

TCL Découvrez le
réseau TCL



La ligne 28 quitte le périphérique Laurent Bonnevey, en direction de Vieux Lyon

La parole à l'histoire



Par Bobmétrô

La première ligne portant le numéro 28, qui fut assez éphémère puisqu'elle ne circula que de **1911** à la déclaration de guerre de **1914**, était en fait une sorte de ligne circulaire empruntant les lignes 3 et 7 sur un parcours Cordeliers – Morand – Brotteaux – Lafayette – Cordeliers.

1948 (15 avril) : le numéro 28, vacant, fut attribué à une ligne, reprenant en tramway (motrices Buire à voie métrique) les parties urbaines des lignes 24 et 25 converties à l'autobus, sur le parcours : **Cordeliers – Place Henri – Vinatier ou Montchat**

1951 (20 septembre) : suppression des tramways remplacés par des Autobus Chausson (Série 1400)

1954 (22 avril) : Transformation en trolleybus et exploitation avec des véhicules de type VA3 (série 600)

1968 (1^{er} avril) : remplacement des trolleybus VA3 par des VA3 B2 (libérés de la ligne 7)

(2 novembre) : suppression des trolleybus, remplacés par des autobus Saviem SC10U à un agent (série 1100)

1969 (octobre) remaniement des lignes 25 et 28, la 25 reprenant la desserte de Montchat et la 28 celle des Hôpitaux avec le parcours : **Cordeliers – Place Henri – Vinatier – Hôpital Cardiologique**

1972 (6 mars) : mise en service des oblitérateurs

1974 (septembre) : prolongement à St Jean par Bellecour et la ligne devient : **St Jean – Hôpital Cardiologique**

1976 (janvier) : passage au self-service avec des Saviem SC10U série 2300

1977 (mars) : itinéraire par le pont Lafayette dans les deux sens

1978 (2 mai) : mise en service de la première tranche du métro lyonnais et prolongement de la ligne par le boulevard périphérique pour devenir : **St Jean – Cordeliers – Place Henri – Hôpitaux – Laurent Bonnevey**

(décembre) la ligne reçoit des SC10U (série 3400) dont les dix à plateforme ouverte (3406 à 3415)

1983 (13 juin) : pour l'ouverture de la gare, la ligne est détournée dans les deux sens par **Part Dieu (Vivier Merle)**

1984 (16 avril) : les SC10PF passe sur la 25, et la 28 reçoit des SC10U série 3456 à 3495 et quelques SC10R série 1400, puis dès le 3 décembre uniquement les SC10U de 3479 à 3493.

1985/1986 : suite travaux métro ligne D, quelques modification d'itinéraire dans le secteur de Grange Blanche

1990 (26 février) : Mise en service de nouveaux autobus : R 312 de 3166 à 3181.

1991 (25 mars) : Nouvelle série de R 312 : 3301 à 3315 + 3181 (proto clim) les 3301 à 15 seront équipés de clim. peu de temps après.

1997 (janvier) : Mise en service de nouveaux véhicules RVI Agora S N° 2506 à 2521.

2006 (à partir de mars) : équipement partiel de la ligne avec des nouveaux autobus Irisbus Citélis 12 (1518 à 1526) conjointement avec les Agora série 2500



*SC10U n°3480 vu le 15 avril 1989 à St Jean



*R312 n°3315 vu le 7 avril 1991 à St Jean



*Essais d'un GX317 sur la ligne 28
Le 9 novembre 1994 sur le Pont Bonaparte

Laurent Bonnevey - Astroballe : en route pour les traboules !





La ligne 28 est remise au dépôt des Pins, avenue Lacassagne, dans le 3ème arrondissement de Lyon.

C'est à l'arrêt « Place Henri », situé juste devant le dépôt, que s'effectuent les relèves de conducteurs.

La ligne est actuellement exploitée en Citélis Line, ainsi qu'en Agora S 2500

A Laurent Bonnevey, les conducteurs de la ligne 28 peuvent faire leur pose en compagnie des conducteurs de la Soie, qui sont la grande majorité (excepté la ligne 27, d'Alsace). Au départ de la gare routière, la ligne part en direction du Sud, et s'insère immédiatement sur une bretelle du périphérique Laurent Bonnevey. Elle peut alors filer à pleine vitesse, en passant juste en dessous de la « dalle Laurent Bonnevey » sur laquelle passe LEA.



Ci-contre, la ligne sort du périphérique à la hauteur de la rue Krüger, pour aller desservir l'arrêt « Bonnevey - Genas ».

Ce petit passage furtif sur le périph' nous aura permis de gagner les abords de l'hôpital Neuro-Cardio en quelques minutes seulement.

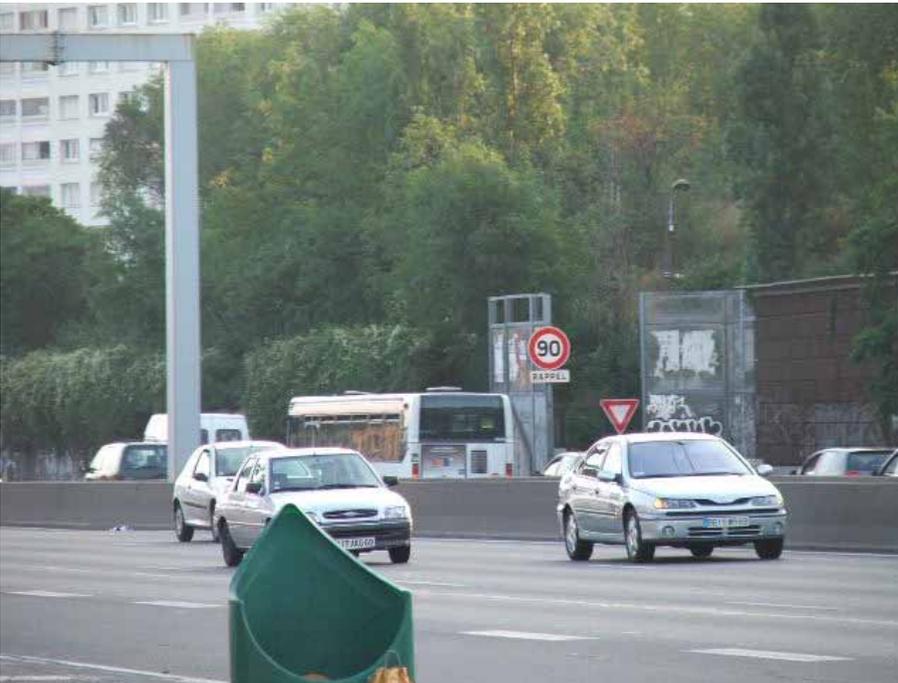


Dans l'autre sens, un Citélis s'insère péniblement dans la circulation infernale du périphérique : pas de risque d'excès de vitesse



Cette partie très roulante entre Laurent Bonnevey et les hôpitaux est une rare section où un bus TCL emprunte une voie rapide.

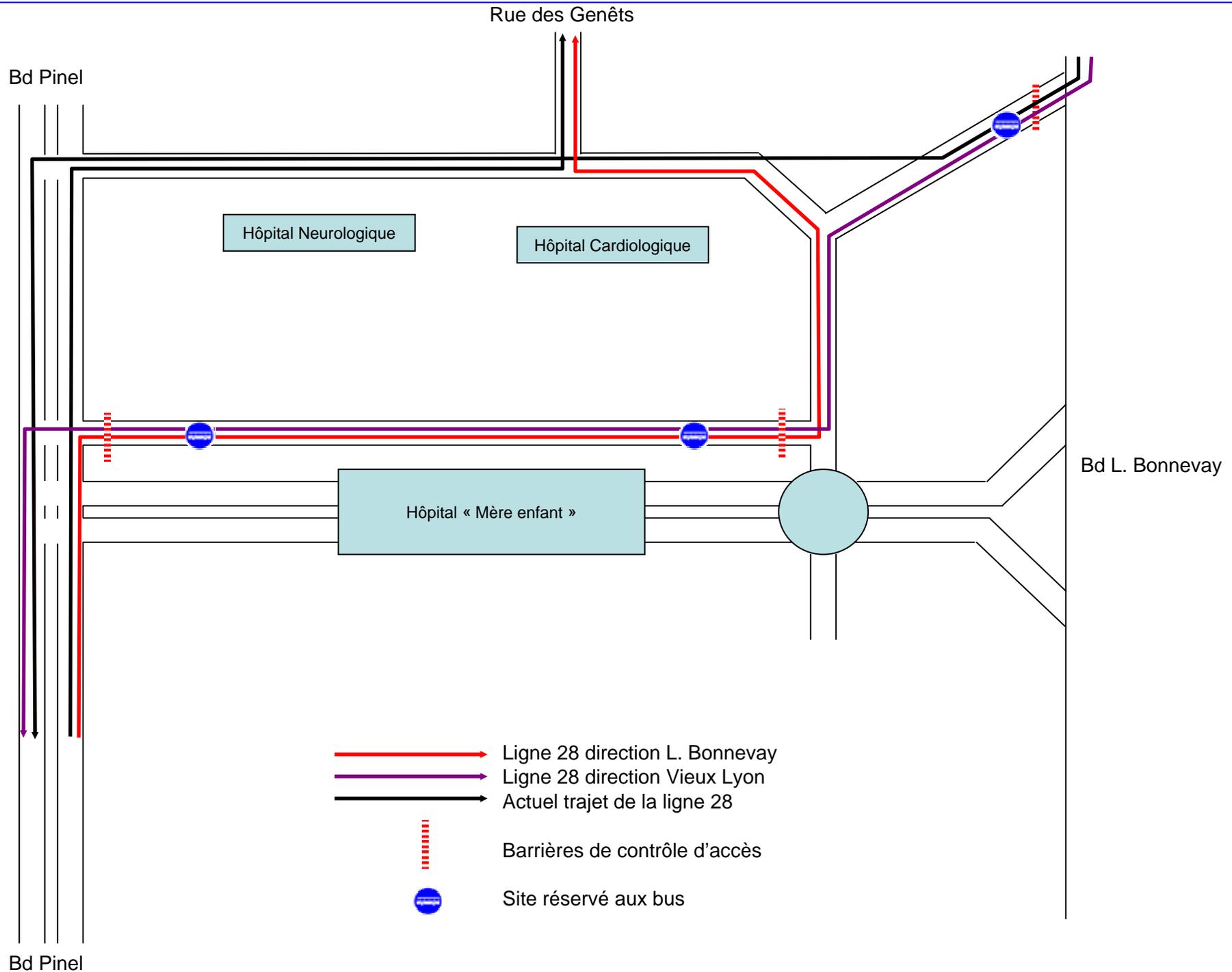
Les bus bridés, ont beaucoup de mal à s'exprimer.



En direction de Laurent Bonnevey, la ligne surgit par la rue des genêts, petite rue située entre l'hôpital cardiologique et la route de Genas.



Avec la création du nouveau site propre, la ligne passera toujours par cette rue étroite.



-  Ligne 28 direction L. Bonnevey
-  Ligne 28 direction Vieux Lyon
-  Actuel trajet de la ligne 28
-  Barrières de contrôle d'accès
-  Site réservé aux bus

Site propre « groupement hospitalier Est »



Avec l'arrivée du nouveau site propre, ce sont des dizaines de places de stationnement plus ou moins sauvages qui ont été supprimées, au profit du couloir bus à double sens, qui a fait table rase de l'ancien aménagement.

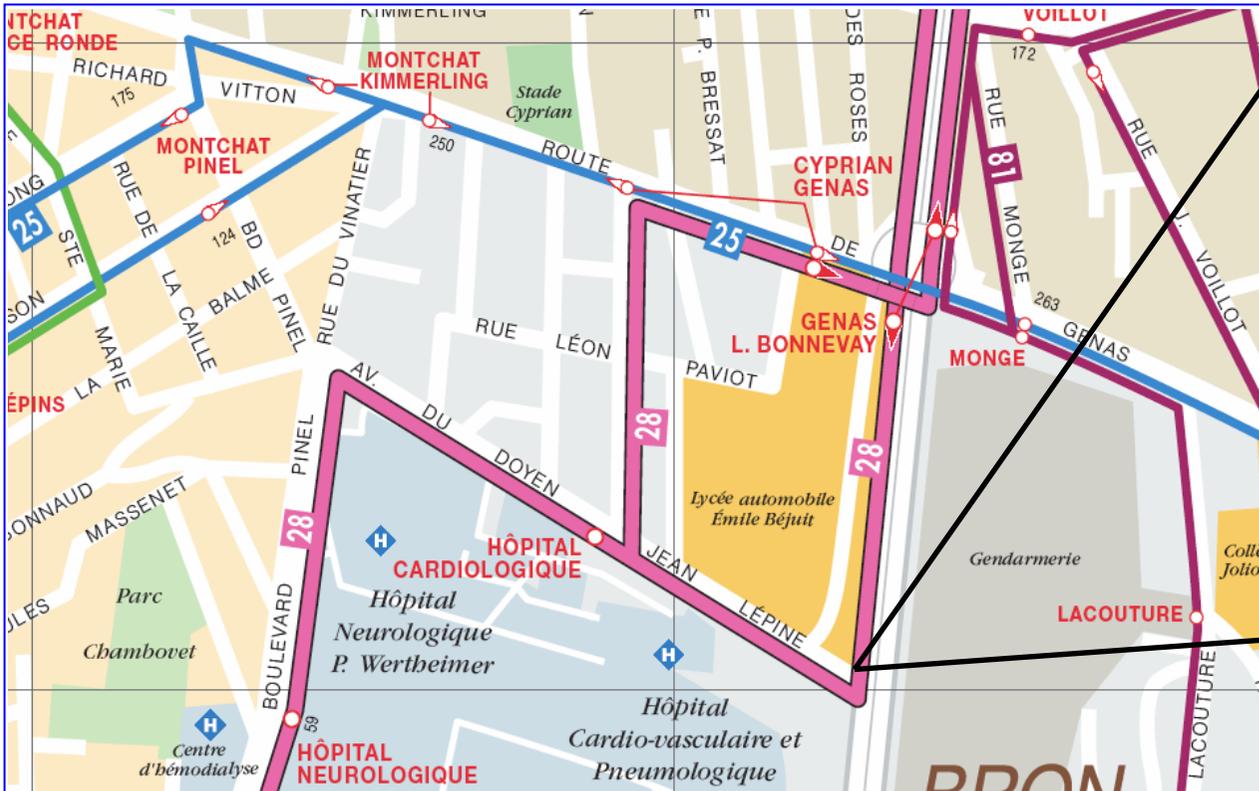
Le site est aujourd'hui réservé aux bus, interdit aux piétons pour garantir la sécurité de la voie. Il est possible de traverser le couloir bus à certains endroits bien matérialisés.

Les lieux en juin 2004



AMENAGEMENT DU SITE DU POLE HOSPITALIER EST





Depuis le périphérique, l'accès à la rue Lépine est désormais réservé aux bus TCL

* Plan www.tcl.fr

Une nouvelle voirie a été créée, plus étroite, qui mène le bus jusqu'au cœur du groupement hospitalier Est.

Avec ce nouvel aménagement, ce sont de nombreuses places de stationnement qui ont disparu. Un stationnement en épis qui était abondant, mais très dangereux (manque de visibilité des véhicules qui quittaient leur place, difficultés pour les bus de la ligne 28 pour se croiser).

Les salariés des hôpitaux devront donc prendre le bus !





2004



2006



Pour permettre le passage des bus, d'impressionnants terrassements ont dû être entrepris. Cependant, le site propre ressemble à un jeu de « montagnes russes » où il faudra avoir le cœur bien accroché : attention aux excès de vitesse !!

Malgré l'interdiction de parcours du site par les piétons et par les véhicules particuliers, il faudra veiller à ce que les bus n'ai pas un faux sentiment de sécurité. Il ne faut pas oublier que les barrières de contrôle d'accès délimitent un terrain qui appartient aux HCL (Hospices Civiles de Lyon), le plus gros propriétaire terrien de l'agglomération lyonnaise.





Mais échappons-nous de ce fameux site propre, qui sera mis en service le 4 septembre prochain.

Même s'il est très intéressant, la ligne 28, c'est beaucoup plus que ça, et notre chemin est encore long jusqu'au Vieux Lyon !

En embuscade derrière un Citélis, nous passons à proximité de l'arrêt « Hôpitaux Desgenettes et Vinatier », pour lequel la ligne effectue une petite boucle de desserte dans les 2 sens.

Attention : à l'arrêt, il faudra prêter attention à la signalétique et à la girouette du bus pour ne pas se tromper de sens !





Maintenant, plongeons sur l'avenue Lacassagne, grand axe structurant de Lyon, qui nous mènera jusqu'au quartier de la Part Dieu.

Cette première partie de couloir n'est en fait pas un site propre, car les véhicules peuvent y circuler. Peu importe, les embouteillages sont rares à cet endroit, en direction du centre.

Bientôt, nous tournons à gauche sur le Cours Eugénie, à l'ombre des platanes, pour rejoindre le tramway T2 à l'arrêt « Ambroise Paré ».

Nous surplombons alors la place d'Arsonval plus communément appelée « Grange Blanche », avec son fameux « Totem » reconnaissable de loin.





Grange Blanche : c'est un des gros arrêts de la ligne, particulier car c'est ici que la ligne « pivote ».
On entend pas là qu'elle se divise en 2 types de dessertes : une desserte vers Bonnevay, l'autre vers la Part Dieu. En effet, peu de clients restent dans le bus à cet arrêt, qui connaît beaucoup d'échanges.



Ici, les arrêts des différentes lignes sont organisés autour d'une place à bus, très pratique pour effectuer une correspondance. Mais la place, un peu étriquée, pose des problèmes de dépassement de bus, qui ont parfois un peu de mal à tenir aux heures de pointe...



Cap sur la Part Dieu ! Après avoir quitté l'avenue Lacassagne pour quelques minutes, nous voilà reparti sur un couloir réservé à contre sens de la circulation générale. Couloir en piètre état, comme une majorité des couloirs bus dans l'agglomération lyonnaise. Peut être un jour connaîtra-t-il une rénovation à l'instar de celui de la ligne 11.

Tout est désormais relativement calme, jusqu'à l'approche de l'esplanade du Dauphiné et de la Place Rouget de l'Isle. Ces deux secteurs soumis à une forte pression automobilistique font souvent l'objet d'embouteillages monstres, qui risquent de ne pas s'arranger avec l'arrivée de LEA et sa priorité absolue aux feux. Comme sur l'avenue Berthelot avec l'arrivée de T2, les automobilistes devront changer leurs habitudes.



Mais que voyons-nous subitement dans notre rétroviseur ? Oh, un 25 s'était caché derrière nous depuis la Place Henri, et se fait tout petit pour nous laisser le soin de prendre tous les voyageurs à sa place. Et comme nous sommes à l'heure de pointe et que nous commençons à accumuler du retard, un autre 28 vient derrière le prendre en sandwich... C'est malheureusement le lot quasi quotidien de la ligne 28 que de jouer au chat et à la souris avec la 25, ce qui a tendance à énerver lorsque les 2 bus passent l'un derrière l'autre, puis plus rien...



Au bout de l'interminable ligne droite, nous croisons une nouvelle fois LEA dans le carrefour Paul Bert / Villette, passons sous les voies SNCF et pouvons désormais prier pour que la circulation ne soit pas trop abondante...

Un virage à droite, et nous voilà à l'arrêt « Part Dieu - Renaudel », en face de la CAF du Grand Lyon.



La ligne 28 détournée par la rue de la Villette pendant les travaux de LEA.





Part Dieu - Vivier Merle. Nouvel arrêt important de la ligne, dans le cœur administratif de la capitale des Gaules. En correspondance avec le tram T1, bientôt T3 (de l'autre côté de la gare !), C1 et bien d'autres lignes de bus, la ligne 28 va maintenant devenir un lien essentiel entre Part Dieu et Presqu'île, mais tellement peu mis en valeur !

Entre les embouteillages de la rue Servient, et ceux du Cours Lafayette, il est parfois plus rapide de marcher plutôt que de rester dans le bus... Il y a bien un projet de couloir bus à contre sens sur la rue de Bonnel, mais la Tour Oxygène, à construire à l'angle Bonnel / Vivier Merle risque de quelque peu retarder ce projet intéressant.

Pour le moment, la 28 continuera à longer le tram T1 jusqu'à la Préfecture, en compagnie de la ligne 99, au milieu des flots de véhicules...

La rue Servient aux heures de pointe : difficile de se frayer un passage !







Après avoir franchi le Pont Lafayette sur le fameux site propre à double sens de la future ligne forte C3, nous bifurquons à gauche sur le Quai Jules Courmont pour nous rendre à Bellecour.



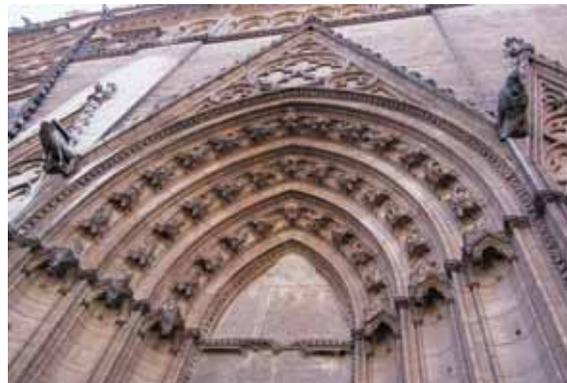
A l'arrivée sur la rue de la Barre, un difficile choix est alors à faire par le conducteur : prendre ou ne pas prendre le couloir bus situé à gauche de la circulation générale. Eh oui, notre ligne 28 continue tout droit en aval, et effectue un arrêt juste après le carrefour en entrée sur la place Bellecour. Il lui faut alors recouper toute la circulation pour se remettre rapidement à droite, occasionnant quelques blocages... Mais quand on voit l'état de la circulation dans cette rue qui ne désemplit jamais, le couloir est tentant !



Nous stoppons notre véhicule à l'arrêt « Bellecour - Le Viste », devant un restaurant américain très réputé en ville, où des jeunes se donnent souvent rendez-vous à la sortie du métro.

En continuant tout droit en longeant la place Bellecour par le nord, nous sommes dans un couloir bus large, partagé avec les vélos, qui nous mènera jusqu'au Pont Bonaparte. Dernier obstacle physique, la Saône. Nous la franchissons et entrons par la même occasion dans le 5ème arrondissement de Lyon, dans le quartier St Jean.

TERMINUS ! Nous sommes avenue A. Max, devant la station de métro Vieux Lyon - Cathédrale St Jean.



Bienvenue dans le Vieux Lyon !