

A la découverte des lignes du réseau TCL



La parole à l'histoire



1889 (Juillet) : Inauguration par la CLT, d'une ligne du PONT LAFAYETTE (RG) à l'asile de BRON (Vinatier) avec locomotives à vapeur Lamm et Francq, en gros par le trajet de ligne 28 actuelle à savoir Part Dieu et avenue Lacassagne.

1898 : Prolongement aux CORDELIERS et à BRON Village

1900 à 1902 : Electrification

1932 : Mise en service d'un autocar pour la desserte de l'aéroport de Bron.

1948 (15 avril) : suppression des tramways et remplacement par des autobus (PCK) et passage plus direct par le cours Gambetta (une nouvelle ligne n°28 reprenant le trajet originel par l'avenue Lacassagne), prolongement de tous les services à Bron Centre et de plusieurs à l'aéroport.

1963 : passage à un agent avec des autobus Berliet PH100 (série 1500)

1967 : Prolongement à BRON Terrailon

1968 : remplacement des PH100 par des Saviem SC2 (série 1600)

1972 (6 mars) mise en service des oblitérateurs.

1974 (septembre) : création d'une antenne MI-PLAINE aux HP matin et soirs

1977 (31 janvier) : passage en libre-service avec des Saviem SC 10 (série 2400) toutes les voitures vont à BRON-Terraillon et la branche Mi Plaine est reprise par une nouvelle ligne n°65

1978 (septembre) : Saviem SC 10 (série 3400)

1981 (novembre) : nouveaux SC10 (série 1300)

1982 (1er septembre) : prolongement de Terraillon jusqu'aux SEPT CHEMINS

1982 (14 septembre) : nouveaux Saviem SC 10 restylés (série 1400)

1984 à 1986 : diverses modifications d'itinéraires suite aux travaux du métro ligne D

1989 (10 avril) fusion des lignes 1 et 24 sous le numéro 1/24 et l'itinéraire ST JEAN – GRANGE BLANCHE – SEPT CHEMINS. (Le parcours entre Cordeliers et G.Péri est abandonné)
Autobus articulés PR 180.2 N°2138 à 2156

1991 : Nouveaux autobus articulés en complément : PR 180.2 (série 2200)

1991 (9 septembre) : mise en service du métro D, suppression de la ligne 1/24. Reprise du numéro 24 pour la ligne GRANGE BLANCHE – SEPT CHEMINS (PR180.2 – série 2200)

1994 (5 septembre) panachage avec trois R312 qui remplacent trois articulés.

2001 (2 janvier) : mise en service des lignes T1 et T2 du tramway et notre ligne 24 devient BACHUT – SEPT CHEMINS avec la desserte de l'avenue Mermoz et de Bron Libération.
Autobus Agora S (série 2700)



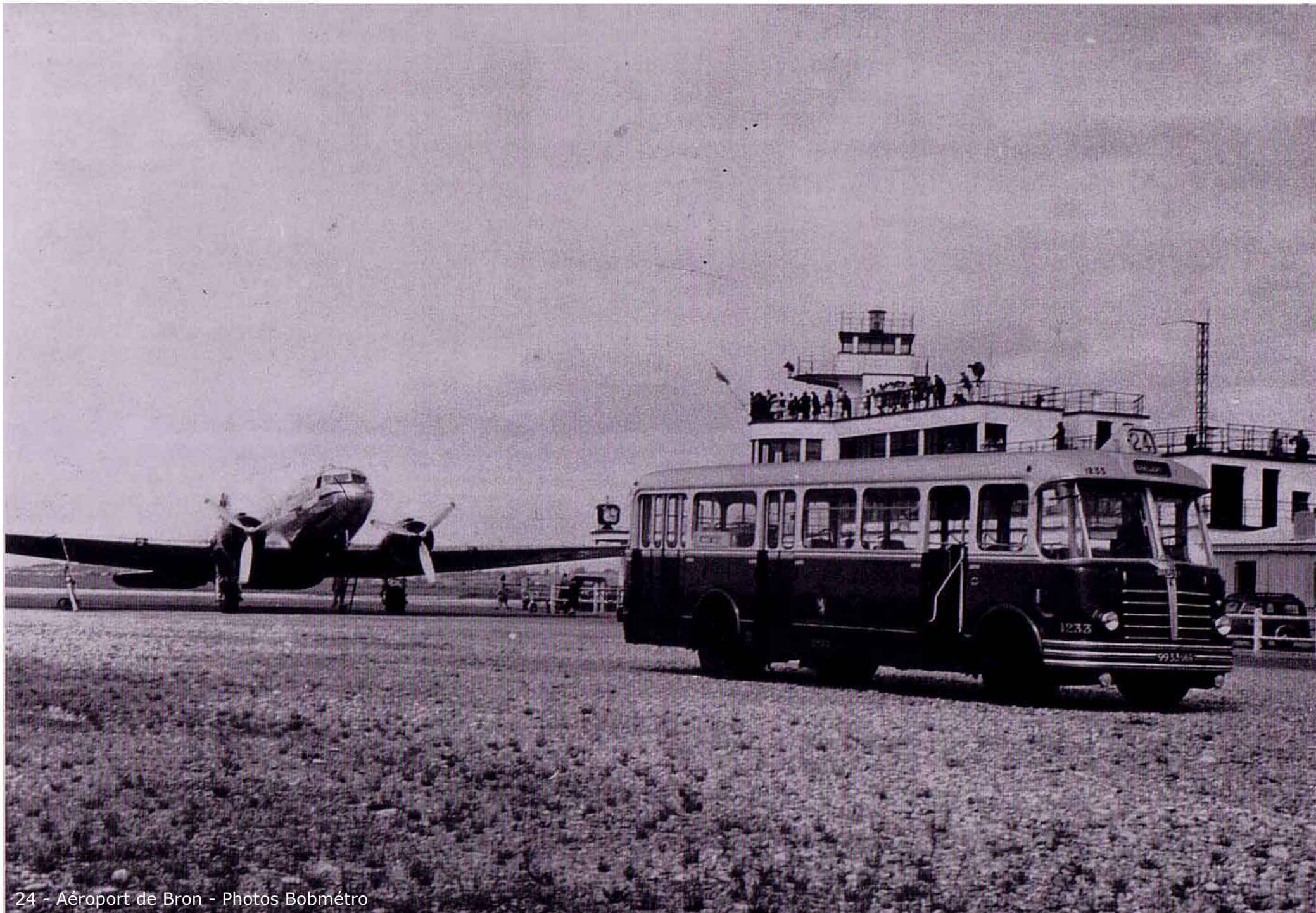
2138 - Place G.Péri le 10.04.89



2204 - Grange-Blanche en 1992



3337 - Grange Blanche en Déc. 2000



24 - Aéroport de Bron - Photos Bobméto



Les « 7 chemins », c'est le point de départ de notre excursion au cœur de l'est de l'agglomération lyonnaise.

Il s'agit d'un gigantesque giratoire assez laid, qui sert de terminus ou de point de passage à de nombreuses lignes TCL. On compte les lignes suivantes :

- Passantes : 68,79
- Terminus : 24,25,78,79 (terminus partiel).

Ce grand carrefour aux allures peu urbaines est en voie de disparition. En effet, un grand projet d'urbanisme vise à sa destruction au profit d'un véritable carrefour plus urbain.

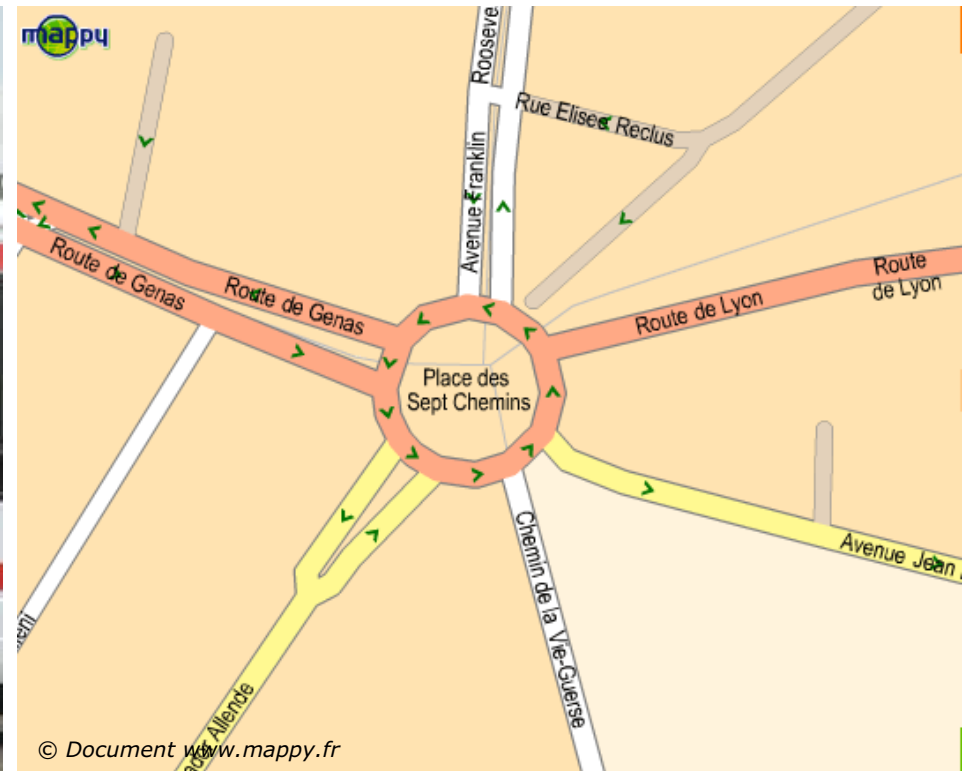
Chose étonnante, les conducteurs utilisent le terre plein central de ce giratoire comme zone de régulation. C'est en effet l'endroit où ils gênent le moins la circulation et les lignes TCL passantes.

Le terminus de la ligne 24 est situé aux confins des communes de Bron, Chassieu, Vaulx en Velin, et Décines Charpieu.





En arrière plan, le Gruau de la ligne 78 effectue sa régulation



Parmi les lignes passantes, on compte également la ligne spéciale « Direct Eurexpo » qui effectue aux 7 chemins un arrêt facultatif.

Cela fait 5 minutes que notre conducteur se repose sur son giratoire, il est maintenant temps de prendre la route : direction Bachut - Mairie du 8ème.

Au départ des 7 chemins, nous prenons immédiatement plein Ouest. La ligne 25 nous tient compagnie sur la route de Genas.

A « Genas-Brossollette », nous prenons à gauche en direction de Bron. Nous sommes dans le quartier de « Terrailon », bien trop connu pour ses événements fâcheux, qui ont beaucoup affecté les TCL il y a quelques années. C'est d'ailleurs depuis quelques années que les lignes ne desservent plus le centre de ce quartier, depuis une violente agression.

Au bout de la rue, nous sommes à Bron - François Mitterrand, branche partiellement desservie par la ligne 25. C'est là que nous prenons à droite, sur la grande avenue qui porte le même nom.





Quelques minutes plus tard, après avoir franchi les travaux de l'avenue Camille Rousset, nous arrivons au 1er arrêt important, où les voyageurs vous pouvez emprunter le tramway pour se rendre directement en centre ville. C'est à l'arrêt « Bron - Hôtel de Ville » que la ligne 24 croise la ligne T2.

Plus au sud, nous traversons les grandes cités de Bron, le long de l'A43, avant de la franchir. La ligne 24 passe au cœur de ces quartiers, qui sont excentrés et souvent considérés comme « difficiles ».

Comme souvent, le réseau TCL y joue le rôle de lien, quand le tramway et le métro sont un peu lointains...





Une fois l'autoroute franchie, on rejoint rapidement la rue Lionel Terray, où aurait pu passer le tramway T2 si l'attrance pour le centre de Bron n'avait pas été aussi forte (forcée ?).

La vitesse de notre Agora S 2700 est rapide, trop rapide sur cet axe qui demeure très roulant, sous un échangeur autoroutier entre le périphérique Est et l'A43.

Nous passons cette fois-ci sous l'autoroute pour rejoindre la commune de Lyon (8ème arrondissement).

En direction des 7 chemins, la fameuse « côte » de Mermoz-Pinel, que les GX187 de la feu ligne 39 avaient tant de mal à grimper...



Mermoz-Pinel : métro D



Toujours dans un univers très autoroutier, dans cette entrée de ville très fréquentée, nous sommes désormais arrivés à l'endroit où la ligne 24 se vide. C'est en effet ici que la plupart des clients descendent pour faire correspondance avec le métro **D**.

Un vieux projet urbanistique, qui vise à humaniser ce quartier, semble se mettre en place après de nombreuses années d'annonces sans effets. Ce viaduc autoroutier qui défigure le quartier de Mermoz-Pinel devrait être détruit dans les prochaines années, pour laisser place à un espace plus humain, à niveau. La circulation automobile du secteur devra être modifiée en conséquence.



Environnement très hostile à Mermoz-Pinel...

A l'approche de l'arrêt Mermoz-Pinel, la ligne 24 bénéficie d'un couloir d'approche au giratoire, qui lui est peu utile en terme de circulation, mais qui peut s'avérer bien pratique pour stationner de façon prolongée, vu la charge qui l'attend généralement.

La ligne 24 n'est pas seule à cet arrêt, on retrouve aussi l'autocar de la ligne 1920 (Lyon Part Dieu - La Verpillière).

Tous les amoureux de l'ancienne ligne 39 se rappelleront des lignes 39 et 39 Campus qui s'arrêtaient ici même pour faire le plein... d'étudiants



Avenue Jean Mermoz

Notre parcours n'est pas terminé. Nous devons maintenant remonter toute l'avenue Jean Mermoz jusqu'à la Place du Bachut que nous pouvons deviner au loin, si le temps est clair. L'avenue est peu accueillante pour nos amis les piétons en raison de sa largeur et de sa circulation infernale car située dans le prolongement de l'A43.

Nous croisons la ligne 38 avant de desservir l'hôpital Jean Mermoz et la Maison de la Danse. Nous sommes tout près du carrefour tramway de la place du Bachut et les embouteillages sont infernaux.





Non loin de la Place du Bachut, notre Agora est coincé dans la circulation automobile dense.



Ci-contre, la Place du Bachut, terminus de la ligne 24 en correspondance avec la ligne T2

Rue Marius Berliet, le conducteur peut prendre une petite pause avant de repartir à gauche rue Cazeneuve, sans voyageurs, puis avenue Berthelot où il pourra reprendre du service.

