

La ligne 36

La ligne des deux plateaux





Par Bobmétrô

1953 (11 novembre) : le tunnel de la Croix Rousse vient d'être mis en service, et l'OTL crée cette courte ligne 36 reliant la **Gare de Vaise** à la place **Tolozan** (autobus Renault, série 1050 renumérotée 1650 puis 1600).

1958 : abandon de la place Tolozan et traversée du pont De Lattre pour faire terminus à la place **Maréchal Lyautey**.

1959 (16 novembre) : prolongement aux **Brotteaux** par la rue Duquesne

1960 (2 mai) : prolongement au **Cimetière de la Guillotière**
(14 novembre) nouveau prolongement aux Etats Unis (Viviani). Ce parcours **Gare de Vaise – Etats-Unis** sera stable jusqu'en 1975.
Ligne partagée entre les dépôts des Pins et de St Simon.
Dans ces années 60 et début 70, ce sont des Renault, SC 2 ou S105 pour les Pins alors que St Simon fournit des Berliet PH 80, 8/100, 10/100.

1975 (novembre) prolongement aux **Minguettes (Montchaud)** et la ligne devient une des plus longue du réseau avec ses 17 km.

Les Pins : SC 10

St Simon : PH 10/100

1977 (16 février) passage en libre service avec des Saviem SC 10 série 2400

1978 (2 mai) : mise en service du métro et la ligne 36 fusionne avec la ligne 46 (Brotteaux-Duchère) pour devenir encore plus longue avec ce nouvel itinéraire : **Duchère – Minguettes**



Autobus Renault n°1053

1980 (7 novembre) : la ligne reçoit des véhicules neufs Renault SC 10 UO série 3600

1982 (1^{er} septembre) : prolongement jusqu'à **Minguettes Darnaise**

1984 (1^{er} octobre) : changement de dépôt pour les voitures des Pins qui passent à Audibert

1989 (13 février) : renforts en pointe avec 5 autobus articulés PR 180.2 série 2100



7 mai 1990 : le PR180.2 n°2105 passe le carrefour Vivier Merle / Félix Faure. Aujourd'hui, l'autopont n'est plus qu'un mauvais souvenir...

1991 (9 septembre) : la totalité de la ligne passe à Audibert

1993 (4 janvier) : Métro D à Vénissieux : allègement des fréquences et suppression des articulés.

1994 (21 mars) : Mise en service d'autobus RVI R 312 série 3000

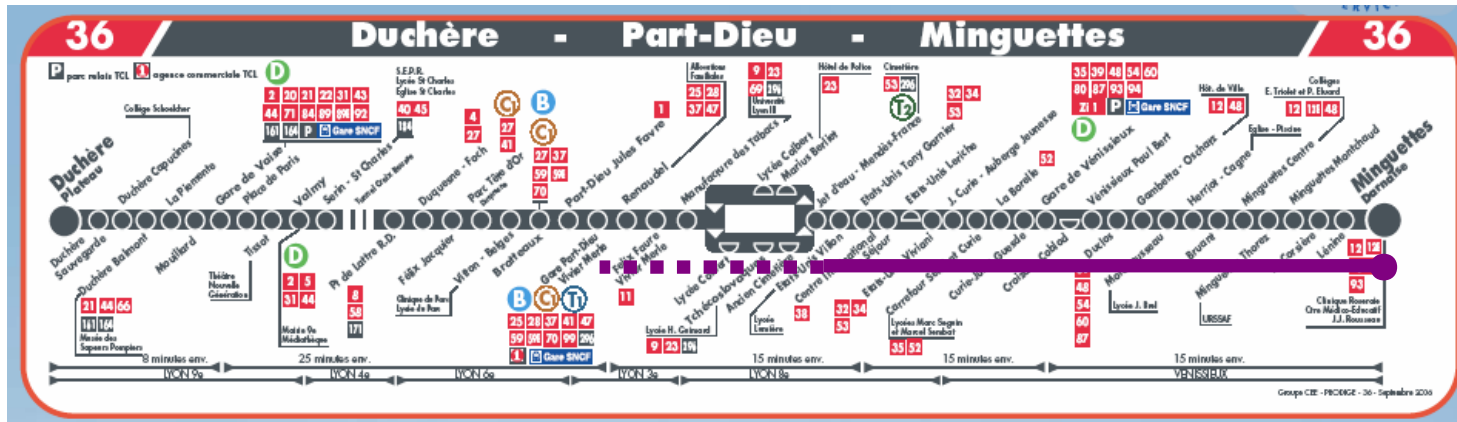
1997 (29 avril) : Métro D à Gare de Vaise et passage par site propre bus au lieu de Montée de Champagne

1999 (octobre) RVI Agora S série 3600

2003 (février) Irisbus Agora Line série 1400



Mai 1994 : expo à la Doua



© Document Kéolis Lyon

Terminus « Minguettes-Darnaise ». « Bip Bip Bip... », c'est l'heure du départ. Tous les voyageurs montent. Nous sommes à bord d'un Agora Line de ligne 36 en direction de la Duchère pour un voyage qui va durer 1h30. Cette ligne fait son terminus aux Minguettes, tout comme les Lignes 12, 12^E, 93 et 48. (La ligne 60 ne faisant qu'un arrêt de passage à cet endroit). Ce terminus, lieu mythique pour les conducteurs d'Audibert, vit ses derniers mois, avant sa destruction pour laisser la place à T4. Ce lieu de convivialité entre conducteurs, où de nombreux cafés ont été bus et cigarettes « grillées », ne sera bientôt plus qu'un souvenir.

Mais il est l'heure, il faut partir. Dès le 1^{er} feu rouge, l'état de la route nous rappelle que nous sommes en plein dans les travaux de T4 (nids de poule, déviations, tranchées). Nous voilà donc engagés sur le Boulevard Lénine, remontant un secteur ayant une densité de population très importante. Dès le 1^{er} arrêt, les clients sont présents en nombre significatif. Les 1^{ères} poussettes apparaissent, et déjà c'est la bousculade.



Cette vilaine gare routière, avec ses fameux pavés autobloquants, ne sera plus qu'un souvenir en avril 2009



Nonchalant, notre bus continue malgré tout sa progression et arrive quelques minutes plus tard au rond point de la Rotonde pour s'engager ensuite sur l'avenue Maurice Thorez. Tout le long du parcours, malgré quelques clients qui descendent, le bus continue de se remplir de plus en plus. Nous cherchons un peu nos arrêts, car les potelets mobiles ont fait leur apparition, et ils ont la fâcheuse habitude de changer de place sans prévenir. Au bout de l'avenue Jean Cagne, à l'arrêt « Herriot Cagne », attend la foule. Cet arrêt caractéristique pour son affluence, notamment les jours de Marché, reste également l'arrêt le plus « populaire » de toute la journée. Cette fois c'est sûr, notre bus est plein à craquer, et pourtant, nous ne sommes que 10 minutes après notre départ !



Après de nombreuses minutes d'attente, afin de permettre à tous les clients de trouver une place, (MPA oblige), nous voilà repartis en pleine descente sur l'avenue d'Oschatz. L'arrêt « Gambetta Oschatz » permet aux clients qui le souhaitent une dernière correspondance avec la ligne 12.



Photo Manu69

Puis nous passons devant l'hôtel de ville de Vénissieux, ainsi que devant la médiathèque, pour nous engager à gauche sur le boulevard Ambroise Croizat. Il faut tenir bon, encore deux arrêts avant la gare de Vénissieux et enfin voir le bus se vider.



Photo Manu69



Balisage du chantier T4 sur le Bd A. Croizat – Photo Manu69



Arrivée de la ligne 36 à la Gare de Vénissieux

L'arrêt Duclos est aussi très sollicité, malgré le fait que les lignes 87,60,54,48 et 39 desservent aussi cet arrêt et la gare de Vénissieux. La 36 est la ligne préférée des habitants de ce quartier, et ils choisiront de préférence un 36 pour se rendre à la Gare de Vénissieux plutôt que toute autre ligne.

Nous roulons lentement, car les travaux ont considérablement réduit les voies de chaque côté du boulevard. Aux heures de pointe, les bouchons sont quotidiens.

Enfin nous arrivons à la gare de Vénissieux... Tout le monde descend ou presque. C'est un flot de voyageurs qui envahit le hall de la gare. Deux arrêts seront nécessaires. Un pour la descente, et un peu plus loin, un autre pour la montée, afin de pouvoir gérer au mieux les flux. Ici, les clients auront le choix. Le métro D pour ceux qui se rendent sur Lyon, mais aussi de nombreuses correspondances bus (35,39,48,54,60,80,87,93,94, Z11) et même SNCF.

La présence du nouveau parc relais (déjà plein à craquer tous les jours), génère aussi un flux de clientèle plus important.





Bon, ce n'est pas tout, mais nous avons des horaires à respecter...
Nous voilà repartis sur le boulevard Irène Joliot Curie, avec cette fois pour objectif de déposer nos voyageurs devant Carrefour !



Le spectaculaire
franchissement du
périphérique
Laurent Bonne vay

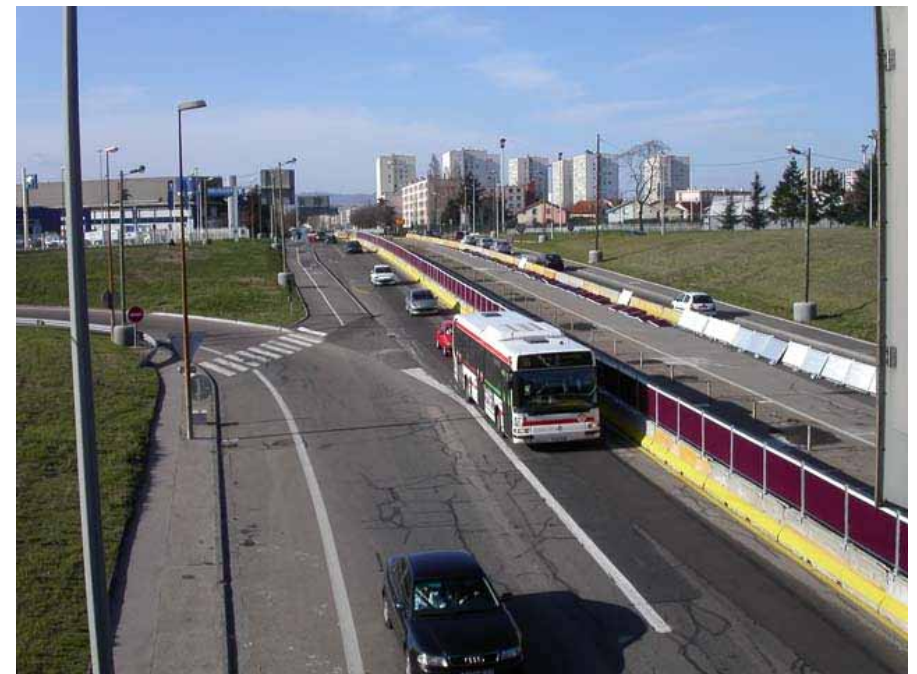


Photo Manu69



Nous passons juste avant devant le meilleur ami de l'homo-automobilus...



Il faut maintenant charger les nombreux clients du quartier des Etats Unis, et faire attention car les travaux du T4 sont toujours là. Nous arrivons à Villon, arrêt de « relève » des conducteurs de la ligne, puis ensuite faisons l'arrêt « jet d'eau » correspondance avec le T2.

« Jet d'eau - Mendès France » : terminus de T4. Mais pour notre ligne 36, nous sommes loin d'être arrivés ! Nous croisons la ligne de tramway T2 qui circule sur l'avenue Berthelot, mais nous continuons tout droit sur la rue Audibert et Lavirotte.





En direction des Minguettes, la ligne emprunte un couloir réservé sur le Bd des Tchécoslovaques, parfois utilisé par quelques « intrus »...



Un peu plus loin, et toujours en direction des Minguettes, la ligne coupe la ligne T2, puis emprunte une courte portion de l'avenue Berthelot, et perd parfois quelques précieuses minutes en raison de la densité de la circulation sur cet axe.



Nous empruntons désormais la rue Marius Berliet, croisons la grande rue de la Guillotière, puis arrivons devant la « Manu ». Il s'agit de l'Université Jean Moulin Lyon 3, la « Manufacture des Tabacs », un magnifique bâtiment récemment restauré.

A l'arrêt, nous croisons un collègue de la 36. Nous faisons arrêt commun avec la ligne 23, qui elle tourne à gauche Cours Gambetta tandis que nous continuons tout droit, rejoindre le tumulte de la Part Dieu.



Le salut n'arrivera qu'à l'arrêt « Félix Faure – Vivier Merle » avec la voie réservée aux bus, si celle-ci n'est pas encombrée par un transporteur en train de décharger sa marchandise. L'arrêt « Part Dieu - Renaudel » est également très sollicité en raison de sa proximité avec la CAF.

Il est temps de s'engager sur le site de la Part Dieu. Après avoir évité quelques voitures stationnées derrière le panneau « sens interdit », après avoir « bruité » quelques piétons et klaxonné 2 ou 3 vélos, enfin il est possible de se positionner le long de l'abribus. De nouveau, le bus se vide. Quelques clients montent à bord, d'autres sollicitent le conducteur pour des renseignements.



Le Bd Marius Vivier Merle. La ligne 36 bénéficie d'un couloir réservé, qui lui permet d'atteindre la Part Dieu en un temps raisonnable



Photo O. Meyer

A gauche : nous sommes à l'arrêt « Part Dieu - Renaudel », juste au sud de la Part Dieu. Cet arrêt dessert entre autre la CAFAL, ainsi que la communauté urbaine de Lyon, qui n'est pas bien loin.



Photo O. Meyer

A droite, nous sommes sur l'esplanade Vivier Merle juste à la hauteur de la bibliothèque municipale de la Part Dieu.



« Gare Part Dieu - Vivier Merle » : nous sommes à un arrêt charnière de la ligne 36, qui embarque et débarque beaucoup de passagers. C'est ici que commence la partie nord de la ligne 36. La grande diagonale continue toujours plus loin, pour ressortir du centre de Lyon après y être entré.

Ci-contre, le bus teste « MPA », mis en place avant l'instauration du nouveau mode d'exploitation, à la demande du CHSCT, afin d'analyser ses impacts sur les conditions de travail des conducteurs TCL. La ligne 36 est donc la première ligne à avoir testé grandeur nature la nouvelle Montée par la Porte Avant !



Nous repartons après quelques minutes, traversons le cours Lafayette, et nous engageons sur le site propre de C1. Là aussi les travaux nous rappellent à l'ordre face à la gare des Brotteaux et en raison des bouchons créés à certaines heures de la journée par les travaux rue des Émeraudes. Malgré tout nous progressons, sortons parfois du couloir de bus afin de contourner camions de livraison, voiture en stationnement ou taxi déchargeant des clients sur le site propre, pour arriver enfin rue Duquesne. De nouveau, tous les arrêts seront demandés.





Ici, un bus de la ligne 36 dans le couloir à contre sens du Bd Jules Favre (à gauche), et du Bd des Belges (à droite).



La ligne 36 à l'arrêt
« Vitton - Belges »





Au bout de la rue apparaît le pont De Lattre De Tassigny qui nous permet de franchir le Rhône et d'accéder au tunnel de la Croix Rousse.

Cette partie de l'itinéraire de la 36 a la particularité en fonction de l'heure ou de la météo de proposer un environnement très changeant. Le matin de bonne heure, il arrive qu'un mur blanc de brouillard dû à la présence du Rhône nous cache la vue des pentes de la Croix Rousse lorsque nous arrivons de la rue Duquesne. Nous avons alors cette impression de ne plus être à Lyon, ni sur notre itinéraire. Le conducteur peut alors se laisser surprendre par ses pensées pendant quelques secondes et rêver qu'il se dirige vers une autre destination.

Le Rhône a aussi cette particularité, le soir de refléter les lumières des habitations des pentes de la Croix Rousse, laissant tout le loisir aux conducteurs d'apprécier le mélange des couleurs sur l'eau.

Dernier arrêt (correspondance avec la ligne 58) avant de partir en direction de Vaise. On vérifie que les feux de croisement sont bien allumés, et on s'engage pour deux kilomètres de tunnel sous la Croix Rousse. C'est une grande ligne droite qui permet de rattraper quelques minutes de retard même si les bus sont bridés à 50 km/h.



Sortie de l'ombre pour arriver dans le 9ème arrondissement de Lyon et traverser la Saône sur le pont Clemenceau. Après avoir déposé quelques étudiants à « Serin St Charles », nous faisons trajet commun avec les lignes 44, 31 et 2 jusqu'à la gare de Vaise en passant par Valmy, Tissot et la place de Paris. Dans ce sens, le couloir de bus permet une certaine fluidité du trafic.



Ci-dessus, la ligne 36 tourne dans la rue de Bourgogne, depuis la Place Valmy.



Gare de Vaise, correspondance SNCF, et gare routière. Le temps pour le conducteur de boire un café, et c'est les habitants de la Duchère qui prennent d'assaut le bus.



Sortie de la gare de Vaise, avant la construction du nouveau parc relais



Notre bus s'engage alors sur un site propre très apprécié des conducteurs, passe au-dessus des voies SNCF, et s'engage à nouveau sous un tunnel pour monter en haut du quartier de la Duchère. La sortie du tunnel offre une magnifique vue sur la Basilique Fourvière en hiver, mais il faut continuer de grimper, car notre terminus c'est le Plateau.

Pied sur l'accélérateur, le bus gravit un à un les mètres de dénivellation, suivi par un articulé de la 89, pour enfin arriver à l'arrêt Balmont. Plus que trois arrêts!







Enfin nous longeons le chantier de la tour détruite en 2006 pour arriver au terminus provisoire sur le plateau de la Duchère.

Cette balade aura durée 1h30 environ et c'est 48 arrêts qui auront été desservis à l'aller.

Déjà, les clients s'attourent vers le potelet de départ, il est temps de faire demi-tour et de repartir pour de nouvelles aventures dans l'autre sens, mais c'est une autre histoire...



La ligne 36 sous les lignes aériennes fantômes de la ligne 44 - Viaduc de la Duchère, Lyon 9

