TCL
Decouvrez le
reseau TCL
26 MANISSIEUX
3423
BUS
TCL
9443 SJ 69

La parole à l'histoire

Par Bobmétro

1889 (septembre) : Lancement par la CLT d'un tramway à voie métrique
Rue Casimir Perier – Perrache – rue de Marseille – rue Moncey – Brotteaux – Parc

1906 (mai) : prolongement par la rue Duquesne et las quais du Rhône jusqu'aux Cordeliers par la NLT peu avant son absorption par la Compagnie OTL.

1908 : Suppression du tronçon Perrache - rue Casimir Perier mais prolongement des Cordeliers à St Jean par la rue des Archers et le quai des Célestins.
Elle failli devenir circulaire mais finalement elle en resta à ce trajet un peu alambiqué :
Perrache – Parc – St Jean

1936 (août) : suppression des tramways, remplacés par des Autobus à plateforme arrière

1940 (juillet) : remise en service des tramways pour quelques jours (après réquisition des véhicules OTL) sur le trajet avenue Berthelot – Boulevard des Brotteaux, puis reprise de la ligne par la Cie Lafond avec des électrobus (autobus à batterie) qui l'exploite avec les moyens du bord jusqu'à une suppression quasi-totale

1943 (octobre) : reprise timide par l'OTL avec un service mixte :
-tramway entre avenue Berthelot et boulevard des Brotteaux
-autobus à batteries entre Perrache et Brotteaux.

1946 (décembre) : suppression définitive des tramways et mise en service d'autobus Berliet PCK sur le trajet Perrache - Brotteaux

1949 (janvier) : Mise en service des trolleybus type Jacquemond (série 500) au dépôt de Perrache.

1951 (mars) : mise en service en complément pour quelques mois de trolleybus VA3

1960 (octobre) : transfert au dépôt Parmentier et remplacement des Jacquemond (mutés à Oullins sur la 10) par des trolleybus VA3 B2.

1962 (septembre) : travaux de reconstruction du pont Gallieni et détournement par le pont de l'université

1965 (février) : limitation des trolleybus à Ecole de Santé – Brotteaux et navette autobus commune 4/26 pour rejoindre Perrache

1966 (mars) : reprise su service sur le parcours Perrache – Brotteaux par le nouveau pont Gallieni

1966 (septembre) mise en place en semaine d'un service complémentaire assuré en autobus Berliet PBR sur Perrache – Brotteaux – La Doua pour la desserte de l'université.

1967 (31 juillet) : suppression des trolleybus remplacés par des autobus à un agent en août et les PBR à deux agents à partir de la rentrée de septembre

1967 (novembre) remplacement des autobus à deux agents par des Berliet PH 100 à un agent (série 1500)

1968 (mars) : mise en service de Berliet PCM

1972 (16 juin) : changement d'itinéraire dans le quartier de la Part Dieu
(3 juillet) : mise en service des oblitérateurs.

1973 (26 avril) : nouveau plan de circulation et passage par les rues Bonnel et Servient
(10 septembre) : passage en libre-service avec mise en service de nouveaux autobus : Saviem SC 10 (série 2300)

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

1977 (3 janvier) : suppression des services partiels Brotteaux tous les services font désormais Perrache – La Doua.

1980 (2 mai) : une partie des voitures passe de Audibert à Alsace

1983 (13 juin) passage par Part Dieu Vivier Merle (mise en service de la gare)

1984 (novembre) : Nouveaux véhicules SC 10 R neufs (série 1500)

1986 (3 mars) : service express Charpennes – La Doua sans arrêt intermédiaire
avec deux autobus articulés Heuliez GX 187. Les véhicules ne portent pas l'indice de ligne 26.

1988 (18 janvier) la navette express Charpennes – La Doua prend le numéro 78
et passe au dépôt des Pins

1991 (9 septembre) Alsace : SC 10R (série1500) et Parmentier SC 10R (série1400)

1992 (février) : entrée dans le campus de La Doua avec un trajet en boucle

1995 (21 août) : Mise en service de Renault R 312 (série 3400)
et la ligne 78 prend l'indice 26 Campus

1997 (mai) : nouveaux autobus : Renault Agora (série 2700)

1998 (janvier) : la ligne 26 Campus reçoit 4 Agora articulés (1009 à 1012)
(septembre) travaux du tramway ligne détournée
par quais Gailleton et Claude Bernard

2000 (janvier) suite travaux et baisse de fréquentation, une voiture sur deux est limitée
à Part Dieu – La Doua

2001 (2 janvier) suppression de ligne 26 « Perrache – La Doua » remplacée par le tramway T1.

2003 (27 octobre) : retour du numéro 26 sur une nouvelle ligne Bachut – Bron Aéroport – Manissieux
Suite à la mise en service du prolongement du tramway T2
jusqu'à St Priest, cette ligne reprend les tronçons des lignes 62
entre Bachut et Bron et 65T entre Bron et Manissieux
partiels à Bron Aéroport (1 voiture sur 2 environ)

Trolleybus Jacquemont en service sur la ligne 26 dans les années 1950

Source des photos inconnue…

Tramway sur la ligne 26 vers 1912, devant la Gare des Brotteaux

Photo bobmétro
Berliet PCM 1264 (série 1201 à 1298)

Photo bobmétro
Mars 1986 - Charpennes - GX187 2014 - 26 Campus

Photo Bobmétro

SC10U 2391 vu Rue de Marseille le 18/11/1984

Photo Bobmétro
SC10R 1536 vu aux Brotteaux le 20/06/1986

Photo Bobmétro
R312 3434 vu à Perrache le 21/08/1995

Photo Bobmétro

PR180.2 2156 vu à La DOUA sur la N26

Agora S vus sur la ligne 26

R 312 3443 sur la ligne 26 à Perrache

Ligne 26 en SC10R à Perrache

La ligne 26, par « Le 26 », membre de Lyon en Lignes

« Cette ligne, j'aurai tendance à l'appeler « l'exilée ». En effet jusqu'à l'arrivée du tramway, elle faisait partie des lignes structurantes du réseau TCL depuis de nombreuses années
Elle atteint son apogée dans les années 90. Partant de Perrache vers La Doua, elle connaissait une forte affluence. Renforcée entre Charpennes et le domaine universitaire par le 26N puis le 78 puis à nouveau le 26N, elle était prise d'assaut par des milliers d'étudiants de la Doua mais aussi de Lyon 2. Vers 17h30 les 26 se succédaient entre bus articulés et bus standard. Le dimanche en soirée des bus articulés renforçaient la desserte entre Part Dieu et la Doua. Remisée à Alsace et Parmentier, les chauffeurs étaient souvent les mêmes et globalement très sympas. Ah le charmant dépôt de Parmentier, ils doivent être nombreux à le regretter. Il y avait notamment une MR toujours élégante mais pas toujours commode, quand on ne la connaissait pas. Je me souviens d'une anecdote un soir où elle gare son bus sur le boulevard du 11 novembre derrière un autre : Une jeune fille monte pour lui demander si c'est son bus qui part en premier. Réponse cinglante : vous êtes étudiante et vous devez réfléchir. Pensez vous que j'aurai collé mon bus derrière l'autre si je devais partir en premier et vlan !!! ; il est vrai que prendre d'assaut les bus pour les étudiants était un automatisme sans trop réfléchir. Autre exemple sous l'indice 78, peu d'étudiants montaient dans les bus puisque c'était le 26 qui desservait le campus d'où la remise en service du 26N. Les travaux du T1 lui firent connaître une longue agonie jusqu'à sa disparition.
Après une disparition de deux ans la voilà qui réapparaît dans l'Est lyonnais du Bachut à Saint Priest Manissieux. Petit clin d'œil, la voilà qui récupère de nouveaux étudiants de Bron Parilly.
Elle redeviendra ma ligne préférée si un jour (hélas peu probable) elle est prolongée à la Part Dieu, permettant aux habitants de Bron, du 8ème et aux étudiants d'avoir une liaison directe avec ce quartier et la gare SNCF.
Voilà les souvenirs d'un ancien habitué nostalgique de ses années d'étudiant dont la ligne est partie faire un tour à la campagne. Alors comme dit Kent : « allons à la campagne » grâce à la ligne 26 ».

Le 26

La ligne 26 actuelle qui court du Bachut à Manissieux a connu quelques mésaventures originales lors de sa mise en service le 27 octobre 2003. Cette date a marqué la mise en service du prolongement du tram T2 de Porte des Alpes à St Priest Bel Air.

Cependant, la ligne 26 est née quelques mois avant, sous un sobriquet assez original : « LP » soit « Liaison Provisoire », entre Mermoz Pinel et Manissieux. Cette liaison a été mise en place pour remplacer les services de la T65, qui ont été sortis de la tarification TCL à la rentrée 2003. La RN6 n'était donc plus desservie par les TCL, il a fallu pallier à cette lacune rapidement, en attendant la ligne 26 définitive que l'on connaît aujourd'hui.

La ligne LP à Mermoz Pinel

La ligne LP dans le quartier de Manissieux à St Priest

Au partir de la Place du Bachut, nous partons plein Est en compagnie de la ligne 24. Nous sommes avenue J. Mermoz. Ce sont 1 service sur 2 qui vont jusqu'à Manissieux Pierre Blanche, regardez bien les afficheurs Visulys.

Le stationnement de la ligne 26, sans voyageurs, rue Paul Cazeneuve. Bientôt, cet arrêt n'existera plus puisque le couloir à contre sens de la ligne 23 sera prolongé jusque dans le carrefour de la Place du Bachut. Le terminus de la ligne 26 sera alors reporté près de la Maison de la Danse, en amont de ce même carrefour, pour limiter les retards de la ligne ainsi que de la ligne 24.

Photo Rémi Desormière
R312 au Bachut

Au bout de cette longue ligne droite souvent bien embouteillée, nous arrivons à Mermoz Pinel, là où la ligne va se remplir.

Depuis la suppression des lignes 39 et 39 Campus, la ligne 26 sert de navette Mermoz <> Université Lyon 2, pour les résidences étudiantes qui sont désormais bien mal desservies dans le quartier de Mermoz. Beaucoup d'étudiants empruntent donc cette ligne, via la rue Lionel Terray.

Notre R312 longe le Nord du parc de Parilly, passe près de la cité de l'enfance, puis arrive au grand rond point de Rebufer, coupé par le tramway T2.

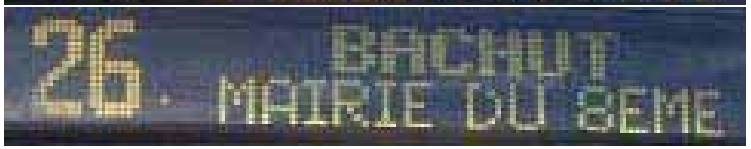
La 26 avenue Jean Mermoz

Nous ne desservons pas l'université Lyon 2 en correspondance avec le tram T2, mais nous restons sur l'avenue de l'Europe, pour desservir l'IUT.

Notre route continue jusqu'au centre de maintenance des tramways de St Priest que nous longeons au Nord. Nous faisons une correspondance éloignée avec T2, à l'arrêt qui se nomme pourtant « Porte des Alpes ».

Pour les services « Bron - Aéroport », l'affaire est presque pliée car le terminus se trouve juste de l'autre côté de l'A43, juste après le franchissement d'un carrefour assez complexe, qui prend parfois plusieurs minutes.

Le terminus « Bron - Aéroport », avec son poteau temporaire depuis 3 ans…



Girouettes classiques de la ligne

En cas de besoin, la ligne peut être limitée à Mermoz - Pinel **Métro D**

L'arrêt « Bron - Aéroport » est en effet un peu spécial, puisqu'il permet à la fois de prendre la 26 vers Manissieux, mais aussi de prendre la 26 en direction de « Bachut », au même arrêt. Un petit mot attire la vigilance du voyageur.

Mais nous n'allons pas nous arrêter ici, nous sommes courageux, en route pour Manissieux - Pierre Blanche ! Après une grande courbe négociée à vive allure, nous passons devant le bout des pistes de l'aéroport Lyon - Bron, et filons au milieu des grands magasins de la RN6.
Nous sommes sur la route de Grenoble, et franchissons bientôt la Rocade Est de Lyon.

Juste après notre départ de Bron - Aéroport, nous voilà sur un axe très roulant, longeant l'A43.

L'Agora Line de la ligne 50

Notre seul but n'étant pas de desservir le grand axe qu'est la RN6, nous tournons bientôt à droite pour desservir aussi le quartier de St Priest - Manissieux. Nous ne sommes pas seuls : la ligne 50 nous rejoint pour un petit bout de chemin dans les champs.

Un peu de verdure, et nous laissons la ligne 50 pour nous diriger vers notre terminus.
Notre bus n'est pas bien rempli. Sa fréquence sur le tronçon Bron > Manissieux est de 30 minutes.

L'arrivée à Manissieux - Pierre Blanche est assez rustique : stationnement dans un renfoncement, poteau d'arrêt mobile… On croirait que la ligne est encore une « liaison provisoire ». Après la dépose des voyageurs, le bus fait le tour du grand rond point de Manissieux, limite du Grand Lyon, et peut se placer en stationnement de départ ou un vrai arrêt a été installé.