



# Pour la cité humaine, les droits du piéton

7 rue Major Martin - 69001 LYON

Association déclarée à la Préfecture du Rhône depuis 1975

[www.pietons69.e-monsite.com](http://www.pietons69.e-monsite.com)

Date : 17 juin 2024

Votre correspondant :

<gascoiny1@gmail.com>

## TEOL - Réflexions sur le franchissement de la Saône et l'entrée en tunnel sous la colline de Fourvière

*Notre association de piétons porte un grand intérêt aux transports en commun, compléments indispensables de la marche en ville, pour aller plus loin.*

Dans le cadre de la concertation continue relative au projet du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais, nous avons participé à la réunion organisée le 13 juin 2024 par SYTRAL Mobilités.

Le présent mémoire est destiné à formaliser une proposition que nous avons émise en séance. Il est à lire en même temps que le schéma ci-joint, intitulé " TEOL Franchissement Saône".

### Les principales contraintes du projet

Nous pouvons lister :

- le gabarit de navigation sur la Saône que nous ne connaissons pas avec précision ;
- le gabarit routier, de l'ordre de 5 m. Avec l'épaisseur courante des tabliers, les rails doivent être approximativement à au moins 6 m au-dessus des chaussées. Il s'applique au quai Jean-Jacques Rousseau en rive droite de la Saône et aux voies du quartier de la Confluence, en rive gauche ;
- la rampe maximum pour les cheminements piétonniers au titre de la réglementation relative à l'accessibilité, qui est de 5 % ;
- la rampe maximum admissible pour le tramway, que nous ne connaissons pas ;
- les exigences de l'ABF, qui demandera, à priori, que les ouvrages soient les plus discrets possibles dans leur environnement.

### Le projet A

C'est celui envisagé par le SYTRAL au stade actuel des études (ligne rouge sur le document joint).

Depuis le niveau du sol sur la rue Montrochet, le tram s'élève de 6 m pour franchir la voie sur berge, puis la Saône, puis le quai Jean-Jacques Rousseau au strict gabarit routier avant d'entrer en tunnel, début de la rampe continue vers la station Charcot-Provinces.

La concertation ayant fait émerger une demande d'une traversée de la Saône pour les piétons et cyclistes, celle-ci pourrait être incorporée au pont d'un tram par une sur largeur d'environ 5 m, comme sur le pont Raymond Barre (tram T1).

La difficulté est l'accès au pont depuis le quai Jean-Jacques Rousseau. Un escalier ne saurait convenir. Il est donc nécessaire de passer par un cheminement en rampe maxi de 5 %, soit une longueur considérable de 120 m pour les 6 m de dénivelée ! Comme cela est prévu pour le franchissement du canal de Jonage par le tram T9, dont les travaux sont en cours.

La position normale de ce long cheminement en Z se situe dans le coteau de la colline et son impact visuel sera important.

Une variante à la fois beaucoup plus discrète et agréable (en raison de la moindre dénivelée pour ces modes) serait de réaliser une passerelle indépendante (voir la ligne violette sur le document joint). Nous ne sommes pas en mesure de dire si cette passerelle pourra être à niveau avec les trottoirs des 2 rives ou si elle nécessitera un "dos d'âne" (comme nous l'avons représenté) pour respecter le gabarit fluvial.

## **Le projet B**

C'est la variante que nous avons suggérée lors de la réunion précitée (ligne verte sur le document joint).

Le tram s'élève régulièrement, de la rive gauche vers la rive droite. Le pont et l'entrée en tunnel sont plus hauts que pour le projet A. La ligne se poursuit en tunnel avec une pente un peu plus faible que celle du projet A.

Ce profil plus tendu que celui du projet A permet une marche plus douce et régulière des rames. Il y a un peu moins de consommation d'énergie en montée et de freinage en descente, donc moins d'usure du matériel.

Ce pont étant pratiquement inaccessible aux piétons et vélos depuis le quai Jean-Jacques Rousseau, la passerelle indépendante s'impose.

L'impact dans l'environnement est plus fort que dans le projet A. Mais nous ne sommes pas convaincus qu'il s'agisse d'un défaut rédhibitoire. Nous prenons pour exemple le long viaduc de 500 m qui permet aux transports en commun d'accéder au plateau de la Duchère depuis la gare de Vaise qui, de notre point de vue, est bien intégré dans son environnement. D'ailleurs, à notre connaissance, personne ne s'en plaint.

En comparaison, avec une longueur de 200 m seulement, le pont de TEOL serait nettement plus discret. Nous pensons même qu'habillement traité par un architecte, il aurait nettement plus de caractère que le banal pont à plat. Des photomontages ou des dessins d'architecte pourraient le démontrer. Nous avons en mémoire le cas du splendide viaduc de Millau sur le Tarn (A 75) où le remplacement du tracé rectiligne initial des ingénieurs par une très large courbe, choisie par l'architecte Norman Foster, a considérablement embelli l'ouvrage.

Plutôt que de présenter le projet fini à l'ABF, nous vous suggérons de l'associer à l'étude architecturale, ce qui lui permettrait de faire un tour approfondi de vos contraintes et sans doute de prendre une position conciliante.

§ § § § § § § § §