Le Mag

L'actualité des transports de Lyon et sa région
n°43 - Décembre 2006

La ligne 33
La Croix Roussienne

Givors, Grigny : c'est parti !

Coup de gueule !
Le site propre de la
Cité Internationale

Sommaire

Revue de presse *P3*

Découvrez le réseau TCL *P8*

Givors, Grigny : c'est parti ! *P17*

Suivons les travaux : le réseau TCL bouge ! *P29*

Le dossier coup de gueule : le site propre de la Cité Internationale *P36*

La photo du mois *P42*

Kesskisspass sur LeL ? *P43*

Revue de presse

L'actualité des transports de Lyon et sa région

La journée sans voitures maintenue mais remaniée

La ligne 13 a 100 ans

L'insécurité, moteur de grève aux TCL

Polémique sur la largeur des voies de Lea et Leslys

Funiculaire : réouverture lur

SNCF : quels chantiers !

Grève

Agressions dans les bus lyonnais : le droit de retrait des conducteurs

Demain, fin de perturbat des lignes 13 et 16

Collision train-voiture

Leçon de TER pour les collégiens

Cours Général-Giraud : retour à la normale demain

Vélo'v innove

Ligne T3 : prise de service !

Lundi 4 décembre, 4h43. Une rame arrivent silencieusement à la station Meyzieu Gare pour prendre son service à 4h46 en direction de Gare Part Dieu – Villette. Il s'agit de la première circulation de T3 en service commercial, qui inaugure véritablement cette nouvelle ligne qui va irriguer l'est de notre agglomération.

Nous étions sur place pour savourer cet instant, en compagnie d'un conducteur très sympathique. **Nous souhaitons une bonne chance à T3 !**

Photo Chris

Photo Chris, prise 15 secondes avant le 1er départ !

La fin du « self-service »

Depuis le 28 novembre le self service n'est plus qu'un vague souvenir sur le réseau (sauf lignes C et Tramway). Le dépôt des Pins a été le dernier à se mettre à la MPA. Rapide aux heures creuses, elle se révèle problématique en cas de retard aux heures de pointe. C'est une réadaptation complète des horaires sur certaines lignes que Kéolis Lyon va devoir mener.

Objectif fraude

Depuis la mise en place des APIC les procès verbaux dressés sur le réseau ont augmenté de 66%, le nombre de voyageurs contrôlés de 64%. Le taux de contrôle global a augmenté de 12,8%. Dans le même temps les atteintes aux agents ont diminué de 33,6%. De bons résultats qu'il faudra maintenir.

Métro A à la Soie

En septembre 2007, la ligne A sera prolongée de 1 kilomètre en direction de Vaulx-en-Velin - La Soie. Elle sera en correspondance avec 8 lignes de bus et le nouveau tramway T3. Ce prolongement nécessitera un train supplémentaire qui sera pris sur le parc existant. Le local d'inspection aujourd'hui situé en gare routière de Laurent Bonnevay sera déplacé à la Soie.

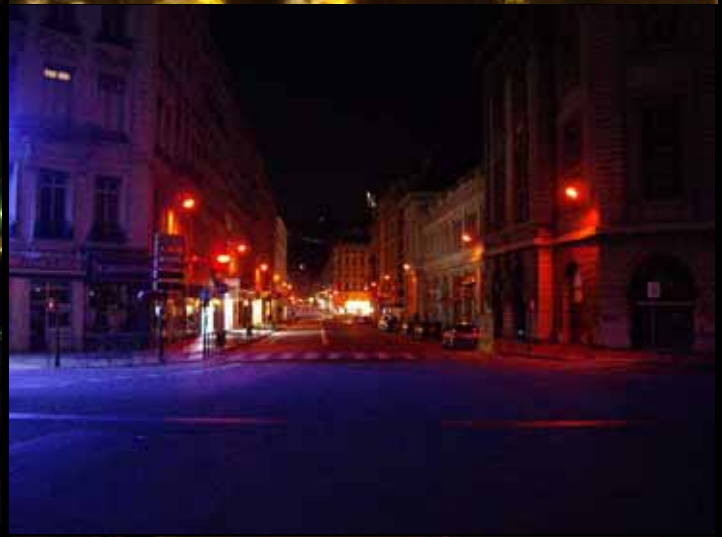
Lyon fête les lumières

Comme tous les ans, Lyon a fêté les lumières le 8 décembre. Des festivités qui se sont étalées du 7 au 10 décembre, et qui ont à nouveau attiré des millions de visiteurs. Une fois n'est pas coutume, le réseau TCL a subit d'importantes perturbations le samedi 9 décembre alors que Kéolis Lyon avait mis en place un ticket spécial « TCL en fête » à 2€10 pour voyage à volonté de 16h à la fin de service. Ce soir là, le réseau a été très fortement touché par la grève : les métros ont été presque totalement paralysés, tout comme le tramway. Les lyonnais que l'on avait fortement incité à laisser leur voiture au garage pour éviter les perturbations en centre ville ont donc dû se débrouiller autrement…

Photo Lyonrail

A l'occasion de la fête des lumières, les rames des lignes T1 et T2 ont été dotées d'un éclairage colorisé en bleu ou rose, afin de faire partager les lumières à tous les voyageurs et à tous les passants. Une opération inspirée de « métrocolor », qui avait ravi en 2004.

Page suivante : Photos matrix361



HOTEL-ROYAL
SOFITEL ROYAL LYON

La ligne 33

La Croix-Roussienne

La parole à l'histoire

Par Bobmétro

1897 (1er juin) « La Compagnie de Caluire » met en service un tramway à voie métrique entre La **Croix Rousse** et **Caluire**

1900 : Prolongement aux **Marronniers** (commune de Fontaines sur Saône, limite du département du Rhône, Sathonay-Camp étant alors dans l'Ain)

1914 (1er juillet) : reprise de la ligne par la Compagnie OTL et attribution du n°**33**

1925 : Transformation à voie normale (1,435m)

1947 (8 avril) : suppression des tramways, remplacés par des autobus (CGO et GDSL)
(11 septembre) : mise en service de trolleybus (B41) entre Croix Rousse et Caluire Eglise.
(30 octobre) : toute la ligne jusqu'aux Marronniers est équipée de trolleybus.

1949 (avril) : remplacement des B41 par des B47

1958 (3 août) : passage à un agent

1966 (10 octobre) : limitation des trolleybus à Caluire Cimetière et prolongement (en autobus) jusqu'à **Montgay**

1967 (15 juillet) suppression des trolleybus remplacés par des autobus Berliet PH 80

1970 (1er juillet) : la ligne est confiée aux cars Lafond et exploitée avec des SC 10

GDSL n°548 en 1947

B47 n°137 en 1966

1974 (1er janvier) reprise de l'exploitation par les TCL avec les SC 10 Lafond qui seront repeint en cours d'année en rouge et blanc et numérotés dans la série 2250.

1976 (septembre) : fusion des lignes 33 et 57 (Sathonay) sous le seul numéro 33 avec trois destinations au départ de la **Croix Rousse**
Montgay
Sathonay manutention (ex 57)
Fontaines par Cailloux (ex 57B)

1977 : la ligne reçoit des Berliet PCM (série 1200)

1979 (5 décembre) : passage en libre-service, Saviem SC 10 (série 2000)

1981 (21 septembre) : SC 10, série 2300

1984 (22 novembre) : mise en service d'autobus neufs SC 10R (1545-1560)

1988 (juillet) : le R312 probatoire n° 3100 sera affecté environ trois mois sur la ligne.

1990 (10 septembre) : création de la ligne 77
et la 33 ne dessert plus Cailloux et Fontaines St Martin

1991 (9 septembre) : passage entre Croix Rousse et Cuire par Boulevard des Canuts, rue de Cuire et rue Pierre Brunier

1994 (23 février) : mise en service de R312 neufs (3021 à 3035)

2003 (avril) : mise en service de RVI Agora S série 2400

2006 (11 juillet) : Montée Porte Avant

Aujourd'hui la ligne dessert toujours ses trois antennes au départ de **Croix Rousse** : **Montgay**, **Sathonay Manutention** et **Pont de Fontaines**

B47 n°144 en 1966

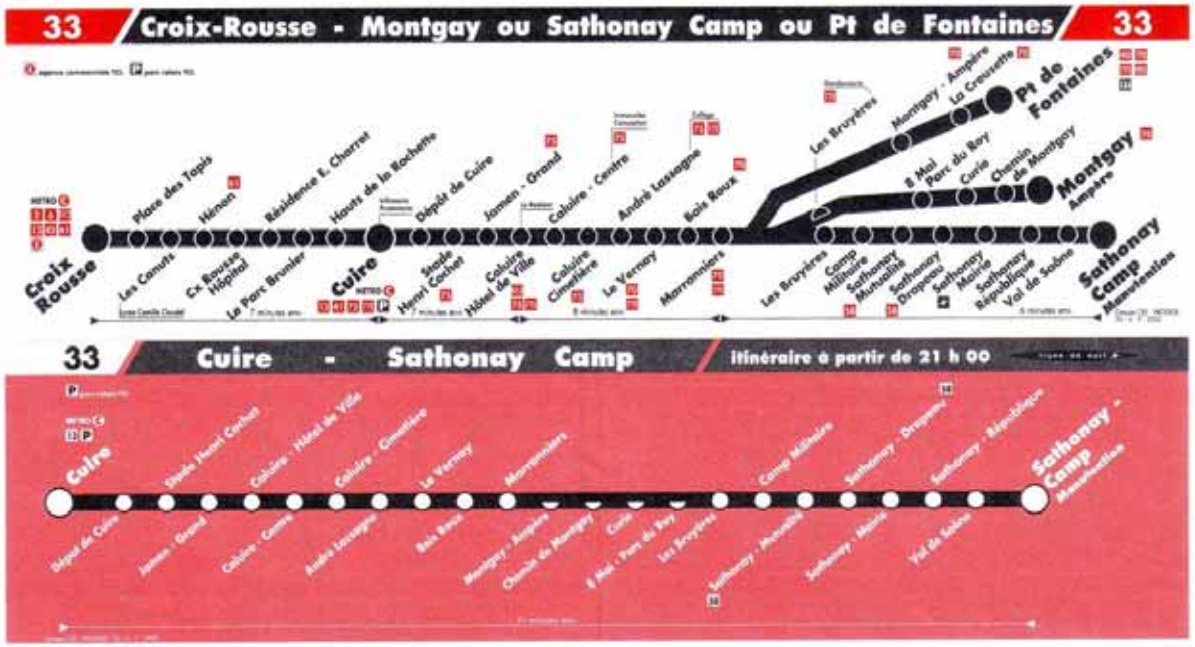
SC10u n° 2366 vu le 17/11/1984 à Cuire

SC10R n° 1560 vu le 27/06/1986 aux Marronniers

Agora S n°2432 vu le 1er jour de la remise en place de la MPA, à la Croix Rousse le 11 juillet 2006

3028 vu à Sathonay Mutualité

3031 vu place Croix Rousse



la ligne 33 actuelle avec ses trois branches et son parcours de soirée
© Document Kéolis Lyon

La ligne 33 en 1991 avec sa branche Fontaines par Cailloux
© Document Kéolis Lyon

La ligne 33 des années 90
© Document Kéolis Lyon

Perrache terminus, nous descendons du 32 et prenons la direction de la place de la Croix Rousse. Un peu de métro A, une montée en métro C et nous sommes place de la Croix Rousse où nous attend le bus numéro 33. Nous nous frayons un passage au milieu des manèges car nous sommes en pleine Vogue des Marrons.
Ah ! bus à l'approche indique fièrement la borne Visulys. Un Agora série 2400 arrive et c'est parti. On tourne à droite boulevard des Canuts, en dessous il y a le métro C. On quitte le boulevard pour rejoindre l'hôpital de la Croix Rousse puis la rue Pierre Deleuvre et ses bâtiments résidentiels.

On rejoint ensuite la station de métro Cuire par la rue de l'ancienne gare (qui ne fût qu'un passage à niveau). C'est là que la 33 charge le plus car elle prend le relais du métro en direction de Caluire et assure la correspondance avec la ligne 41 pour les personnes en provenance de la Part Dieu.

Cap au nord, la ligne passe devant le dépôt de Caluire où sont remisées les lignes 6, 13, 18, 33, 61 et 77. Changement de conducteur, nous patientons deux minutes le temps de la relève. C'est reparti la 33 va traverser tout le centre de Caluire et ses petits commerces. On file encore tout droit et nous arrivons à l'arrêt André Lassagne où se trouvent un collège et un cinéma. Arrivé au Vernay la ligne 33 fait correspondance avec la ligne 70 (Part Dieu-Neuville). Au Vernay se trouve en direction de Lyon un site propre central qui permet aux bus des lignes 33, 70 et 77 d'éviter le bouchon qui se forme matin et soir à cet endroit. Le gain de temps peut aller jusqu'à 7 minutes.

VOIE
CENTRALE

BUS
72
CALLUIRE CIMETIERE
Ombrosa
33
Pt de Fontaines
33
Sathonay Camp
75
Crépieux
CALLUIRE CIMETIERE

Nous arrivons ensuite au lieu-dit les Marronniers terminus de la plupart des services de la ligne 77 ancienne branche de la 33. Marronniers, 2 minutes d'arrêt, correspondance pour Sathonay Village et Cailloux sur fontaines. Trêve de plaisanterie quelques secondes suffisent. Ici notre ligne 33 se sépare en trois branches : une vers Sathonay Camp, une vers Montgay Ampère (quartier excentré de Fontaines sur Saône) et l'autre vers le Pont de Fontaines.

Nous partons en direction de Sathonay camp, la ligne tourne à droite et ne tarde pas à rencontrer le terminus de la ligne 58 Sathonay Mutualité où un rond point à été récemment aménagé. On file tout droit et on traverse alors le centre de Sathonay Camp. Passée la mairie, notre 33 continu rue de la République puis tourne à gauche et rejoint son terminus Sathonay Manutention. La ligne à cet endroit fait le tour d'un curieux bâtiment. Ce bâtiment n'est autre que l'ancien dépôt des cars Lafond société qui a exploité plusieurs lignes TCL dont la 33 jusqu'en 1974. Aujourd'hui ce bâtiment est toujours propriété du Sytral et abrite la collection de l'association Rétro Bus Lyonnais.

Partons en direction de Montgay Ampère. La ligne dessert des Bâtiments des années 60/70, secteur plutôt calme rattaché à la commune de Fontaines sur Saône bien que sur le plateau. Terminus à côté d'un petit centre commercial et d'une station service. La branche Montgay est desservie en soirée et le dimanche avec la branche Sathonay, la 33 en provenance de Croix Rousse dessert Montgay puis Sathonay.

En direction de Pont de Fontaines, la ligne 33 rejoint directement l'arrêt Montgay Ampère puis dévale la montée Roy en compagnie de la ligne 70. Arrivé au deuxième rond point notre bus fait son terminus non loin du Collège Jean de Tournes. Ce terminus est placé un peu loin du centre de Fontaines pourtant très commerçant, c'est pourquoi les clients lui préfèrent la ligne 70.

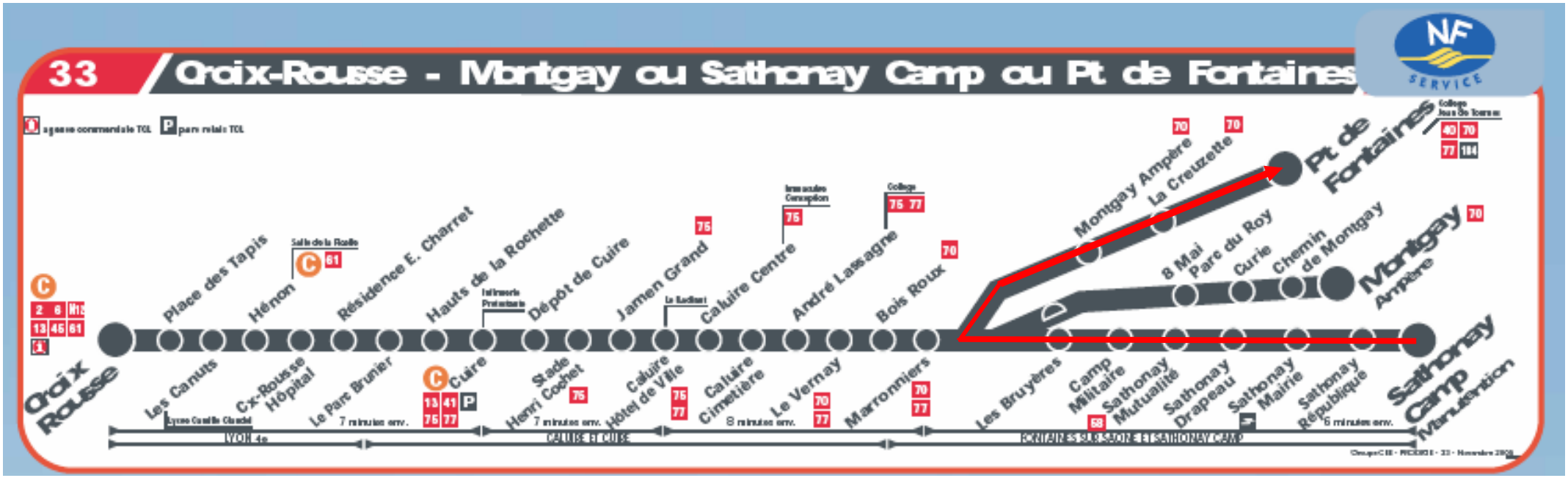
Au départ de Croix Rousse en journée, un bus sur deux se rend à Sathonay, un sur quatre à Montgay et un sur quatre à Pont de Fontaines. En soirée la ligne est limité à Cuire et effectue la double desserte Sathonay/Montgay.

Vite on saute dans un 70 pour rejoindre Charpennes car le mois prochain c'est au tour de la 34.

Ci-dessus : le terminus « Sathonay Camp – Manutention ».

Ci-contre, on aperçoit derrière notre Agora S le vieux PH100 conservé par l'association Rétro Bus Lyonnais, dans leur dépôt de Sathonay.

Correspondance avec la ligne 58 à l'arrêt « Sathonay – Mutualité »



© *Document Kéolis Lyon*

Tarification lignes à antennes

Sur les lignes à antennes comme la ligne 33, c'est une tarification un peu spéciale qui s'applique sur les branches qui sont desservies alternativement. Tout le monde connaît l'interdiction d'effectuer un retour avec un même ticket unitaire, sur la même ligne ou tronçon de ligne. Or, sur les antennes, il est parfaitement possible de se rendre de Sathonay Camp à Pont de Fontaines, avec un seul ticket, cela n'est en effet pas considéré comme un aller / retour, le voyage étant effectué sur la même ligne, mais sur 2 tronçons différents.

Givors, Grigny : c’est parti !

L'année 2007 commence, et ce sont 2 nouvelles communes qui rejoignent la communauté urbaine de Lyon, le « Grand Lyon » : Givors et Grigny. Elles sont situées au sud de l'agglomération lyonnaise, mais ne sont pas rattachées géographiquement au reste du territoire du Grand Lyon. Nous nous sommes rendus sur place pour faire le point sur l'état du réseau Gibus, qui dessert les habitants jusqu'au 31 décembre 2006. Au 1er janvier 2007, c'est donc le réseau TCL qui prendra en charge les voyageurs sous l'égide d'une filiale de Kéolis Lyon : « Kéolis Givors ». Une nouvelle entité donc, qui va être intégrée au SYTRAL.

C'est donc un nouveau challenge que devra relever l'équipe en place à Givors, qui parait motivée pour intégrer le réseau du SYTRAL.
L'équipe d'exploitation nous a gentiment reçu sur place, au dépôt d'UTG (Unité de Transport de Givors), et nous tenons à les en remercier.

Alors qu'il y a si peu de temps, le dépôt Gibus renfermait un vieux SC10, et quelques autocars de la société des cars Roannais, les premiers bus TCL sont désormais visibles. Ils sont utilisés pour la formation des conducteurs (conduite, girouettes, etc...)

Image insolite : les anciens autobus Gibus, encore en circulation jusqu'au 31 décembre au soir côtoient les bus plus récents des TCL fraîchement débarqués. Seul l'Agora Gibus fait bonne figure au milieu des R312.

Un vieux panneau qui pourra entrer au musée des transports de Givors.

Gibus : l'état des lieux

A partir du 1er janvier 2007, le SYTUAG (SYndicat mixte des Transports Urbains pour l'Agglomération Givordine) va donc être dissout et intégré au SYTRAL. La desserte de Ternay qui était jusque là assurée par GIBUS, sera progressivement supprimée. En effet, le SYTRAL maintiendra la desserte vers cette commune jusqu'à la fin de l'année scolaire, pour assurer la continuité du service, puis les liaisons seront complètement supprimées.

Le réseau GIBUS est constitué de 5 lignes régulières, qui sont reprises par TCL au 1er janvier 2007

Ligne 1

Grigny La Colombe
Les Vernes - Givors Centre - Givors Hôtel de Ville - Gare de Givors Ville
Centre Commercial Vallée du Giers

Ligne 1bis

Grigny La Colombe
Gare de Grigny Le Sablon - Gare de Givors Canal - Givors Hôtel de Ville - Gare de Givors Ville
Centre Commercial Vallée du Giers

Ligne 2

St Martin de Cornas
Plateau de Montrond - Gare de Givors Canal - Givors Hôtel de Ville - A47
Ternay Boucherattes ou Ternay Transformateur

Ligne 3

Gare de Givors Ville
Givors Hôtel de Ville - N86
CES de Bans

Ligne 4

Gare de Givors Ville
Givors Cimetière
Les Hauts de Givors - Junique

© Document Gibus

© Document Kéolis Lyon

D'un point de vue signalétique, il est vrai que le réseau Gibus a pris beaucoup de retard, lié au manque de moyens de la petite « Communauté des Communes Rhône Sud ». Avec l'entrée dans le Grand Lyon, et l'intégration aux transports de l'agglomération, elles devraient bénéficier des mêmes moyens. Fini les poteaux d'arrêt verts, les vieux abribus. Givors et Grigny bénéficient depuis peu de nouveaux poteaux gris. Des abribus Decaux redonneront très bientôt un bon coup de jeune au mobilier urbain.

Devant la gare de Givors Ville, un poteau provisoire TCL a été mis en place pour remplacer le poteau Gibus, qui sera prochainement démonté. Au premier plan, les travaux d'implantation du futur abribus JC Decaux ont déjà commencé.

Ce mois de décembre, les équipes se sont activées afin de mettre le plus rapidement en place la signalétique du nouvel exploitant. Des poteaux temporaires ont été disposés dans les 2 communes à tous les arrêts desservis par Gibus.

A Vernaison La Rossignole, où la ligne 15 rencontrera les nouvelles lignes 211 et 215, les autocollants sont d'ores et déjà en place sur le terrain.

Ci-contre, un vieil abribus Gibus. Des travaux d'aménagement devront sans aucun doute être entrepris pour mettre en conformité ces vieux points d'arrêt (accessibilité PMR, alignement sur la chaussée…).

L'ancienne agence commerciale Gibus est fermée depuis plusieurs semaines. Une nouvelle agence sera prochainement construite rue Roger Salengro.

Adieu Gibus... bonjour TCL !

Rendez vous le mois prochain, pour un premier bilan !

Suivons les travaux !

Tramway
> T3

Sur T3, malgré la mise en service du 4 décembre dernier, les travaux d'aménagement aux abords de la ligne de tramway ne sont pas pour autant terminés. Parcs relais, stations, tout n'est pas encore terminé, comme à La Soie (à droite) ou encore à Décines _ Grand Large (à gauche).

zoom sur...
Vaulx en Velin – La Soie

Le secteur de Vaulx en Velin – La Soie est en plein chamboulement : station de métro en construction, station de tramway non terminée, destruction de 2 bâtiments industriels pour laisser place à un nouveau Parc Relais. Un quartier méconnaissable au cœur duquel la ligne 7 fait provisoirement terminus, en raison de la fermeture du Pont de Décines en raison d'une avarie sur sa structure.

Ci-contre : la future sortie du Parc Relais de la Soie, dans le carrefour avec le tramway T3. Ce nouveau parc de stationnement devrait permettre à la Soie de devenir un véritable « L. Bonnevay bis ».

Ci-dessous : l'avancée des travaux de la station de métro A, qui devrait ouvrir ses portes en septembre prochain. Dès le mois de mars, les rames devront emprunter la nouvelle station pour rentrer aux ateliers, lorsque la voie temporaire actuellement en service sera définitivement supprimée. Les rames devront donc aller jusque dans le nouveau tiroir de retournement des rames, avant d'accéder au dépôt de la Poudrette.

Trolleybus > C3

Les poteaux de lignes aériennes poussent très vite entre Laurent Bonnevay et Vaulx en Velin – La Grappinnière. En effet, l'électrification et l'exploitation en Cristalis ETB18 de la ligne 51 est toujours prévue pour février 2007, d'après les informations diffusées par le SYTRAL et Kéolis Lyon.

Ici, les LAC qui permettrons l'arrivée sur L. Bonnevay, en direction de St Paul Gare.

Ci-dessous : l'arrêt de la ligne 1 a été aménagé pour devenir un arrêt « Ligne forte », identique aux arrêts présents sur la ligne C1.
Les anciens abribus peu esthétiques (à droite de la photo) et peu étanches ont été démontés.

Poteaux de LAC le long de l'Astroballe, salle préférée des supporters de l'Adecco ASVEL Basket.

2 roues
> Voûte ouest de Perrache

Depuis le mi-décembre, un nouvel aménagement cyclable est en service sous la voûte ouest de Perrache. Il relie la Place Carnot au nord, à la place des Archives au sud.

Il s'agit d'une piste cyclable bidirectionnelle protégée de la circulation générale à l'aide d'une bordure haute.

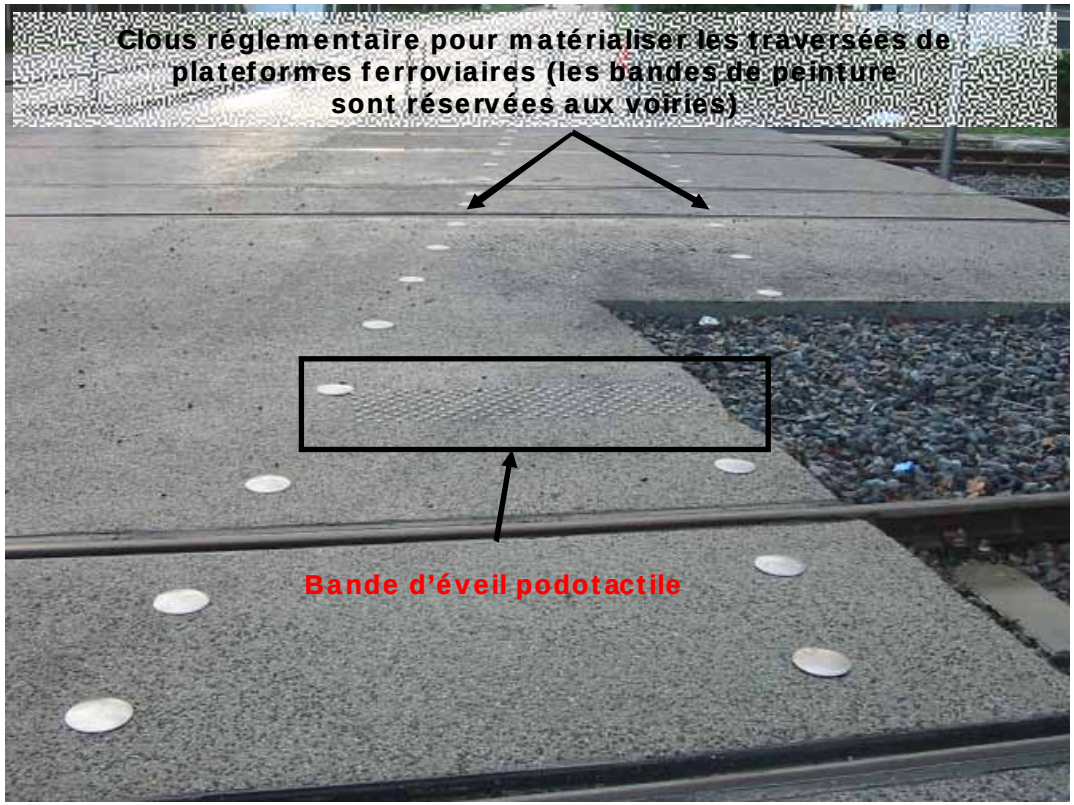
Pour permettre sa construction, une voie nord / sud a été prises à la circulation automobile, qui est donc autorisée uniquement dans le sens sud / nord désormais.

Cet aménagement s'inscrit dans l'aménagement d'un axe fort cyclable, qui reliera à terme Vaise au sud de la Presqu'île. L'aménagement de la piste cyclable sur le quai P. Scize fait partie du même projet, ainsi que celui qui va prochainement voir le jour sur le pont de la Feuillée, le quai de la Pêcherie ou encore la rue de la platière.

Ces liaisons cyclables sont développées en accord avec le Plan des Déplacements Urbains, pour tenter de porter une attention toute particulièrement aux « points durs », qui sont souvent les endroits les plus délicats pour les cyclistes. Ils sont comme à Perrache, souvent situés entre deux aménagements de qualité, et posent des problèmes de continuité.

Ce nouvel aménagement vient de faire « sauter » le verrou cyclable de Perrache.

La photo insolite



Alors que les nouvelles techniques permettent la diffusion de sons à destination des aveugles et malvoyants, pour un franchissement sécurité des plateformes tramway ou des voiries, les aménagements sur le terrain ne suivent pas toujours.

Ci-dessus, une aberration remarquée au terminus de Meyzieu Z.I. : la traversée piétonne matérialisée par les clous métalliques et les bandes d'éveil indiquent droit devant, dans le trou !

Ci-contre, un signal rouge clignotant destiné aux piétons : éteint, il autorise le passage, lorsqu'il clignote, il indique qu'une rame est à l'approche et impose une interdiction absolue de traverser. Les aveugles et malvoyants équipés d'une télécommande peuvent alors actionner une annonce sonore pour connaître son état.

Le dossier coup de gueule

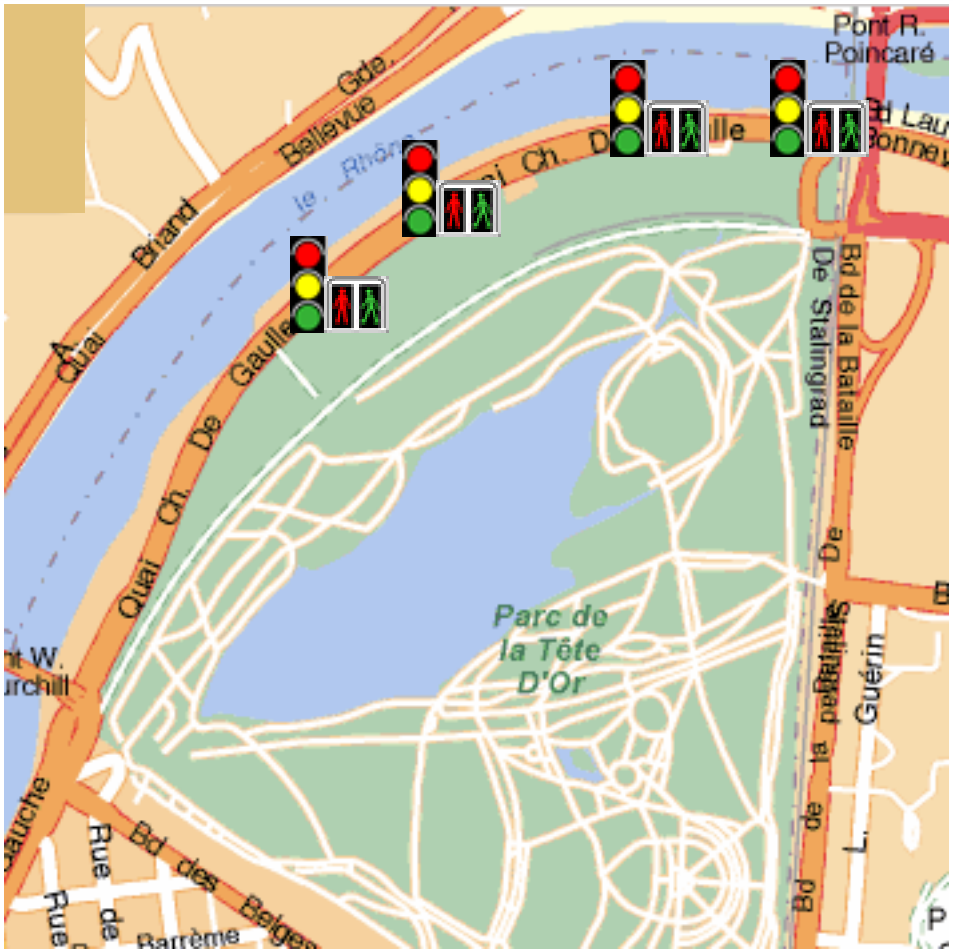
Le site propre de la

Cité Internationale

Il est une question qui nous trotte dans la tête : à quoi servent les feux du site propre de la cité internationale ? C'est le thème de notre coup de gueule du mois dans Le Mag de Lyon en Lignes.

Depuis l'entrée sud du site réservé aux transports en commun, située près du Pont Churchill, jusqu'à la sortie nord, située près du Pont Poincaré, on compte pas moins de 4 feux, qui servent à protéger des traversées piétonnes.

Tous ces feux sont situés à proximité d'une station.



Notre question : ces feux sont-ils indispensables ? En effet, ce site est uniquement emprunté par des véhicules de transport en commun, et n'est pas accessible depuis l'extérieur pour les véhicules particuliers (contrôle d'accès aux extrémités). Les trafics sont de ce fait très faibles sur cette voirie, et les véhicules qui l'empruntent ont des vitesses relativement faibles (bus, trolleybus).

D'un point de vue géométrique, le site est bien protégé de l'extérieur :

> Ses entrées sont gardées par 2 contrôles d'accès par barrières, et garantissent un bon filtrage des véhicules parasites
> La voie réservée est séparée des autres usagers (piétons, cyclistes) par :
- Au nord : une haie difficilement franchissable.
- Au sud : la grille d'enceinte du parc de la tête d'or.

Les seuls point non étanches aux piétons / cyclistes sont ces fameuses traversées piétonnes, gérées par feux. Les points de danger potentiel sont donc bien identifiés, et identifiables par tous les usagers, et sont placés à proximité des stations, donc à un endroit où les véhicules de transport en commun ralentissent et prêtent une attention toute particulière à leur environnement.

Du point du vue du fonctionnement, les feux piétons sont en permanence au vert, sauf à l'approche d'un bus où ils passent au rouge pour permettre leur passage. Petit souci, le feu rouge oblige les bus à se stopper, parfois juste en amont d'une station, et suscite l'interrogation de l'ensemble des usagers / conducteurs.

Résultat : beaucoup de conducteurs ont pris le parti de ne plus respecter ces feux, ce qui constitue une infraction grave au code de la route. Ces passages au rouge sont perpétrés sous les yeux des clients, des cyclistes, des piétons, qui ne doivent pas avoir une image bien positive des conducteurs TCL en voyant cela.

Grille du parc
de la tête d'or

Haie protectrice

Ici, en face de l'entrée du Musée d'Art Contemporain, un feu tricolore permet aux piétons de passer. Le feu est actuellement au jaune clignotant, position inhabituelle pour un tel dispositif. De ce fait, les figurines piétons sont éteintes (fonctionnement en mode dégradé) : est-ce vraiment plus sécuritaire ?

Ne vaut-il mieux pas limiter ces zones de conflit potentiel à 30 km/h, et supprimer les feux ? On pourrait également mieux matérialiser la traversée piétonne (plus large, matériau différent…).

Ne nous voilons pas la face : dans ce secteur où les piétons sont abondants, en toute période de l'année en raison d'équipements spécifiques (parc, cinémas, restaurants…), les feux ne sont jamais respectés. Les piétons traversent après s'être assurés qu'aucun bus n'arrive. Avec un feu, on apporte simplement un manque de souplesse pour le passage des bus, et rappelons-le, **la ligne forte de trolleybus C1 emprunte ce site propre.**

Même site propre, mais pas de feux pour les piétons : aucun danger, nous sommes dans une zone limitée à 30 km/h, à l'approche d'une station.

Il s'agit pourtant ici d'une traversée piétonne très fréquentée (située entre l'avenue de Gde Bretagne et l'entrée principale du Parc de la Tête d'or). L'absence de feux ne semble pas poser de problème car les trolleybus arrivent dans ce secteur à faible vitesse (courbe, présence d'une station).

Autre secteur, même constat. Sans doute l'une des traversée piétonne les plus empruntées de l'agglomération lyonnaise, entre le centre commercial de la Part Dieu et la Gare SNCF de Lyon Part Dieu. Il n'y a pas de feux pour la traversée des voies du Tramway T1, où un tram passe toutes les 3 minutes aux heures de pointe. Cela ne semble pas poser problème...

La photo du mois

Le Volvo 7700 sur la ligne 50 à la Fouillouse

Kesskisspass sur LeL ?

L'actualité de Lyon en Lignes, en Décembre 2006

Nouveau forum…

Le forum de Lyon en Lignes commençait à en avoir bien besoin, une petite cure de jouvence s'imposait donc. Un nouveau forum a donc été développé par notre membre Elbricou, que vous avez déjà eu l'occasion de tester.

… et nouveau site !

Toujours à l'initiative de notre chef technicien Elbricou, Lyon en Lignes s'est transformé au mois de décembre 2006 ! Un nouveau portail que nous avons été un peu forcés de mettre en place assez rapidement en raison de gros problèmes techniques. (merci au travail qui a été effectué en à peine 72h !).

Quelques bugs sont encore possibles sur cette nouvelle version, quelques pages ne sont pas encore à jour ou toutes accessibles, nous vous remercions donc pour votre grande patience, et nous sommes attentifs aux remarques que vous pouvez continuer à nous faire parvenir.

Merci à tous pour votre fidélité à 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 photographier sur le réseau TCL, en vertu de l'article 18 de l'arrêté du 21 avril 1978 interdisant les prises de vue sur les réseaux de transport, obtenue auprès de Kéolis Lyon.

Keolis Lyon

www.keolis-lyon.fr

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 bus64, dédé, bobmétro, matrix361 et à tous ceux qui ont aidé à la construction de ce numéro du Mag de près ou de loin.

Création Lyon en Lignes – Décembre 2006