

TCL Découvrez le  
réseau TCL



# La parole à l'histoire



Par Bobméto

## 1893

Mise en service par la société T.S.F. (Tramway de Ste Foy) d'un tramway à voie de 0,75 qui relie **Ste Foy** (centre) à **St Just** (funiculaire). Le parc composé de trois motrices est le tout premier tramway électrique lyonnais, la transformation de la première ligne (n°10) de l'OTL n'eut lieu qu'en 1894

## 1898

Reprise par le F.O.L. (Fourvière Ouest Lyonnais)

## 1899

Mise de la voie à l'écartement métrique, prolongement à **St Jean** (pont Tilsitt) par le chemin de Choulans. Exploitation avec des motrices 'Brill', 'Ivry' puis 'Vierzon'.

## 1911

Reprise du FOL par l'OTL et cette ligne de Ste Foy prend le numéro 29.

## 1935 (15 octobre)

Ligne limitée à Trois Artichauts – Ste Foy pendant les travaux des lignes aériennes de trolleybus des lignes 29 et 30, chemin de Choulans.



## 1936

(16 mars)

Suppression des tramways et mise en service d'une navette bus entre Trois Artichauts et Ste Foy, alors que la ligne 30 est exploitée en trolleybus de St Jean à Francheville

(11 septembre) : Mise en service des trolleybus Vétra-CS60 'Francheville' (série 1 à 17 puis 1 à 20 en 1938) sur toute la ligne **St Jean** (pont Tilsitt) – **Ste Foy** (centre)

CS60 n°1



CS60 n°10



**1942** (1<sup>er</sup> avril)

Report du terminus lyonnais sur la place Benoît Crépu.

**1949**

Affectation en complément de deux trolleybus Vétra VCR (série 81 à 83)

**1958** (1<sup>er</sup> octobre)

Prolongement à certains services jusqu'à l'hôpital de Ste Foy (assurés par un autobus)

**1959** (14 septembre)

Transfert au dépôt de Perrache et exploitation à un agent avec des trolleybus Berliet B 41 (série 21 à 35, modifiés).

**1962** (1<sup>er</sup> avril)

Remplacement des Berliet B 41 par des B 47 (série 118 à 150, modifiés un agent)

**1965** (18 avril)

Suppression des trolleybus, remplacés par des autobus Berliet PH 100

**1971** (13 septembre)

Création d'une navette circulaire de Ste Foy (29C) en semaine exploitée en minibus.

**1976**

(1<sup>er</sup> juillet) Suppression de la navette 29C et prolongement de la ligne 29 qui devient **St Jean – Ste Foy – Hôpital – Plan du Loup**

(6 décembre) : passage au self-service avec des Berliet PR 100 (série 2700)

**1979** (1<sup>er</sup> mars)

Prolongement de St Jean à **Bellecour**



Autobus PH100



**1987** (janvier)

Mise en service de Renault PR 100 MI (série 3800)

**1988** (4 janvier)

Prolongement à la Gravière de Beaunant et la ligne devient alors **Bellecour – St Jean – Ste Foy – Plan de Loup – Gravière de Beaunant**

**1989** (9 mai)

PR 100 MI-R série 3801 à 3829 (ex-ligne 55)

**1996** (2 septembre)

Prolongement au centre commercial de Taffignon (1 voiture sur 2, semaine et samedi, non desservi le dimanche) ce qui nous donne la ligne que nous connaissons aujourd'hui : **Bellecour - St Jean - Ste Foy - Plan du Loup - Gravière de Beaunant - Francheville Taffignon**

**1997** (20 janvier)

Mise en service d'autobus Renault Agora 'S' (série 2500)





Photo bobméto





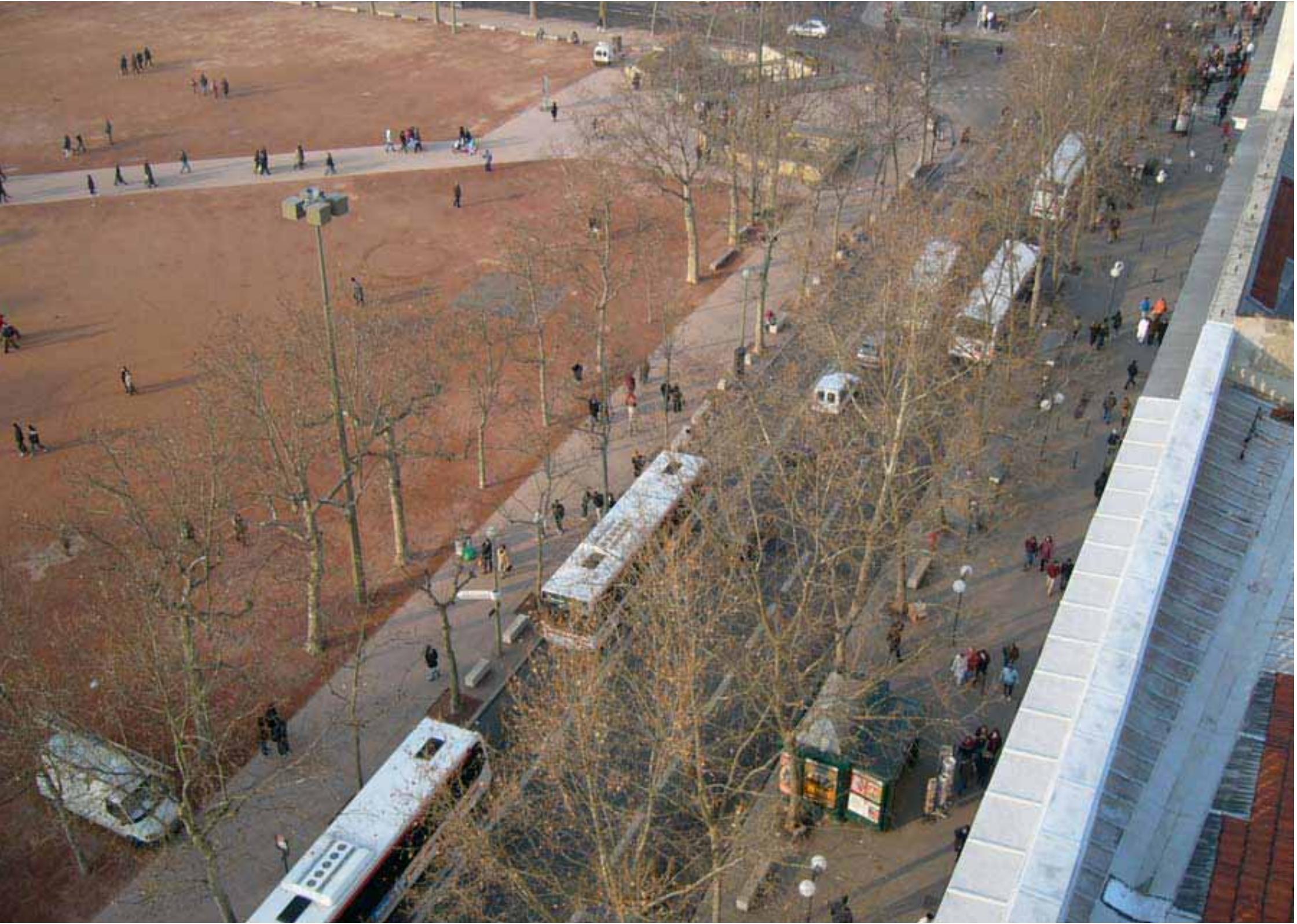
Cette photo est une carte postale





Cette photo est une carte postale







La ligne 29 sert de rabattement pour les communes de Ste Foy les Lyon et Francheville, vers le Centre ville et notamment la Presqu'île de Lyon.

Elle est marquée par un profil varié, et des paysages urbains bien différents.

Elle démarre sur la flanc Est de la Place Bellecour, point le plus central de notre agglomération, où elle attend les voyageurs près de l'entrée de la rue de la République. Les correspondances avec les lignes de métro A et D sont facilitées du fait de la proximité immédiate des accès (un nouvel accès est même en cours de construction à proximité de l'arrêt réservé à la descente des voyageurs, devant Flammarion).

Mais avant d'arriver à Bellecour, les clients doivent bien souvent patienter dans les embouteillages, que la ligne 29 doit subir entre les arrêts « Vieux Lyon » et « Bellecour - St Exupéry ». Du coup, mieux vaut souvent descendre à « Vieux Lyon » et prendre le métro, vous gagnerez un temps précieux, surtout aux heures de pointe.

Cette perte de temps est malheureusement obligatoire, vu le caractère tortueux que revêt la ligne en arrivant en centre ville. St Georges, Pont Bonaparte, quai Tilsit, puis Place Bellecour : un parcours du combattant qui nous fait penser qu'un terminus direct à Perrache depuis le bas de la Montée de Choulans et le Pont Kitchener serait bien plus judicieux...

Autour de la place Bellecour, la circulation est aisée pour la ligne, qui bénéficie de couloir d'accès dans les 2 sens, protégés par des bourrelets. En direction de Ste Foy / Francheville, la couloir bus est partagé avec les cycles, ce qui ne pose pas de problème particulier puisqu'il est assez large pour permettre les dépassements en toute sécurité.

Côté travaux, le secteur est servi. Depuis la mise en place du chantier de création d'un nouvel accès au métro D sur la Place A. Poncet, les arrêts des lignes 28/29/30 et 91 sont légèrement perturbés. Pour la 29, pas de grand changement. Elle vient se blottir en pied de feux, derrière l'îlot spécialement construit pour accueillir sa grande sœur, la 30. Seul l'arrêt de dépôt situé quelques mètres en amont peut être problématique aux heures de pointe, quand tous ces bus se bousculent.

Les conducteurs s'arrêtent pour déposer les voyageurs devant le kiosque à journaux, puis viennent se mettre en place pour partir à l'assaut des collines.





Juste après l'arrêt « Chambonnet », le couloir bus s'interrompt et la ligne doit couper les 2 voies de circulation générale pour se diriger vers le sud, via les quais Tilsit et Joffre.

Le bus bénéficie d'un court temps d'avance aux feux, qui devrait lui permettre d'effectuer cette manœuvre en toute sécurité, mais les véhicules démarrant en même temps qu'ils voient le bus avancer, sans même regarder le feu, c'est souvent au gros klaxon que la scène se règle !



Une fois sur le quai, ces quelques péripéties sont terminées. Nous pouvons nous élancer à 50 km/h (attention, pas plus, les jumelles sont souvent là pour punir !). Un nouveau couloir protégé va nous mener jusqu'à l'arrêt « Pont Kitchener RG ».

Lors d'évènements spéciaux perturbant la circulation à Bellecour, la ligne 29 peut être amenée à effectuer son terminus à « Quai Tilsit ». Elle évite ainsi de gros retards et repart directement vers le sud après le franchissement du Pont Bonaparte.

# Le quartier de St Georges, en arrière plan les pentes de la Croix Rousse





Photo bobmétr

A mi-côte, nous sommes à l'arrêt « 3 Artichauts », arrêt au nom sympathique mais qui n'est pas fait non plus pour s'attarder lorsqu'on est à pied. Notre bus doit à présent s'insérer péniblement sur la file de gauche car au prochain carrefour, nous laissons l'avenue de la 1ère DFL pour filer sur Ste Foy les Lyon.

Après avoir desservi l'hôpital Debrousse, dont les services seront prochainement transférés au groupement hospitalier Est, (desserte ligne 28), nous sommes désormais à flanc de colline et nous pouvons admirer quelques bribes de paysage au grès des virages, si le conducteur n'est pas trop en retard.

Un bon point de vue : l'arrêt « 1ère DFL » en direction de Bellecour vous offre un point de vue unique sur une grande partie de l'agglomération, avec une esplanade confortable pour les piétons. Arrêtez-y vous quelques minutes pour en profiter et faire quelques photos !

La traversée du Pont Kitchener, peut parfois prendre quelques minutes. En effet, les files de véhicules désirant emprunter la bretelle d'accès à l'A6 est souvent très gênante, et obstrue l'entrée de la Montée de Choulans.

Une fois dans les lacets, l'Agora S 2500 peut faire entendre son moteur : s'il est bien chargé, il roulera à une vitesse proche de celle d'un piéton...

La montée sera pénible, mais évitons de la faire à pied ou à vélo, nous voulons rester en vie. En effet, cette fameuse côte, très routière, est strictement réservée aux véhicules particuliers, surtout ceux qui vont vite et qui sont puissants. Certains s'amuse même à y faire des courses de côte.

A une époque, nous avons imaginé un réaménagement de cet axe très fréquenté, un peu à l'image de la Montée des Soldats, avec réduction de 2 à 1 fois 2 voies, et création d'un site propre central alterné, en fonction des heures de pointe. (Voir rubrique « Les dossiers du Mag » sur notre site).





L'arrêt « 3 artichauts » : un secteur peu accueillant pour les piétons et les vélos en raison d'un trafic automobile très dense aux heures de pointe. Il y a quelques courageux.

Vue en direction du Nord Est



Vue en direction du Sud





Après avoir effectué quelques lacets musclés, nous voici arrivés au cœur du bourg de Ste Foy les Lyon, petite bourgade qui fut autrefois une des portes d'entrée de notre bonne vieille ville de Lugdunum.

1er arrêt : Ste Foy - Eglise. Comme son nom l'indique, il vous posera devant l'autel, en plein cœur du centre vivant de la commune.

Commerces, circulation, stationnement gênant, tous les ingrédients sont là !.

Gare aux piétons, car ils sont nombreux à flâner dans ce secteur.



Quelques centaines de mètres plus loin.

2ème arrêt : Ste Foy - Centre. Nous passons à proximité du terminus de la ligne 8 qui passe de temps en temps par là.

Nous quittons rapidement la zone commerçante pour filer vers un secteur plutôt constitué de lotissement et de jolies maisons individuelles.

Au détour d'un virage, un magnifique panorama s'offre à nouveau à nous, en direction d'Irigny et de la raffinerie de Feyzin (il faut aimer, mais la nuit, c'est très joli).



Les quelques détours sur les hauteurs de Ste Foy nous amènent à « Ste Foy - Châtelain », en correspondance avec les lignes 49/49D. Nous tournons à gauche dans le carrefour, puis nous dirigeons vers le Plan du Loup, importante desserte scolaire effectuée par les lignes 29, 49 prolongée à certains services, et par plusieurs lignes Junior Direct. Des quais ont même été construits pour faciliter l'organisation de tous ces véhicules, qui viennent s'additionner aux heures de sortie scolaire.



Les collégiens du Plan du Loup ont droit à une véritable petite gare routière !



Nous sommes tout proches du but final, mais n'oublions pas de mentionner une chose très étonnante sur la 29, ses services partiels à la Gravière de Beaunant, à seulement quelques centaines de mètres de Francheville Taffignon.

### **Terminus « La Gravière de Beaunant » »**

Dans la grande descente qui mène au centre commercial de Taffignon, nous tournons à gauche et stoppons au même arrêt que la ligne 14. Pour repartir dans l'autre sens, le bus doit alors effectuer un scabreux demi-tour en pleine voie, au milieu d'un carrefour...



La Gravière de Beaunant



Francheville - Taffignon

## Terminus « Francheville - Taffignon »

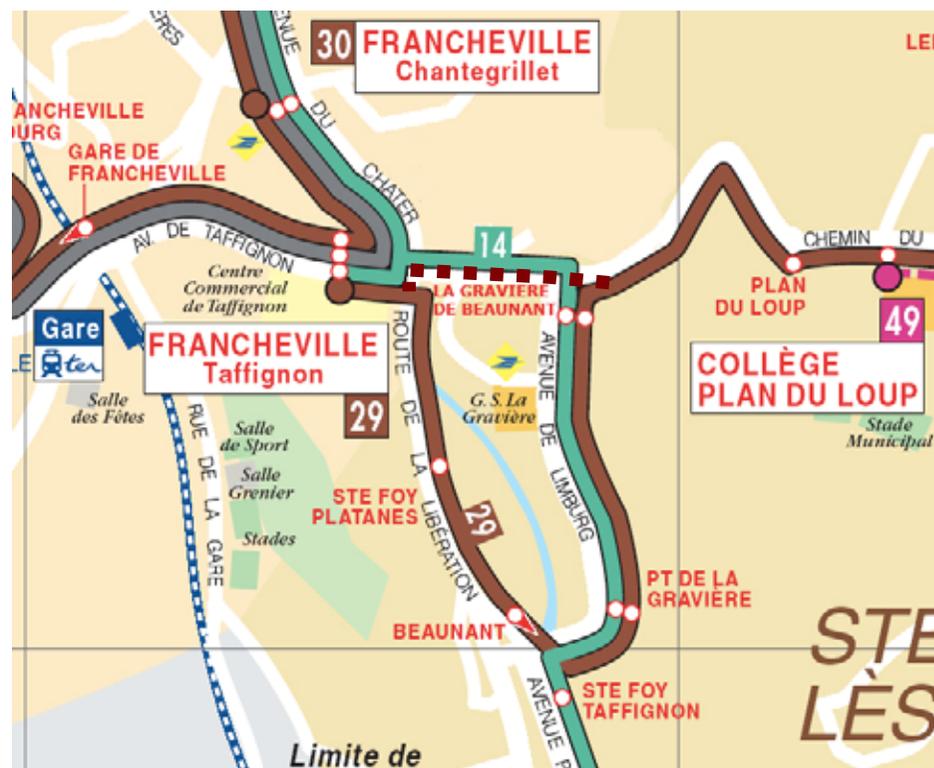
Terminus naturel, car situé dans l'axe de la ligne, il permet les correspondances avec les lignes 14, 30 et 189. Chose extraordinaire : quand la ligne 29 va jusqu'à Taffignon, elle tourne quand même à gauche à la Gravière, puis va faire le tour de tous le quartier pour revenir sur le centre commercial par la route de la Libération.

Pourquoi ne pas effectuer tous les terminus de la ligne 29 à Taffignon, qui draine une grande partie de la clientèle de la ligne vers le centre de Ste Foy, et limiter les services à la Gravière lors des périodes de fermeture du centre commercial uniquement ? Nous pensons effectivement que la desserte de Carrefour par la 29 est très importante, la desserte de la Gravière étant déjà effectuée par la ligne 14.



*Situation actuelle*

- 29 Ste Foy Centre - Taffignon
- 29 Ste Foy Centre - La Gravière



*Notre proposition*

- 29 Ste Foy Centre - Taffignon
- 29 Ste Foy Centre - Taffignon par la Gravière