en-Velin - La Soie et Vénissieux - La Borelle

 Nouvelle ligne de desserte des ZI Vaulx - Est et Bruyères - Pivolles au départ de Vaulx-en-Velin - La Soie

 Limitée à Vaulx-en-Velin - La Soie au lieu de L. Bonnevey

Ligne B à Oullins et risques naturels

A Oullins, dans le quartier de la Saulaie qui devrait accueillir le prolongement du métro B vers 2013, la construction de sous-sols est actuellement interdite en raison d'un PPRN (Plan de Prévention des Risques Naturels), créé pour protéger ce quartier des crues du Rhône. Un tel plan est incompatible avec le projet de métro du SYTRAL, mais pas d'inquiétude, il ne semble pas faire l'ombre d'un doute qu'il "saute" face à la pression exercée par la commune. Depuis 1970 et la création de l'A7 et d'une digue de protection, aucune crue n'a en effet été enregistrée dans ce secteur, et les élus locaux ont demandé aux ingénieurs de la Préfecture de "revoir leur copie". D'autant plus que 500 logements sont également programmés, et que la commune ne souhaite pas "sacrifier cela". Du côté des verts, on exprime quelques doutes au sujet du dérèglement climatique sur le long terme, ainsi qu'au sujet de la zone "Seveso" toute proche...



Nuisances à Grange Blanche

Les habitants du Cours Albert Thomas, dans le 8ème arrondissement de Lyon, n'en peuvent plus des nuisances sonores et de la pollution. Chose originale, les plaignants ne semblent pas se soucier des milliers de véhicules qui déferlent chaque jour sur cet axe très emprunté de Lyon qui mène de la banlieue jusqu'au cœur de notre cité. Il s'agit bien des bus et autocars, qui sont mis en cause par plusieurs locataires du secteur.

Ils subissent en effet les arrêts répétés de plusieurs lignes, sous leurs fenêtres, et ce sont les locataires des étages inférieurs et du rez-de-chaussée qui semblent les plus touchés : bruit, pollution, dégradations, les bus stationnent parfois plusieurs minutes pour se réguler ou charger des clients, et les habitants n'en peuvent plus. Ils demandent au SYTRAL de songer au déplacement de cet arrêt avec les autres bus, sur la place d'Arsonval (Grange Blanche), afin de délester leur secteur du passage des autocars Transisère, de la navette aéroport Satobus, et de la ligne TCL n°34.

Relayée par la Mairie du 8ème arrondissement, la demande est arrivée au SYTRAL, qui affirme que la place d'Arsonval est déjà saturée, et qu'une ligne de bus supplémentaire ne peut pour le moment y accéder. D'après eux, il faudra attendre la restructuration du réseau liée à l'arrivée du tramway T4 en avril 2009, pour pouvoir éventuellement réfléchir à un redéploiement.

"Il n'y a pas que le bruit, on doit aussi faire face à la saleté qui s'échappe des pots d'échappement" affirme une locataire en colère. "Toute la façade et les joints de fenêtres sont noircis". Que dire alors des milliers des véhicules particuliers qui passent ici chaque jour, en bien plus grand nombre que les autobus et autocars... Ces nuisances sont-elles uniquement liées au passage des bus et cars ?



T4 un chantier qui avance

Du côté du carrefour Etats Unis / Viviani, les travaux de la ligne T4 avancent à grands pas. C'est en effet d'ici qu'ils ont débuté et qu'ils sont donc les plus avancés. En direction du Sud et du passage sous le Bd Périphérique, la "multitubulaire" a été partiellement posée. Elle permet les différentes communications filaires le long de la ligne, comme la vidéosurveillance, la billettique ou encore la coordination des carrefours à feux et la priorité. Dans le carrefour, une partie de plateforme béton a même été constituée, avec pose de quelques traverses. On peut imaginer que les équipes de travaux testent leurs techniques. Des rails ont également été déposés à proximité du chantier. Il s'agit de rails classiques de type "brocca", ou rail à gorge, déjà utilisés sur les lignes T1 et T2 et sur la partie urbaine de T3, alors que la ligne T4 sera intégralement munie d'une plateforme herbeuse...



Baisse de la fraude sur le réseau

Une diminution due à la fermeture des 40 stations du réseau et l'installation des portiques aux entrées. En deux ans, la fraude est passée de 12,7 à 6,5%. Sur l'ensemble du réseau TCL, bus, métro et tramway, le nombre de voyageurs sans titre de transport valide est estimé à 9%, contre 15% en 2005. Outre les portillons dans le métro, la montée dans les bus par la porte avant et le renforcement des contrôles expliquent cette baisse de la fraude.



Halte Ferroviaire de Jean Macé, place à l'action

Le 9 juillet prochain, la halte ferroviaire de Jean Macé va sortir de terre. C'est à cette date que les travaux vont être officiellement lancés, au sud de la Place Jean Macé. Un chantier qui devrait durer jusqu'à fin 2009, et qui sera accompagné par son lot de perturbations.

Des perturbations sonores : les associations de riverains se mobilisent pour faire le point sur les futures nuisances que vont apporter les travaux. Des capteurs ont été mis en place pour mesurer le bruit ambiant, mais le Grand Lyon assure qu'il ne dépassera pas les normes en vigueur, et que la plupart des bruits seront d'ailleurs masqués par la seule circulation automobile, intense dans le quartier.

Des perturbations de circulation : le démontage prochain du pont route situé entre les deux ponts ferroviaires va entraîner dans un premier temps une fermeture de l'avenue Jean Jaurès en direction du Sud, et une déviation du trafic Sud > Nord par la voie à contre sens. Ainsi, il sera impossible de rejoindre Gerland depuis Berthelot en tourne à droite. La ligne TCL n°96 va ainsi être limitée au sud des voûtes, rue de Gerland.

Plus tard au mois de Juillet, l'avenue Jean Jaurès au sud de l'avenue Berthelot sera même complètement fermée, pour permettre le démontage complet de l'ouvrage.



Ca coince Quai Saint Vincent

Dans le dernier numéro de Lyon Mag', c'est le bouchon qui paralyse le quai St Vincent qui est visé par les journalistes. En effet, aux heures de pointe, le carrefour situé au croisement du Pont de la Feuillée, de la rue d'Algérie et du quai St Vincent fait l'objet d'importants embouteillages. D'après un riverain du secteur, les principales causes de ces dysfonctionnements sont : la faible durée du feu vert en aval, le manque d'espace dédié aux voitures en raison de la priorité laissée aux bus dans ce secteur. Enfin, il dénonce le stationnement anarchique et en double file. Mais le bouchon n'est-il pas créé à la base par le nombre trop important de véhicules qui transitent ici chaque jour ?

Voici les solutions évoquées par Jean Chabert, adjoint au maire du 1er arrondissement, en charge des déplacements urbains. Il souhaite que ce carrefour soit réaménagé, pour mieux prendre en compte les différents modes de déplacement, et pour fluidifier le trafic. Ensuite, il souhaite que le Pont Schuman joue un rôle de délestage du secteur, en offrant une alternative aux véhicules qui souhaitent se rendre de l'ouest vers le centre de Lyon. Enfin, il parle d'une nécessité forte de faire baisser le nombre de véhicules qui entrent chaque jour dans Lyon, en évoquant le péage urbain, et une amélioration sensible et incitative des transports en commun. Pour lui, sans une forte diminution du nombre de véhicules sur ces axes, aucune vraie solution n'est envisageable.

L'aménagement récent de la ligne forte C3, n'est-elle pas une amélioration sensible du réseau de transport en commun existant ? Le stationnement en double file n'est-il pas la vraie raison de ces fortes rétentions ? En effet, sur un axe à 2 voies, la présence d'un véhicule stationnant en double file, aussi inoffensive paraisse-t-elle, entraîne une baisse de 50% de l'écoulement, c'est mathématique ! Il est toujours plus facile d'accuser les transports en commun d'être la cause de tous les maux de la ville en terme de circulation routière. Quand on sait qu'un autobus de 12 mètres transporte l'équivalent de 11 Twingo, et qu'il en passe ici chaque jour des centaines !

Il est temps de réagir dans le centre ville de Lyon, et de réserver les voiries hyper-centrales aux seules circulations riveraines et aux transports en commun. Le trafic de transit n'a rien à faire sur de tels axes, qui ne sont pas dimensionnés pour les accueillir. Mais il faut également agir très vite et taper très fort en faveur des transports en commun, si l'on veut que ce transfert modal se fasse efficacement, et en masse. La ligne C3 répond-elle vraiment à cette logique, dans ce secteur très central et très fréquenté de Lyon, quand on sait qu'elle partage l'essentiel de son parcours avec les véhicules particuliers, qui lui empêchent de prendre un quelconque avantage en terme de temps de parcours...

Résultats de l'enquête ménages

L'Enquête Ménages Déplacements (EMD) récemment commandée par le SYTRAL, continue de livrer des chiffres intéressants sur les habitudes de déplacement des habitants de Lyon et sa grande couronne.

Voici quelques chiffres donnés dans le magazine "Ville et transports".

Répartition modale des déplacements dans le Grand Lyon (en pourcentage du total des déplacements en 2006, et variation 1995/2006)

Marche à pied : 33,6% soit +4%

Vélo : 1,7% soit +180%

Deux roues motorisées : 0,5% stable

TC urbains : 15,3% soit +18%

Voiture particulière : 47,4% soit -9%

Autres TC et modes : 1,5% soit -17%

On notera l'explosion du mode vélo, mais Lyon revient de loin. Vélo'v y est sans doute pour quelque chose. Symboliquement, c'est la part modale de la voiture individuelle qui passe sous la barre psychologique des 50%.

Optibus roule écolo

Le service Optibus est doté d'un véhicule "écolo", à savoir une Toyota Prius qui est dotée d'un moteur hybride, qui allie un moteur électrique à un moteur thermique classique. Une touche appréciable pour ce service de transport à la demande réservé aux personnes à mobilité réduite, sous-traité par le SYTRAL au GIHP depuis le 1er janvier 2007.



Incidents sur la ligne 101

La ligne 101 est depuis plusieurs mois le théâtre de violences et dégradations. Un car a été incendié pont de la Mulatière il y a quelques mois, ce mois-ci à Grigny c'est une tentative d'incendie qui a eu lieu. N'appréciant guère d'être contrôlés, de jeunes individus on jeté de l'essence sur les sièges et y ont mis feu. Le conducteur a maîtrisé l'incendie grâce à l'extincteur du véhicule mais les individus le lui ont arraché des mains et vidé sur lui et d'autres passagers. A ceci il convient de rajouter les violences sur voyageurs plutôt nombreuses ces temps-ci. La ligne a été totalement interrompue plusieurs jours, des accords devant être trouvés avec le conseil général du Rhône.

Des Citélis chez RNA

Après avoir acquis un Citélis line ex-démonstration, c'est un Citélis12 ex-démonstration qui vient d'être acquis par RNA (filiale du groupe Véolia) pour exploiter la ligne 86, il porte le numéro de parc R3072. Ces deux véhicules devraient être mis aux couleurs TCL.

De nouvelles lignes certifiées

Cinq nouvelles lignes de bus viennent d'être certifiées, ce sont les lignes : 15, 26, 40, 49 et 79.

Huit autres lignes seront présentées en septembre : 9, 11, 43, 47, 54, 78, 94 et Z11.

La qualité à un niveau supérieur

Les seuils de qualité ont été relevés depuis le 1er janvier. L'indicateur propreté est passé de 93 à 94%, accueil de 85 à 92 %, conduite de 80 à 92%, quant aux indicateurs « disponibilité des équipements » et « environnement » ils restent stables à 98,5 et 96 %.



Photo snorna.free.fr



Les bus ne passent plus à Château Bérard

Ca coïncide à Château Bérard, le nouveau terminus de la ligne 59 tout récemment aménagé à Vancia (Rillieux). En effet, il semble qu'un différend entre l'aménageur du lotissement et le Grand Lyon soit à l'origine d'un blocage administratif, qui a engendré la suspension du passage de la ligne par la nouvelle voirie qui débouche sur la route de Strasbourg. Il s'agit d'un problème de gestion de voirie, que le Grand Lyon a finalement accepté de prendre à sa charge. Il s'agit désormais de valider la décision avec l'exploitant du réseau TCL, Kéolis Lyon.

Mais ce n'est pas le seul blocage. Certains riverains se sont en effet plaints des nuisances apportées par l'arrivée des bus dans le lotissement, et demandent que des décisions soient prises...



Le tram encore plus accessible

Depuis peu, les personnes à mobilité réduite et notamment celles circulant sur le réseau TCL en fauteuil roulant, bénéficient d'une nouvelle fonctionnalité sur le réseau tramway lyonnais. En effet, malgré la présence d'un plancher bas intégral sur les rames Citadis, des logos "handicapés" ont fait leur apparition au dessus des quais des stations des tramways T1, T2 et T3. Il s'agit d'une nouvelle fonctionnalité, qui a été mise en place sur les rames : en effet, peu importe le mode d'ouverture choisi par le conducteur (ouverture automatique ou ouverture en "self service"), la porte située en face du fameux pictogramme s'ouvre désormais automatiquement, pour faciliter l'accès des personnes qui en ont besoin.



Ligne 51, quoi de neuf ?

Le mois dernier, nous dénoncions les débuts difficiles de l'électrification de la ligne 51, en raison de problèmes techniques sur les nouveaux Cristalis. Qu'en est-il ce mois-ci ?

Les bus thermiques sont bien moins nombreux, et ont laissé place à des remplaçants électriques, en cas de panne. Ainsi, trolleybus standards de la ligne 11 ou articulés de la ligne 1 ont-ils circulé sur la ligne 51, pour sans doute plus de transparence pour les usagers. Mais les trolley de la ligne 11 sont équipés et logotés « MPA », encore une incohérence sur cette ligne forte qui se dit être en self-service...



L'exploitation en Cristalis 18 semble se mettre en place progressivement, avec un taux de disponibilité plus élevé qu'en mai dernier, mais pas encore à la hauteur.



Le bus remplace le métro en soirée

En juin, le métro A a été arrêté pendant près d'un mois en soirée, entre les stations Charpennes et L. Bonneville, pour permettre la réalisation de travaux consécutifs au prolongement prochain à La Soie.

Les usagers nocturnes, en semaine, ont donc été invités à emprunter une navette bus mise en place sur le parcours non desservi. Un service assuré avec des bus articulés au rythme d'une desserte toutes les 10 minutes.

Découvrez les lignes du réseau TCL



La ligne 39
Souvenirs...



Par Bobmétrô

1957 (26 août) :

L'urbanisation galopante des années 50-60 oblige l'OTL à la création de nombreuses lignes dans la proche périphérie lyonnaise, et c'est le cas avec cette nouvelle 39 qui relie le **Bachut à Bron Parilly**

(1^{er} octobre) : prolongement à **Perrache** - Autobus Berliet PLR puis Berliet PH 80

1962 : Berliet PH 8/100 (série 1500)

1964 : Berliet PH 10/100 (série 2500)

1967 (mars) : la 39 fait partie des deux premières lignes lyonnaises (avec la 8 qui reçoit des Saviem SC10) à être équipée d'autobus standard : ce seront des Berliet PCM (série 1200)

1971 (novembre) : Prolongement de la ligne de UC5 à l'Université qui devient **Perrache – Bron Parilly (centre Universitaire)**. Cet itinéraire restera stable pendant près de 30 ans.



8 mars 1969 - PCM 1242 - Bron Parilly -

1972 (24 avril) : mise en service des oblitérateurs.

1975 (21 janvier) : création du label « Ligne Pilote » pour la ligne 39 avec :

-nouveaux SC 10 (série 3300) avec intérieur design aux couleurs vives, moquette au sol et sur les parois, et sièges séparés en tissus.

-Horaires cadencés, fréquences améliorées

-Affichages des horaires à tous les arrêts

-Self-Service

1976 (26 juin) : terminus de Perrache reporté dans le centre d'échanges

1981 (9 septembre) : nouveaux SC 10 UO (série 1300)

1985 (20 mai) : après présentation aux élus et à la presse, notre ligne 39 reçoit pour essai en service commercial pour deux mois environ, le premier Renault R 312 lyonnais (probatoire) numéroté 3120 puis 3100

1986 (14 avril) : Mise en service d'autobus articulés Heuliez GX 187 (2001 à 2015) avec légère diminution de la fréquence.

1987 (janvier) : Essai et rodage des RVI PR 180.2 (2101 à 2115) avant leur mise en service sur la 80.

1988 (18 janvier) : Changement de dépôt : *Les Pins* au lieu de *Audibert*



1985.05.20 - R 312 - 3120



1985.12.28 - 39-1317 - Bron Parilly



1986.04.14 - GX 187 - 2009 -



1986.06.27 - 39 2012 Bachut



1987.01.04 - 39 2107 Bron-Parilly

1993 (4 janvier) : Fréquence encore légèrement réduite avec l'arrivée de la Ligne D du métro à Vénissieux, limitation de certains services (hors heures et périodes étudiantes) à Bois de Parilly.

Création la N 39 dite « Campus Express » entre Memoz Pinel et Gare de Vénissieux en passant par le centre universitaire de Parilly

1994 (5 septembre) : Ligne N 39 limitée au parcours Memoz-Pinel (métro) – Université Lumière

1999 (4 janvier) : c'est le début de la fin pour notre 39 qui se voit détournée dans les rues parallèles à l'avenue Berthelot, à cause des travaux de la ligne de tramway T2

2001 (2 janvier) : avec la mise en service du tramway (T1 et T2) la ligne est supprimée et les anciens parcours non desservis par le tramway sont repris par des parties des lignes 24 (Memosz) et 62 (Lionel Terray)

2003 (1^{er} septembre) reprise du numéro 39 pour une ligne affrétée (Connex-Véolia) sur l'itinéraire **Gare de Vénissieux – Solaize**, exploitée par deux Arès de RVI





1995.08.21 – 39-2005-Pt Gallieni



Dernier jour de la ligne 39, le 1er janvier 2001. Le 2 janvier 2001, la ligne T2 prenait le relais... La fin d'une époque.



Quel calme sur la ligne 39 de 2007 par rapport à notre ligne 39 d'antan. Adieu la circulation atroce de l'axe Gallieni / Berthelot / Memoz, nous sommes maintenant bien tranquillement installés dans un autocar dans le sud est de l'agglomération, à Vénissieux. Cette ligne, exploitée par la société Connex Rhodalia, a été créée le 1er septembre 2003, pour compenser la suppression de l'intégration tarifaire de la ligne départementale 179, qui a dans le même temps été déviée de Perrache à Parilly. Une ligne toute jeune donc qui relie Solaize au métro D, via Feyzin, avec un parcours en majeure partie sur l'itinéraire de la ligne 60, exploitée par Kéolis Lyon.

Lorsque les Arès arborant la livrée TCL viennent à manquer, il est fréquent d'y voir circuler des Arès avec la livrée du Conseil Général du Rhône, ce qui ne doit pas forcément plaire au SYTRAL...

Depuis la gare de Vénissieux où la ligne fait terminus, la ligne file tout droit sur le Bd Ambroize Croizat, jusqu' à l'arrêt « Duclos ». Là, elle abandonne les lignes qui filent à droite en direction des Minguettes, et qui suivent péniblement les travaux de la future ligne de tramway T4. Nous sommes désormais sur le Bd Jodino.





Le paysage devient désormais interurbain. Nous contournons la colline des Minguettes, et évitons la Darnaise, desservie par la ligne 60. La 39 tourne à gauche pour passer au dessus du Boulevard Urbain Sud, à la hauteur de la cuisine centrale de la ville de Vénissieux et du gymnase Alain Colas. Nous fonçons à travers champs sur la route de Vénissieux, qui nous mène jusqu'à l'entrée de Feyzin.

Au bout de la route, nous débouchons sur la RN7, ou plutôt la RD307 puisque l'ex-route nationale a été récemment rétrogradée au département et a changé de nom à cette occasion.

L'axe historique, qui traverse Feyzin du nord au sud, a fait l'objet d'un réaménagement récent, et est désormais magnifique. Fini l'axe très routier aux vitesses folles. Nous progressons aujourd'hui sur un axe qui a été entièrement traité par le Conseil Général. La voirie a été largement réduite et des aménagements cyclables ont été ajoutés, malheureusement de façon un peu cavalière sur les trottoirs... Mais l'urbanisation est bien là, et très agréable pour les riverains du secteur qui n'ont plus à faire à une vraie autoroute urbaine devant leur porte.





La traversée de Feyzin se fait rapidement, puisque la ligne 39 reste sur la RD307 contrairement à sa cousine la ligne 60, qui se charge de la desserte fine, et file ensuite à droite en direction des Razes. A la sortie sud de Feyzin, nous passons sous le PMV (Panneau à Messages Variables) qui annonce souvent les bouchons dans le secteur. Nous sommes désormais à travers champs et Solaize n'est plus très loin.



Vue de la traversée de Feyzin depuis l'entrée de Solaize. Les terrains agricoles sont encore nombreux dans le secteur.





Nous sommes désormais dans la commune de Solaize, tout au sud de notre agglomération. Nous allons effectuer une desserte de la commune en boucle, car la voirie ne nous permet pas de faire le trajet dans les 2 sens, les virages étant trop serrés. La N77, navette de Solaize qui la relie à St Fons (pour compenser la perte de la ligne 179) fait, elle, le tour dans les 2 sens grâce à son petit gabarit.

En pleine campagne, les arrêts sont parfois effectués sur le bas côté, avec ou sans poteau...



La vue est belle depuis Solaize mais il ne faut pas tourner la tête vers l'horrible raffinerie de pétrole de Feyzin, à quelques kilomètres à peine...





Après quelques rues un peu étroites, nous arrivons à notre terminus, ou plutôt à l'arrêt qui sert de point de régulation pour les autocars, avant de repartir en direction de Vénissieux. A Solaize Mairie, il n'y a qu'un seul arrêt (car la ligne est en boucle), mais celui-ci est placé du mauvais côté de la chaussée. Une signalétique indique cette bizarrerie.





Lorsque nous repartons en direction de Vénissieux, nous entrons dans la commune de St Symphorien d'Ozon, commune située en dehors de la communauté urbaine de Lyon. Le trottoir gauche de la rue est situé à Solaize, le trottoir droit est situé à St Symphorien d'Ozon, c'est pourquoi la signalétique de la 39 « squatte » les poteaux du conseil général à droite. On voit parfois également des poteaux mobiles...





Découvrez le centre de maintenance des tramways de St Priest !



Le « bus de T4 » entre dans le CDM de St Priest où il est remis la nuit, après une journée d'information sur une commune desservie par la future ligne de tramway.

Le centre de maintenance des tramways de St Priest accueille les 47 rames affectées aux lignes T1 et T2. C'est ici qu'elles sont remisées et entretenues. C'est également ici que les rames de T3 viennent pour les révisions importantes, le centre de maintenance de Meyzieu étant moins lourdement équipé.



Ci-dessus, une image rare, car toutes les rames sont au dépôt de jour. Cela n'arrive qu'un seul jour par an, et il ne faut pas le rater : le 1er mai, jour où l'ensemble du réseau TCL est à l'arrêt pour cause de fête du travail.

Les rames accèdent aux espaces de remisage grâce à un « peigne », constitué d'un alignement impressionnant des voies de circulation, toutes pourvues de lignes aériennes d'alimentation. Une infrastructure abondante pour permettre aux rames de se déplacer à l'intérieur du centre de maintenance.

Tous ces aiguillages sont télé-gérés par le PCT, avec des commandes à distance qui permettent de tracer les itinéraires, et donc d'envoyer les rames au bon endroit.



Le design du centre de maintenance est soigné. Il fait lui-même penser au flanc d'une rame de tramway

Mais toutes les rames ne filent pas directement au remisage à la fin de la journée : certaines passent d'abord en entretien. Des voies spécialement aménagées sont en effet disponibles pour accéder à tous les organes des rames.

- **Les fosses** : elles permettent d'atteindre la partie inférieure des rames, où se trouvent notamment les boggies, les balises de détection pour la signalisation tricolore ou encore les patins magnétiques qui servent à freiner les rames.
- **Les passerelles** : elles donnent accès aux éléments présents en toiture : convertisseurs électriques, climatisation...
- Les techniciens peuvent également cheminer le long des rames, pour accéder au système de freinage par exemple.

Passerelle



Fosse





Le pantographe, pour la captation du courant 750V.



L'antenne du radio-téléphone, pour les communications PCT / Conducteur et les annonces voyageurs.



La climatisation conducteur sur le front de la rame.

Vue en gros plan du système de freinage par disque d'une rame.



Sous chaque extrémité de la rame, voici la balise émettrice qui permet de déclencher la priorité aux feux du tramway dans les carrefours.



Un moteur électrique. La rame en a 4 en tout

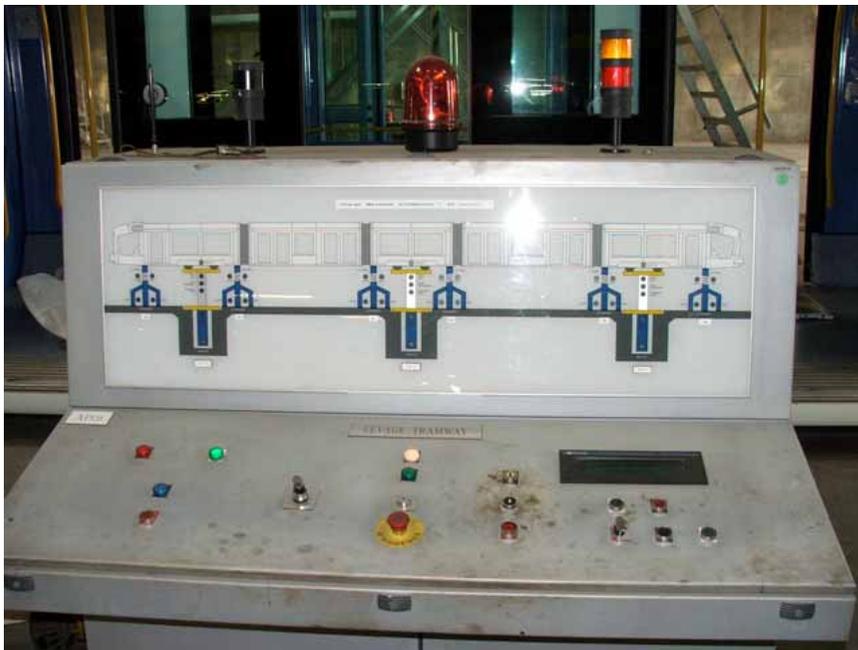




Autre salle, autre fonction. Ici, on lève les rames grâce à de puissants vérins hydrauliques, afin de travailler sur les boggies. Les boggies sont les éléments qui portent la caisse du tramway, et sur lesquels sont positionné les roues et les moteurs de la rame. Ainsi, une fois levée, les boggies restent sur la voie et peuvent être déplacés pour maintenance.



Ci-dessous un tour sur fosse, qui permet de reprofiler les roues tous les 20 000 km environ.





En cas d'avarie importante, UTT possède un stock de pièces détachées, qui permet de remettre le plus rapidement possible en circulation une rame avariée, et de réparer au dépôt la pièce endommagée, ou de directement la remplacer.

A gauche, c'est un pantographe qui a été endommagé près de la Part Dieu lors du croisement avec les lignes aériennes du trolleybus C1. Une pièce a cédé à l'arrière, elle est en cours de remplacement. La rame a pu repartir rapidement avec un pantographe tout neuf pendant que la réparation s'effectue « à froid ».

A droite, le stock de roues neuves, entourées de leurs « bandages », qui sont les éléments d'usure (changés tous les 160 à 200 000 km en moyenne).

Lors d'accidents de la circulation, ce sont parfois d'importants travaux qui doivent être entrepris sur les rames. Carrosserie à refaire, pare-brise à remplacer, boucliers de protection à vérifier par analyse radiographique. C'est à UTT que ces opérations ont lieu, et c'est récemment une rame de la ligne T3 qui est venue en visite aux ateliers de St Priest, la rame 850.



Lorsque les rames sont plus gravement accidentées, ou que des éléments indispensables à leur circulation sont endommagés, les agents procèdent de 2 façons différentes. La plus générale et efficace consiste à tracter ou pousser la rame avariée avec une autre rame en bon état jusqu'au centre de maintenance. Un véhicule mixte rail / route peut également être engagé sur les voies, pour tracter une rame grâce à ses roues fer qui lui permettent de circuler à vitesse lente sur les voies du tramway.

Moins impressionnant mais tout aussi important, l'entretien courant des rames de tramway est également très organisé au sein de l'unité de transport. Lavage extérieur, lavage intérieur, remplissage des réservoirs de sable (qui permet d'améliorer l'adhérence des roues sur les rails), tout est prévu.

A l'intérieur du tunnel, les trains sont lavés, aspirés grâce à une bouche spéciale qui vient se coller sur les portes extrêmes de la rame. L'une envoie de l'air, l'autre aspire, et un agent balaye à l'intérieur pour faciliter l'évacuation des déchets.



Une rame en fin de service approche doucement du tunnel de lavage.





Une girouette un peu spéciale, en avant première !

Découvrez !

Découvrez le centre de maintenance des tramways de Meyzieu



A **UTTL, l'Unité de Transport Tramway LEA**, ce sont 10 rames qui sont remisées, celle de la ligne T3 (rames 848 à 857). Comme à St Priest, il existe deux espaces distincts : un espace de maintenance, et un espace de remisage. Petite différence, ce remisage est extérieur, et couvert par un toit mais les rames sont visibles depuis l'extérieur. Des travaux sont actuellement en cours pour agrandir l'espace de remisage, dans le cadre de l'arrivée des rames supplémentaires pour la ligne T4. En effet, ces rames neuves supplémentaires devraient rejoindre UTT St Priest, et des rames de la ligne T1 devraient être mutées à UTTL. A suivre...



Découvrez !

Le centre de maintenance des tramways de Meyzieu



Rame peilluée vue à UTTL le 27 novembre 2006 lors de l'inauguration officielle de T3



Le centre de maintenance de Meyzieu dispose de voies sur fosse ainsi que de nacelles pour accéder aux éléments de toiture des rames. Cependant, pour les maintenances plus lourdes (collisions lourdes, remise en état d'organes, grosses révisions) et pour le reprofilage des roues, les rames doivent se rendre à St Priest, via T3, T1 puis T2. Un trajet un peu long mais qui n'est effectué qu'occasionnellement.

A noter que dans le cadre du projet T4, UTTL sera également dotée d'un tour sur fosse.



Comme à St Priest, les rames qui sortent de la ligne T3 pour entrer au dépôt passent par le tunnel de lavage, qui comprend les rouleaux de nettoyage extérieur, l'aspirateur et le plein de sable. Une chose à noter, le centre de maintenance de Meyzieu est classé en « HQE » pour Haute Qualité Environnementale.

Découvrez !

Le centre de maintenance des tramways de Meyzieu



Découvrez !

Découvrez les ateliers du Thioley (métro D)



A UTMD, l'Unité de Transport Métro D, ce sont 36 trains qui dorment chaque nuit. Ces ateliers de maintenance et de remisage sont situés à Vénissieux entre les stations Parilly et Gare de Vénissieux.



Aux heures de pointe, peu de trains restent disponibles. Avec 29 trains en ligne au maximum, plusieurs en maintenance, la réserve est relativement faible.



Les voies de remisage sont posées sur ballast, avec des traverses en bois.



Les rames sont reprises en manuel uniquement lorsqu'elles rentrent en atelier.



A chaque extrémité des rames, un poste de conduite simplifié est présent pour permettre aux agents des ateliers de piloter les rames dans le dépôt.

En conduite manuelle, la vitesse est limitée, et ce poste sert uniquement aux manœuvres.



Sur les fosses, l'entretien des rames est effectué régulièrement. Plusieurs rames effectuent plus de kilomètres en ligne, pour tenter de prévoir quelles sont les pannes qui vont affecter le reste du parc dans les années à venir. On les appelle les rames « lièvres ». L'entretien le plus courant concerne les portes, qui sont souvent malmenées notamment sur cette ligne entièrement automatisée.

Ci-contre l'avant d'une rame avec son « scharfenberg », qui permet de l'accoupler à une autre rame. Cette disposition n'est utilisée qu'en cas de secours d'une rame avariée. Elle n'est pas utilisée en circulation commerciale, car cela semble provoquer des problèmes de pilotage automatique.

On remarque également le « chasse corps », qui permet de chasser tout objet qui pourrait passer sous les roues du train. Celui-ci est équipé de détecteurs qui, s'ils sont actionnés, entraînent l'arrêt immédiat du train en urgence.

Ci-dessous les pneus de rechange porteurs et guideurs. Ils permettent de faire circuler la rame et de la guider, en s'appuyant sur les rails latéraux qui servent également à l'alimentation en 750V.

Le fournisseur est Michelin, qui fabrique les pneus à la main.



Voici les éléments essentiels pour le bon fonctionnement des rames. Ces organes sont inspectés régulièrement pour éviter les pannes en ligne, qui sont pénalisantes.



Nous tenons à remercier chaleureusement l'équipe de maintenance d'UTMD, qui nous a gentiment reçu dans les ateliers du Thioley, et qui nous a mené dans le dépôt pour une visite guidée détaillée.

Le Mag n°49 - Juin 2007

Ci-dessous, le frotteur qui permet la captation du courant sur le 3ème rail latéral.



Ci-dessous, un organe essentiel : ce sont ces antennes qui lient le train au PCC, et c'est grâce à cet élément que le train se dirige automatiquement. Elles communiquent avec le tapis de pilotage automatique présent entre les voies. En cas de perte de communication « sol / train », le train est automatiquement freiné en urgence, et les équipes de maintenance doivent procéder à une intervention sur place.





La fin de la desserte
TCL à Ternay



Comme prévu lors de la reprise du réseau Gibus par le SYTRAL, le 1er janvier 2007, la desserte TCL de la commune de Ternay, située en dehors du Grand Lyon, n'aura pas duré bien longtemps. En effet, auparavant desservie par la ligne 2 du réseau Gibus, le SYTRAL s'était engagé à en assurer la desserte provisoire, jusqu'à la fin de cette année scolaire, afin de ne pas créer de rupture pour les écoliers de cette commune.

Cette commune n'étant pas intégrée dans la communauté urbaine de Lyon (Grand Lyon), elle ne bénéficiera plus de desserte TCL dès la rentrée scolaire prochaine. Celle-ci devra être assurée par le Conseil Général.

Notre équipe s'est rendue à Ternay Boucherattes et à Ternay Transformateur, les 2 terminus desservis actuellement par la ligne 212, pour immortaliser l'un des derniers services de la ligne, avant la disparition des bus TCL du paysage.





TERNAY CENTRE
HORAIRES DE PASSAGE A CET ARRET DU 3 JUILLET AU 27 AOUT 2006
 Ligne **2** Direction **PLATEAU DE MONTROND**
DU LUNDI AU SAMEDI

5H	6H	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H	20H	21H
			35 a			52		47 a				19				

DIMANCHE

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

* - Termine à Ternay HOTEL DE VILLE GIVORS A.

Sur l'ancien plan du réseau Gibus, la ligne 2 (en bleu) desservait la rive gauche du Rhône depuis Givors. Ces services étaient plutôt rares. Sur le nouveau plan TCL de Givors / Grigny, la ligne 212 n'apparaît pas jusqu'à Ternay, un bon moyen de ne pas faire miroiter aux habitants une fausse espérance de desserte TCL. Il s'agissait bien d'un dépannage provisoire, assuré par le SYTRAL.

Les chantiers de Lyon et sa région





TRAM
T4

Le SYTRAL réalise
la ligne de tramway T4

CHAUSSÉE DÉFORMÉE



A la limite entre Vénissieux et Lyon 8, les travaux de T4 battent leur plein. Plateforme béton, massifs de poteaux de LAC et pose de quelques traverses ont marqué ce mois de juin 2007.

C'est au carrefour Etats-Unis / Viviani / Curie que l'on peut voir la plus importante avancée des travaux avec la pose de quelques mètres de rails.





Sous le périphérique L. Bonneval, c'est la multitubulaire qui est en cours de pose sur les bords de la future plateforme. Elle permet l'acheminement le long des voies des courants forts, courants faibles, ainsi que de nombreuses communications servant à la billettique, à la coordination des carrefours à feux ou encore à la vidéosurveillance.

Les travaux continuent au nord de l'avenue Viviani, et passent la voie de fret qui est pour le moment sauvegardée. Le SYTRAL devra la restituer, et donc créer un croisement avec la future ligne T4 pour maintenir un accès aux quelques trains de fret qui empruntent cet itinéraire.





Aux Minguettes, la future plateforme est bien avancée du côté de la Darnaise, et l'emplacement du futur terminus est reconnaissable (photo ci-contre).

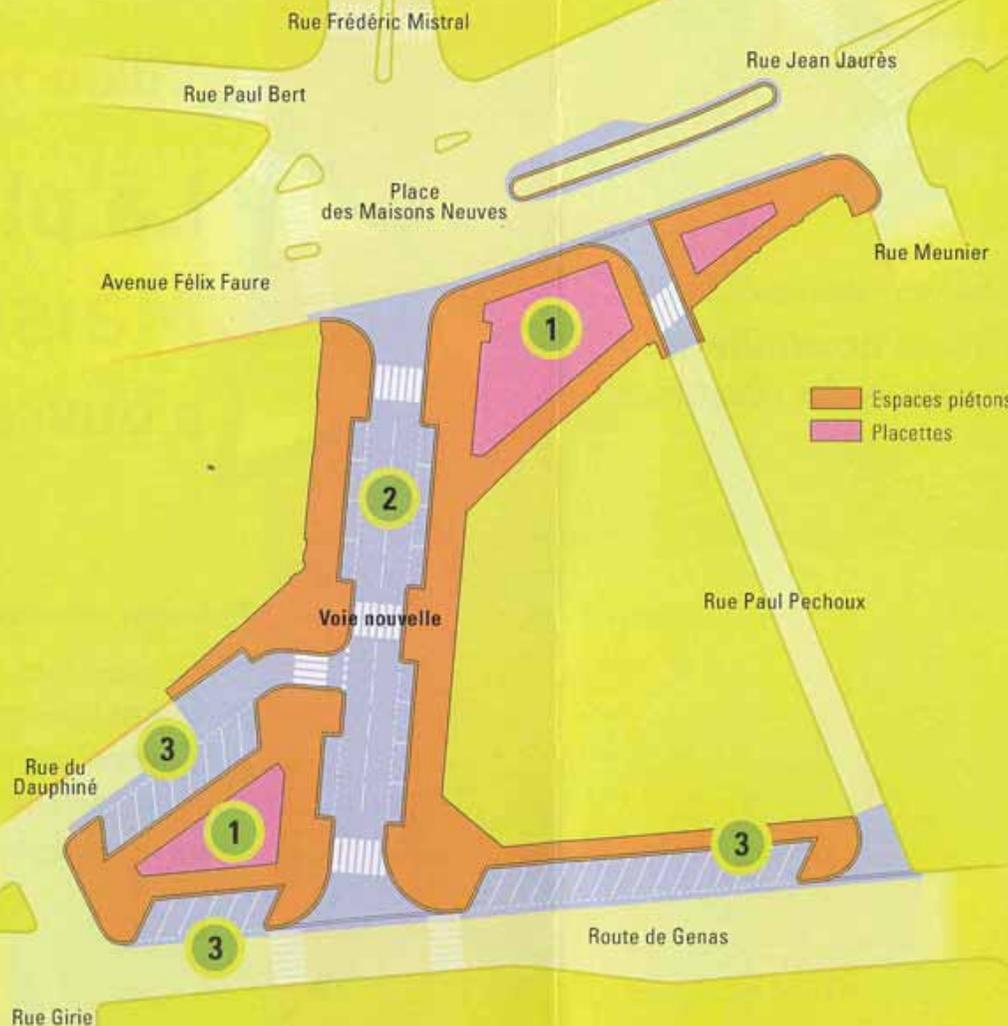


Un nouvel espace à partager



LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

- sécuriser les cheminements piétonniers
- créer un nouvel accès à la place par la route de Genas avec une nouvelle voie qui prolonge la rue Frédéric Mistral
- conforter la placette située à l'angle de la rue Jean Jaurès et de la rue Péchoux
- créer un nouvel espace de respiration à l'angle de la route de Genas et de la rue du Dauphiné
- organiser le stationnement



LE DÉTAIL DES TRAVAUX

1 RÉALISATION DES AIRES DE DÉTENTE

- revêtement en gorre (terre rouge)
- plantation de massifs végétalisés
- remplacement du mobilier urbain

2 CRÉATION DE LA NOUVELLE VOIE

- construction d'une chaussée à double sens de 6,50 mètres de large
- création de 14 places de stationnement en long
- réalisation de deux trottoirs en enrobé noir de 4,75 mètres de large

3 Création de 22 places de stationnement en épi route de Genas et de 9 places rue du Dauphiné.

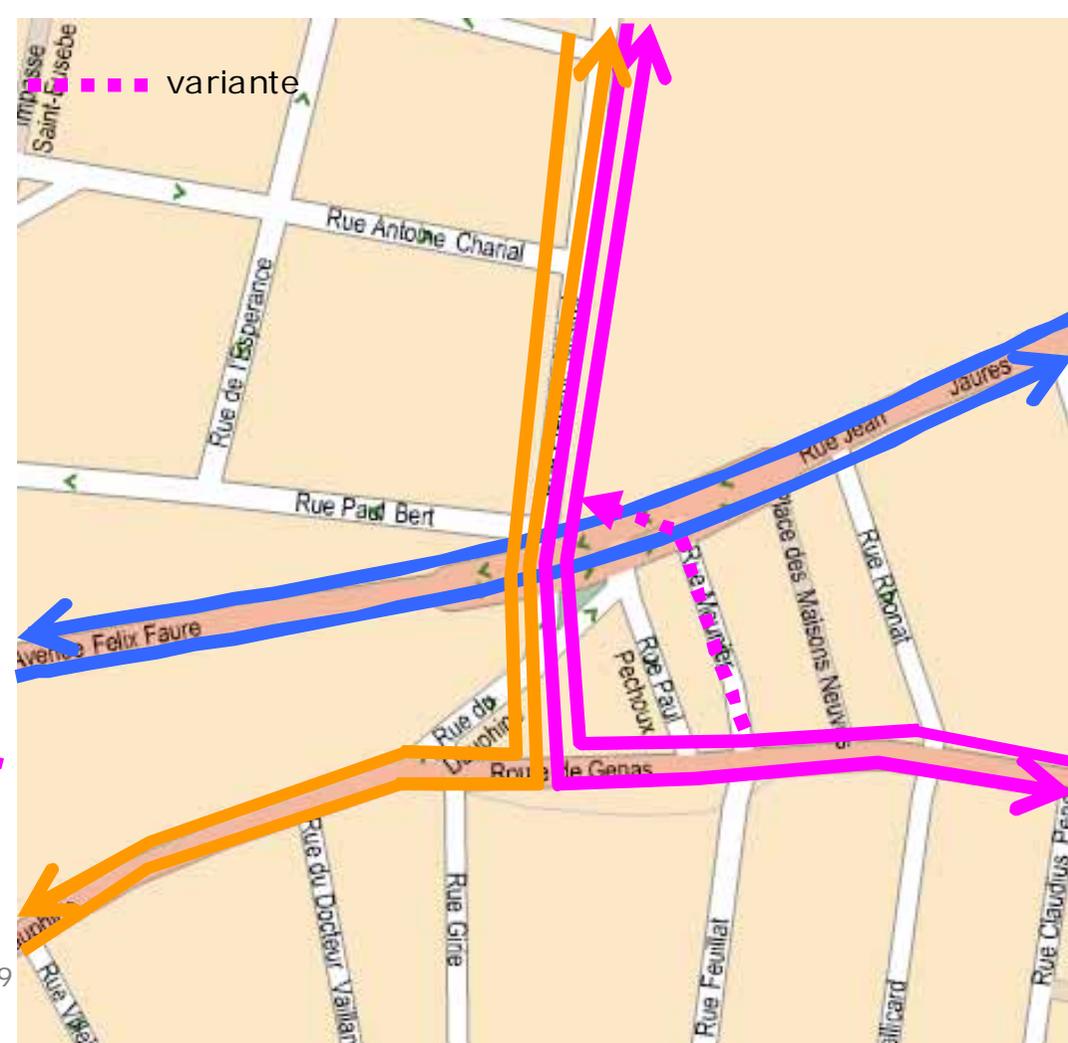
Réorganisation de la circulation des bus TCL au sein du secteur.

Les bus passeront désormais par la voie nouvelle dans les 2 sens, voie qui est dans l'axe de la rue Mistral pour assurer une continuité et un passage simplifié dans le carrefour. La petite rue Pechoux ne sera plus empruntée par les bus. Elle était en effet bien trop étroite et les riverains vont pouvoir respirer. Les conducteurs de bus devraient également trouver la situation plus confortable.

Etat actuel



Etat futur





La rue du Dauphiné servira à l'accès des immeubles, et aux places de stationnement. Elle n'aura plus la vocation de transit pour accéder à la place des Maisons Neuves.



Rue du Dauphiné, en cours de modification



Voie nouvelle



Au sud de la place, le débouché de la rue sera désormais à double sens.



En direction de Villeurbanne, la portion de voirie le long des façades sera supprimée, au profit d'un espace piétonnier.



Dans le cadre du GPV (Grand Projet de Ville) de la Duchère, dans le 9ème arrondissement de Lyon, les lignes de bus du secteur vont être profondément modifiées dans les prochaines années. La démolition de plusieurs barres d'immeubles, et la restructuration complète de la voirie sur le plateau vont entraîner une restructuration qui va modifier la desserte du secteur par le réseau TCL.

C'est entre autre la ligne 36 (axe fort « A4 » nord) qui va subir les plus importants changements : un site propre bidirectionnel circulant d'Ouest en Est va être mis en place entre le Lycée de la Martinière Duchère et l'échangeur du Pérolier. Les bus pourront circuler sur un site totalement dédié, séparé de la circulation générale. La ligne sera à cette occasion prolongée jusqu'à proximité de la clinique de la Sauvegarde, tout près de l'échangeur du Pérolier.



Les autres lignes TCL circulant dans le secteur pourront bénéficier au moins ponctuellement de ce nouveau site propre, qui sera muni de poteaux de support pour des lignes aériennes... Alors, retour de la ligne 44 ?





Les Berges du Rhône sont un vrai succès. La fréquentation des nouveaux aménagements sur la rive gauche du Rhône témoigne de leur qualité. Plus qu'un espace de promenade, il s'agit d'un espace parcouru par tous, en parfaite mixité, qui fera le bonheur des lyonnais, notamment à l'approche de la période estivale.

Du côté du quai de la Pêcherie, les cycles bénéficient depuis peu d'un nouvel aménagement, court, mais essentiel dans la continuité cyclable Vaise / Sud presque. Ce maillon manquant permet en effet de relier le Pont de la Feuillée, où seront prochainement aménagées des bandes cyclables, à la rue de la Platière.

Les cycles passent désormais entre le trottoir et le stationnement qui a été conservé, en toute sécurité.



Les travaux du parking souterrain « Gros Caillou » touchent à leur fin, et c'est désormais le temps des aménagements de surface. La placette qui servait de terminus aux lignes 2, 6 et 45 est actuellement en chantier, pour permettre une meilleure gestion des bus dans ce secteur. A cette occasion, les terminus ont été déplacés à l'ouest du Bd de la Croix Rousse, près du débouché de la rue Terme. La ligne 6, habituellement exploitée en trolleybus Man, est temporairement exploitée en minibus Oréos 55, en raison de la consignation des lignes aériennes d'alimentation (les trolleybus de la ligne 6 ne peuvent pas circuler sans courant, n'étant pas équipés de moteur thermique auxiliaire).



Réaménagement du terminus des bus : le placette sera doté de 2 quais



Réaménagement de la surface du parking Gros Caillou



Le terminus de la Navette des Pentes est déplacé en face de la station du métro C



La ligne 6, exploitée en Oréos 55



Travaux du nouvel accès au métro D à Bellecour



Travaux du nouvel accès au métro B à Charpennes





Les travaux de la Tour Oxygène ont enfin commencé, et entraînent déjà leur lot de perturbations. En effet, le tunnel Bonnel / Servient a fermé courant juin, pour permettre le début des travaux des fondations de la tour, et la couverture complète de la voirie. Pour palier ces problèmes de circulation, un contresens a été mis en place sur la rue de Bonnel, entre la sortie du parking de la Part Dieu et la rue Garibaldi.

Située entre le « Crayon » du Crédit Lyonnais et la Tour Swiss Life, la Tour Oxygène sera donc la nouvelle tour du centre directionnel de la Part Dieu, et achèvera l'aménagement de la ZAC de la Part Dieu, sur ce lot « R », resté en friche jusqu'à aujourd'hui.





Depuis le début du mois de juin, l'avenue Roger Salengro est éventrée. Comme souvent, c'est un mal pour un bien, car ce n'est que le début d'une requalification complète de cet axe, qui sera à terme réalisée entre Charpennes et la porte de Croix Luizet. En direction de Lyon, c'est un couloir bus qui va être réalisé sur une grande longueur, et qui profitera aux lignes 27, 37 et ponctuellement à la ligne 38.

Les travaux profiteront comme d'habitude de la période creuse de l'été pour avancer au maximum, et les conducteurs de bus doivent pour le moment faire preuve de dextérité au volant.





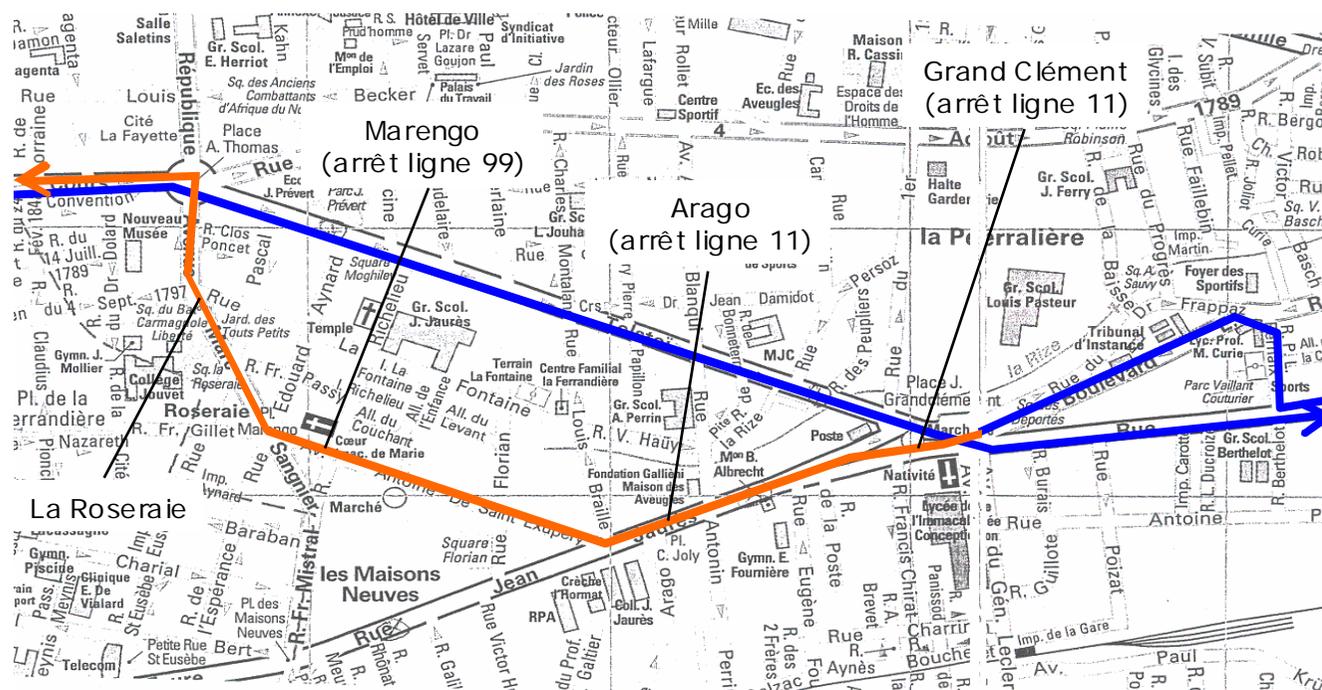
Information ligne 1

En raison de travaux pour la réfection du couloir bus à contre sens sur le Cours Tolstoï en direction de Saint-Paul entre Grand Clément et Cité nouveau musée, la ligne 1 sera détournée du 2 juillet jusqu'à début Août 2007, et les arrêts suivants ne seront pas desservis :

- Blanqui Tolstoï
- Louis Braille Montaland
- Verlaine

Un itinéraire de déviation a été défini, et des arrêts exceptionnels seront effectués par la ligne 1, pour compenser la section non desservie.

La ligne **69** sera également concernée ponctuellement. Les arrêts « Verlaine » et « Aynard La Fontaine » ne seront pas desservis. Se reporter sur les arrêts « Verlaine 4 août » et « Marengo ».



Déviation ligne 1

© Plan Guide Blay



La station Vaux en Velin – La Soie peaufine ses aménagements intérieurs. Depuis plusieurs semaines déjà, les rames circulent dans la station pour accéder aux ateliers de la Poudrette, l'occasion des premiers clichés, qui deviendront tellement banals dans quelques mois, lors de la mise en service de la ligne.





Les travaux de doublement de la voie sur la ligne TER Lyon / Bourg en Bresse continuent. Sur une distance de près de 20 km entre la gare de Villars les Dombes et des Echets, le chantier bat son plein pour offrir une plus grande possibilité de croisements aux TER. La fin des travaux est prévue pour la fin 2008. D'ici là, la seconde voie devra être posée, et la signalisation ferroviaire modifiée.



Depuis des années que nous attendons cet « évènement », ça y est, le site propre de l'avenue T. Gamier, dans le 7ème arrondissement, va enfin ouvrir dès la rentrée prochaine, pour accueillir la ligne 96.

Tout fleuri en ce moi de juin, les bus vont enfin pouvoir tester cet espace encore vierge de toute circulation, qui paraît très étroit pour la circulation de bus à une vitesse raisonnable.

Dans les carrefours, les bus bénéficient de feux spécifiques pour déboucher de manière axiale sur l'avenue Tony Gamier. Des boucles de détection sont présentes dans le sol pour permettre leur prise en compte.

Ce site mènera les bus depuis la Halle Tony Gamier, jusqu'à la station Stade de Gerland du métro B, uniquement en direction de Jean Macé. Dans l'autre sens, les bus bénéficient déjà d'un couloir bus.

La desserte du Parc de Gerland et du Palais des sports sera alors supprimée.

Le Mag n°49 - Juin 2007





Du côté du sud de la Presqu'île, ça bouge ! Depuis plusieurs semaines déjà, le creusement de la fameuse « darse », place nautique centrale du projet Confluence, a commencé. Les pelleteuses s'affairent de part et d'autre du viaduc SNCF récemment remplacé. Un futur coin photo pour les TER Lyon – St Etienne, qui passeront au dessus des embarcations...



Du côté du Pont Pasteur, la chaussée et le carrefour commencent à prendre une forme définitive progressivement. Au milieu des travaux, la voie unique du futur prolongement de T1 a résisté aux engins, et les grues du Musée des Confluences ont enfin fait leur apparition, après plus d'un an de retard...



Direction Champagne, plus précisément avenue Lanessan. Cet axe central qui accueille habituellement les lignes 21, 161 et 164, fait également l'objet d'une grande restructuration. La circulation est fortement perturbée, et détournée par des axes alternatifs. Les bus connaissent d'importants retards. A la fin des travaux, les piétons devraient pouvoir cheminer sur des trottoirs plus confortables, et les bus devraient être accessibles aux personnes à mobilité réduite, avec une remise aux normes de l'ensemble de l'axe.



L'actualité de Lyon en Lignes, en Juin 2007

4 ans de Mag, ça se fête !

Après 4 ans de Mag, nous sommes toujours d'attaque pour vous apporter toujours plus d'infos sur les transports de Lyon et sa région. Nous apprécions l'aide apportée par de nombreux membres (photos, infos, textes, expériences...), et votre fidélité nous pousse à continuer, chaque mois, pour construire un nouveau numéro.

Chaque mois, c'est en effet plusieurs centaines de fois que vous téléchargez le Mag de Lyon en Lignes, et vos témoignages et encouragements sont très sympathiques à notre égard.

Merci à tous pour votre fidélité, et rendez-vous au mois de juillet, pour un numéro sans doute allégé, vacances obligent.

Bonnes vacances.

L'équipe de Lyon en Lignes

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 photographeur 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, gracieusement délivrée par 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 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 bobmétro, bus64, Patafix, Rodo, Tubesurf, JoNaT, et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Juin 2007