

# TRANSFORMER PERRACHE

-

## REFLEXION À COURT TERME



Se préoccupant du Pôle Perrache Verdun, l'Atelier du Projet de la SEM Lyon Confluence écrivait en Juin 2001 dans une plaquette d'information de 8 pages :

*« Le Pôle, qui concentre une gare, une autoroute, une ligne de métro, 2 lignes de tramways et une gare de bus joue un rôle majeur dans le système de déplacements de l'agglomération, mais sa présence ne profite aucunement au quartier Sainte Blandine auquel il tourne le dos et qu'il enclave fortement.*

*Restaurer des communications de qualité, tout en conservant la gare de Perrache sur son emplacement actuel, constitue une des grandes finalités du projet urbain.*

*L'objectif clé est d'organiser les circulations piétonnes de manière naturelle, au niveau du sol et non pas en passerelle ou en souterrain.*

*C'est en réalité le métro, circulant ici au niveau de la rue et débouchant dans la voûte Charlemagne, condamnée et transformée en arrière gare de retournement, qui constitue l'obstacle majeur.*

*Pour restaurer les circulations au niveau du sol sur le cours de Verdun, et surtout rouvrir de manière significative l'axe Charlemagne vers le nord, il faut dégager l'espace en faisant passer le métro en souterrain, sous les trémies de l'autoroute et sous la gare.*

*Le centre d'échanges est le passage obligé des circulations nord sud, au sol pour les voitures, en étage pour les piétons. Ces flux longent ou passent au-dessus du métro enserré dans le bâtiment. Une fois le métro enterré, la partie du centre d'échanges où il se trouve aujourd'hui pourra disparaître, libérant le cours de Verdun face à la place Carnot et à la gare.*

*La SNCF conduit parallèlement une réflexion sur la restructuration de la gare. L'idée générale consiste à accueillir les voyageurs au niveau du sol et non plus de la passerelle. Une deuxième entrée serait créée au sud, sur la nouvelle place des Archives.*

*Les voûtes pourraient accueillir des commerces ou des animations, et être raccourcies dans le cadre de la création de la place nord. »*

*(fin de citation)*

L'étude qui suivit évalua le coût de ce passage du métro sous le centre d'échanges et sous la gare à plus d'une centaine de millions d'euros, et les choses en restèrent là, ce qui se comprend et s'admet parfaitement.

Mais il est dommage d'avoir renoncé à résoudre le problème exposé en préambule : libérer les circulations, recréer la transparence. Le diagnostic était bon.

Une solution hors de prix n'en est pas une.

Trouver des solutions de moyen terme, plus économiques me semble donc nécessaire. .... je souhaite vous faire part de quelques propositions techniquement simples et, je crois, cohérentes :

Pour faire économique, il ne faut s'attaquer qu'à ce qui est relativement simple :

Araser le terre plein SNCF et ses rampes d'accès jusqu'aux façades de la gare (moins de 2 millions d'euros (M€), y compris les travaux pour conforter le bâtiment voyageurs)

Démolir la passerelle entre la gare et le centre d'échange, ainsi que la station de taxis et le cadre du métro sous celle-ci (1,5 à 2 M€)

Démonter la partie centrale du centre d'échange (structure métallique et vitrée contenant les commerces et la salle d'échange TCL), de même que la dalle de béton constituant le plafond des stations de tramways et métro et de la voirie qui les flanque à l'Ouest ( avec prudence, 15 M€)

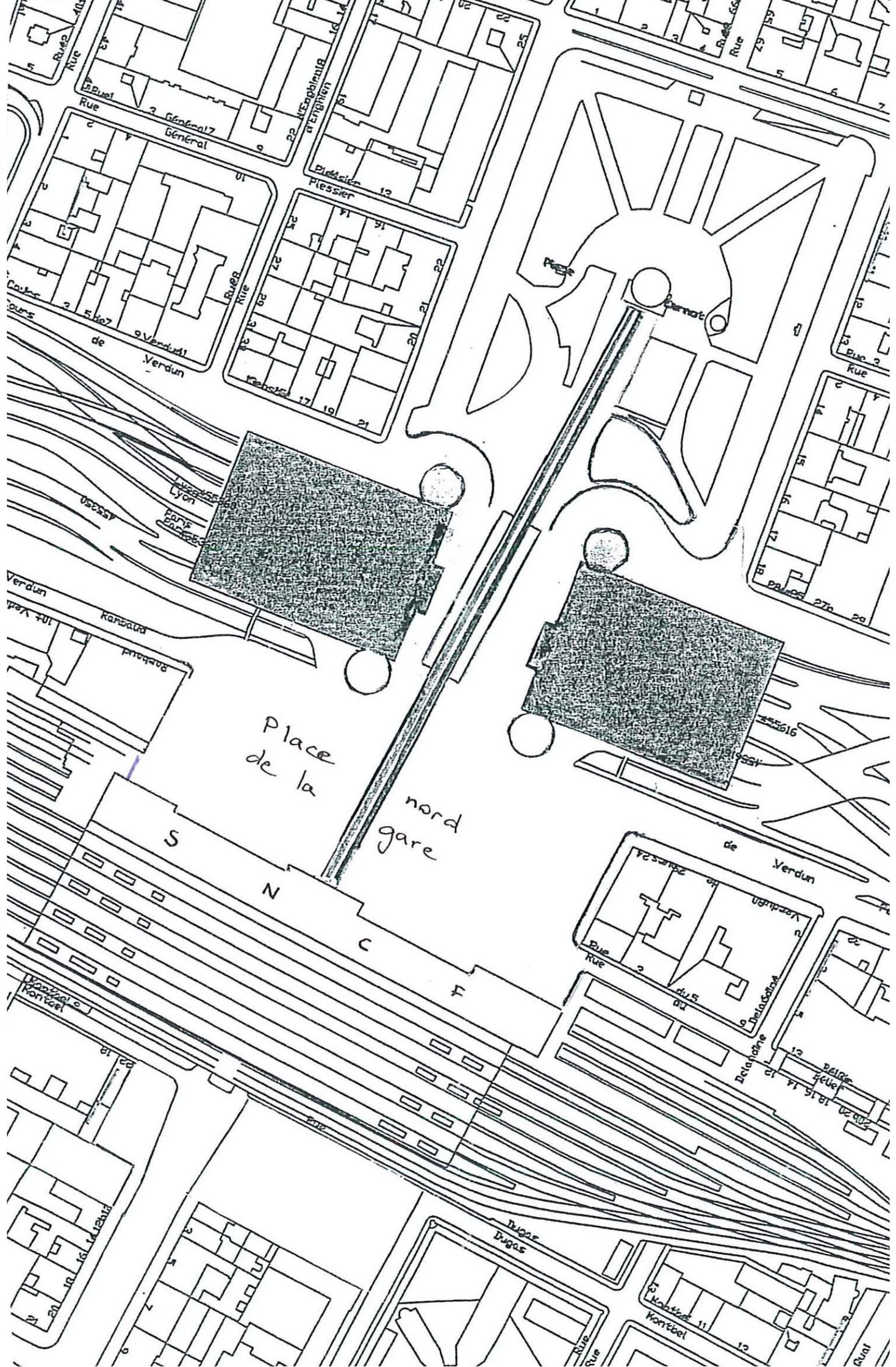
Enfin démolir la couverture et les côtés de la rampe recouvrant le métro sur la place Carnot (1 M€).

**Après ces travaux préliminaires, la configuration serait la suivante, du Sud au Nord :**

- Les voûtes, raccourcies de 30 mètres
- Une place de la gare de 100 m x 200 m, coupée en son milieu par les rails du métro
- Une placette de 60 m x 56 m entre les ailes de l'ex-centre d'échanges, occupée en son milieu, pour un tiers de sa largeur, par les rails et quais du métro
- La place Carnot avec la trémie du métro.
- Les bus n'accèdent plus au centre d'échanges ;
- Les flux piétons de la gare à la place Carnot se font au niveau du sol naturel et à l'air libre.
- Les escalators menant aux deux extrémités de la passerelle SNCF sont replacés latéralement et non plus dans l'axe de celle-ci.

(Le tramway, au contraire du métro, ne crée pas de coupure)

*(schéma page suivante)*



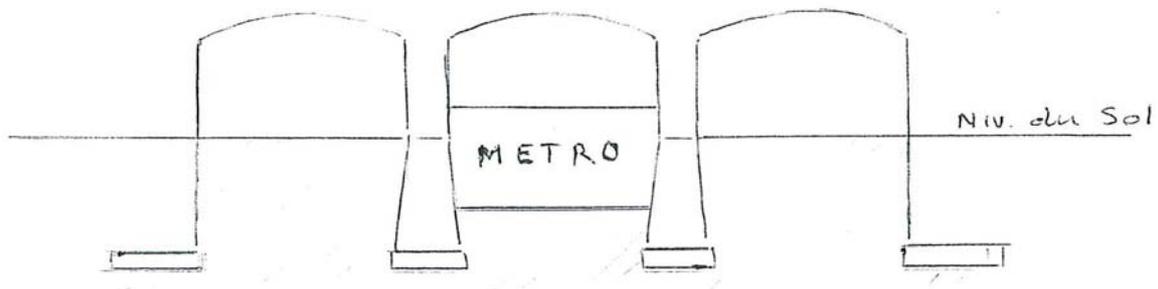
Il reste maintenant à libérer la voûte centrale et rétablir des passages est-ouest.

**1ère solution :**

Limiter la ligne de métro au niveau de la station et assurer les changements de voies en avant gare sous la place Carnot. Mais c'est trop contraignant en exploitation.

**2ème solution :**

Maintenir une zone de manœuvre, en replongeant après la station pour aller dans le sous-sol de la voûte. (La distance est suffisante). La hauteur de la voûte est égale à 5 mètres, mais si celle-ci est réservée aux seuls piétons, une moindre hauteur suffit, et le métro n'est que partiellement enterré. De ce fait il ne déstabilise pas les fondations de la voûte.



Cette solution reste coûteuse et dépend du bon vouloir de la SNCF.

**3ème solution :**

Dégager le métro latéralement : Au sortir sud de la station celui-ci vire vers l'ouest sur une rampe courbe, prolongée par un petit viaduc, l'amenant entre le bâtiment voyageur SNCF et le Grand Hôtel Château Perrache.

Malgré son coût (2M€) ce viaduc est nécessaire pour les liaisons entre les voûtes et la place Carnot ouest, ainsi qu'entre le cours de Verdun Rambaud et les brasseries.

(Cette 3ème solution pourrait aussi être l'amorce d'une prolongation du métro vers le 5ème arrondissement en empruntant la plate-forme SNCF et un nouveau pont sur la Saône)

**4ème solution :**

Maintenir une zone de manœuvre (à 2 ou 3 voies), mais sans engager sous la voûte, en restant au milieu de la place de la gare. On dispose évidemment de peu de place, mais il est possible d'en gagner, en décalant les quais du métro de 25 à 30 mètres vers le nord. On dégage alors un passage suffisant pour le débouché de la voûte et pour une liaison entre les deux moitiés de la place de la gare.

Cette solution, extrêmement économique en génie civil, ménage toute possibilité d'évolution ultérieure, et apporterait à court terme une nette amélioration fonctionnelle au secteur.

Pour toutes les solutions, une passerelle légère ou une trémie piétons – modes doux serait aménagée pour franchir le métro à la jonction entre la station et la place Carnot.

Dans tous les cas, l'espace métro sera clôturé par de simples grilles éventuellement doublées de haies végétales.

Les quais de métro peuvent être recouverts d'abris similaires à ceux du tramway ou aménagés sous forme de « boîtes » équipées de portes palières côté voies.

Les locaux annexes TCL (agence commerciale, bureau des agents en station, remises du matériel) seront réinstallés dans les ailes du centre d'échanges.

Les bus qui utilisaient auparavant le centre pourront suivre les voiries longeant celui-ci au nord et au sud pour se rapprocher du métro et des tramways et repartir ensuite vers le Rhône et la Saône.

PLACE

CARNOT

Niv.

TRAM

METRO

Sol. 1

Sol. 4

Sol. 3

Sol. 2

Profil Sol.2

GARE SNCF

PLACE DES ARCHIVES

TRAM

Niv. 0

