

À la découverte des lignes du réseau TCL



La parole à l'histoire



1988 - le PR100 2794 Quai St Vincent sur la ligne 20 à destination de « Hôtel de Ville »



1988 - le PR100 2794 près de la Bifurcation du Val Rosay sur la ligne 22 à destination de « St Fortunat »

LIGNES 20 et 22

L'histoire des lignes 20 & 22 est intimement liée par le secteur géographique qu'elles desservent ainsi que par toutes les modifications qu'elles connurent ensemble au cours du XXe siècle.

1898 : Création par le « réseau d'Ecully » d'une ligne de tramway à voie métrique reliant Vaise (Pont Mouton) à St Cyr au Mont d'Or

1899: Reprise par la Cie OTL, qui lui donnera plus tard le numéro 20

1909 : Création (toujours en tramway à voie métrique) d'une ligne en direction de St Didier (Eglise), se débranchant de la ligne 20 au Rosay (d'où le nom encore actuel de l'arrêt 'Bifurcation du Rosay'). Cette ligne prit le numéro 22.

1915 : Prolongement de cette ligne 22 à Chantemerle

1950 : Suppression des tramways et remplacement par des autobus (quelques mois), puis par des trolleybus type B41 et B47 du dépôt de Vaise (quai Arloing).

1952 : Les trolleybus sont affectés au nouveau dépôt St Simon.

1961 : Passage à un agent

1963 : Mise en service d'un autobus pour la desserte de St Fortunat.

1967 : Suppression des trolleybus (et de l'incise 20*), remplacés par des Autobus Berliet PH 80 sous un seul numéro 22 desservant St Cyr et Chantemerle.

**à noter que la ligne 47, créée en janvier 1968, devait s'appeler '20' car le numéro était devenu vacant, mais finalement, pour marquer le côté novateur de la desserte de la rue Garibaldi, elle prit le numéro que nous lui connaissons aujourd'hui.*

1972 : Mise en place des oblitérateurs automatiques

1976 : Mise en libre-service avec des autobus Berliet PR 100 (série 2700)

1977 : Amélioration des fréquences pour la desserte de St Fortunat

1979 (3 décembre) : Prolongement à Hôtel de Ville et reprise du numéro 20 originel pour la branche de St Cyr, ce qui nous fait donc :

20 - Hôtel de Ville – Pont Mouton - St Cyr

22 - Hôtel de Ville – Pont Mouton - St Didier – St Fortunat

1980 : Les dimanches & fêtes d'été, certains trajets de la ligne 20 sont prolongés au Mont Cindre (en remplacement des services Bellecour-Mont Cindre créés dans les années soixante).

1989 : Mise en service de Renault PR 100 MI (série 3700)

1990 : Panachage PR 100 MI 3700 et 3800

1994 (août) : Mise en service de Renault R 312 neufs (3050 à 3064)

1997 (29 avril) : Prolongement de la ligne D du métro à Gare de Vaise avec mise en place du pôle multimodal et raccourcissement de nos deux lignes en :

20 – Gare de Vaise – St Cyr.

22 – Gare de Vaise – St Didier – St Fortunat.

2002 (janvier) : Nouveaux autobus Agora Line (série 3700)

Service de la ligne 20 à destination du Mont Cindre, le
10/07/1988, en PR100 →



En 2005, nos 2 lignes 20 et 22 sont toujours sur les traces de leurs ancêtres, sur les routes tortueuses du Mont d'or. Leur fonctionnement est jumelé au dépôt de St Simon (Vaise), et c'est encore plus visible la nuit, lorsqu'un service spécial en boucle appelé « 20/22 » effectue le trajet intégral des 2 lignes.



Agora Line de la ligne 20 au terminus de St Cyr au Monts d'Or.



Agora Line de la ligne 22 au terminus de St Fortunat.



Au départ de Gare de Vaise, nos 2 Agora Line bruyants partent côte à côte en s'extirpant de l'énorme Parc Relais de Vaise, dont la capacité est récemment passée de 700 à près de 1500 places, ce qui en fait l'un des plus gros parc relais de France, si ce n'est le plus gros.

Bientôt, la sortie du Parc Relais se fera plus au nord, en face de la rue Rhin et Danube, par un nouvel accès qui est en cours d'aménagement avec site propre pour les bus.

Ci-contre, un 20 quitte la gare routière.



Ci-contre, les étages du nouveau P+R de Vaise.

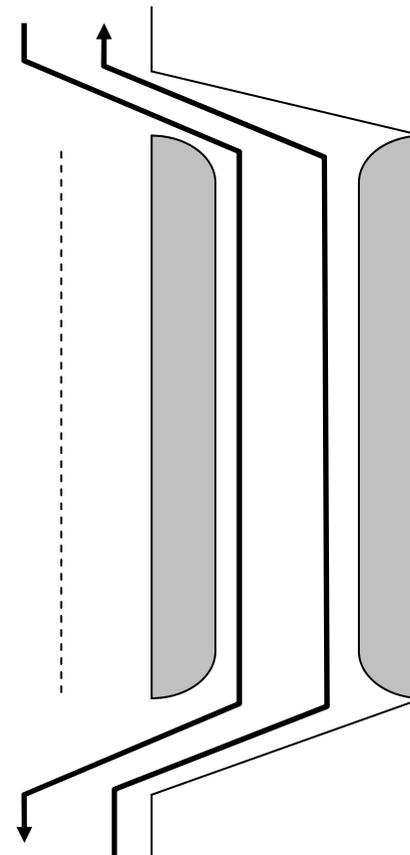
La forteresse de Vaise abrite les lignes du dépôt de Vaise, et permet un excellent rabattement des lignes du Nord Ouest de l'agglomération, dont la 20 et la 22, vers le métro D.

Nous passons à présent sous les voies SNCF avant de rejoindre le quartier de Rochecardon, juste au nord de Vaise. Nous passons devant l'entrée du périph'Nord, dont un tube s'échappe ici pour laisser s'infiltrer des véhicules dans le grand serpent souterrain qui relie le Valvert à St Clair. Notre route à nous sera beaucoup plus calme et agréable. Point charnière des 2 lignes : la bifurcation du Val Rosay, fameuse priorité à droite tant appréciée des automobilistes ! C'est ici que les 2 jumelles vont couper le cordon, pour desservir leurs terminus respectifs. Tout droit, c'est St Cyr, à gauche, c'est St Didier puis St Fortunat.



Pour le moment, nous filons tout droit, afin de vous faire découvrir St Cyr aux Mont d'Or.

L'arrêt « Lycée Jean Perrin » est dimensionné pour accueillir les lignes régulières mais aussi de nombreux « Junior Direct »



Ah, voilà la ligne 2 qui nous tient également compagnie depuis la Gare de Vaise. Elle est stationnée à l'arrêt « Lycée Jean Perrin », auquel nous allons également faire une brève halte. L'aménagement de cet arrêt est intéressant, et permet aux bus de sortir en priorité à cet endroit où les élèves sont nombreux et où les voitures arrivent souvent très vite.

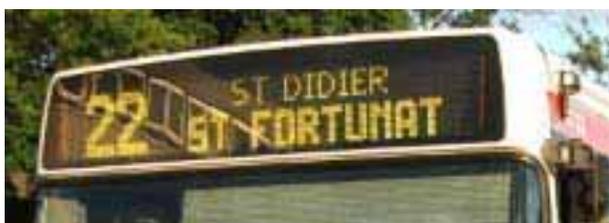
La 20 continue sa progression sur une route assez rectiligne et en pente constante, elle dessert le lycée J Perrin, puis laisse partir la 2 vers St Rambert. A cet endroit on peut voir quelques anciens poteaux de trolleybus qui servent à l'éclairage public. Nous continuons notre progression à travers des propriétés cossues et de magnifiques parcs jusqu'à l'entrée de St Cyr (d'où se détache la 71), où l'on trouve une succession de virages serrés sur le parcours final qui nous conduit finalement sur la place du village, où l'on a une vue magnifique sur le nord est lyonnais. C'est d'ici que continuent le parcours de la ligne de nuit ainsi que l'antenne du Mont Cindre desservie les dimanches d'été.

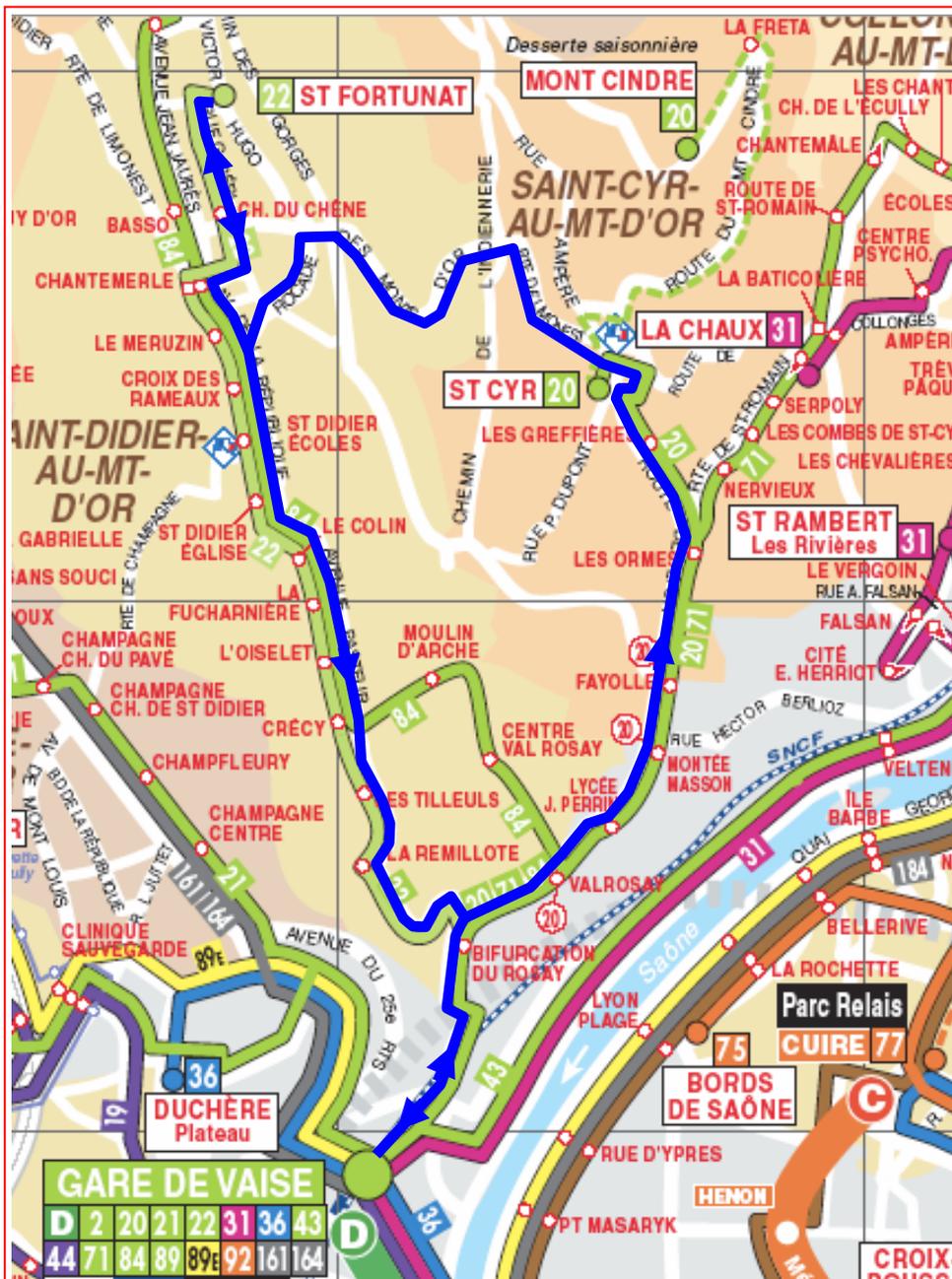
La ligne du Mont Cindre traverse la partie haute de St Cyr dans un environnement particulièrement étroit, passe à proximité de la célèbre école supérieure de police puis emprunte une route sinueuse au milieu de superbes propriétés d'abord, puis cela devient presque de la route de montagne par la suite jusqu'au terminus situé au pied de la tour de relais de télévision. On a ici aussi un panorama impressionnant sur tout le nord de l'agglomération.



R312 sur la ligne 20 au Mont Cindre

La 22 quant à elle attaque après la bif du Rosay une sévère pente et des virages assez serrés dans un environnement forestier et l'arrêt suivant est situé bien plus loin, à plus d'1 km et bien plus haut, à l'entrée de St Didier. Là aussi il subsiste encore quelques poteaux de trolleybus. La partie suivante est moins ardue mais toujours en pente continue et dans une voirie des plus étroite du à la présence de vieilles maisons à l'aplomb de la chaussée. Encore quelques zig-zag et nous arrivons au centre du village de St Didier, que nous traversons dans toute sa longueur. C'est à la sortie du bourg que l'on retrouve la ligne de nuit venant de St Cyr. Arrivé à Chantemerle, nous laissons la 84 continuer tout droit vers Poleymieux et nous obliquons à droite pour le parcours final. À cet endroit nous avons une superbe vue sur le Mont Cindre. Nous continuons la route sur quelques centaines de mètres et nous arrivons au pied du hameaux de St Fortunat, terminus de notre ligne.





La ligne de nuit quand à elle se détache de celui du Mont Cindre au dessus du terminus normal, et emprunte la Rode des Monts d'Or (un bien grand nom pour une simple route de campagne), descend vers une petite vallée pour grimper ensuite vers St Didier et rejoindre la 22 à l'arrêt "Croix des Rameaux ».

Particularité : entre St Cyr et St Fortunat, la ligne 20/22 emprunte un itinéraire qui n'est desservi par le réseau TCL que la nuit !

 Itinéraire Ligne de nuit et sens de circulation

