

Le dossier technique

Oullins 2015



Échéance : 2015.

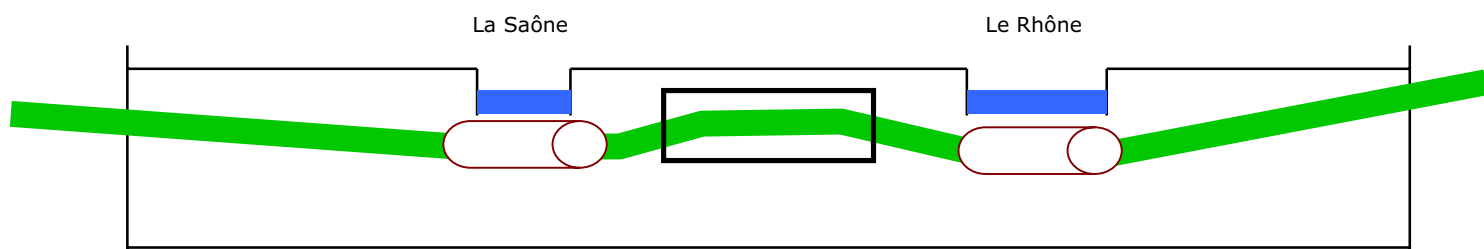
Les traversées fluviales sont depuis longtemps pratiquées par les réseaux de métro, notamment à Paris et même à Lyon, où les métros A et D traversent déjà le Rhône et la Saône, de différentes manières...



Ici la ligne 5 du métro parisien franchi brillamment la Seine sur un ouvrage d'art métallique d'une grand allure.



Ci-contre, le métro A de Lyon franchi le Rhône à l'intérieur du tablier du Pont Morand entre la Place M. Lyautey et l'Hôtel de Ville. Le pont a dû être spécialement reconstruit pour le passage du métro en 1978.



Pour la ligne D, les ingénieurs ont choisi une technique beaucoup plus perfectionnée et couteuse, mais sans doute aussi beaucoup plus durable : le tunnelier. Il s'agit de percer le tunnel du métro dans la roche sous le lit de la rivière, tout en assurant l'étanchéité de ce dernier par des projections de bétons sous pression sur les parois. Méthode révolutionnaire à la fin des années 80, elle est aujourd'hui bien maîtrisée (Tunnel sous la Manche).

Le tunnel doit alors s'enfoncer encore plus bas dans les couches sédimentaires pour éviter d'être trop près de la nappe phréatique du fleuve.

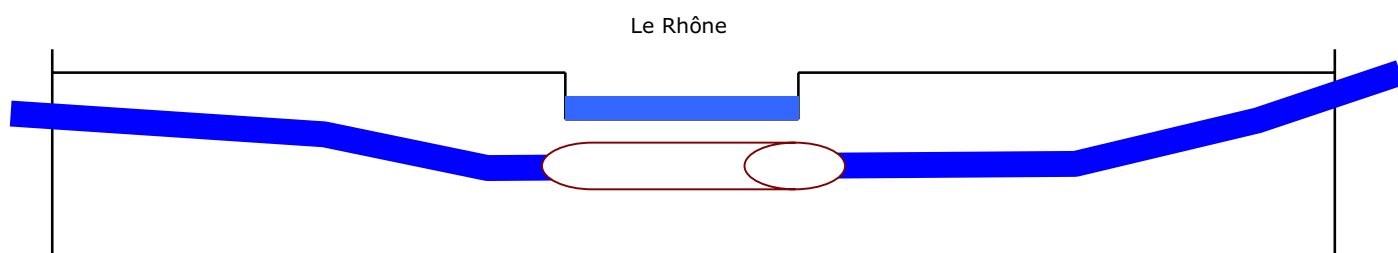
Le cas de la ligne B du métro pour le franchissement du Rhône

La traversée du Rhône juste au sud du confluent avec la Saône s'avère plus problématique. En effet, plusieurs problèmes se posent :

La largeur de la traversée : c'est le point le plus large car situé juste au sud de la confluence des 2 cours d'eau. On compte près de 270 mètres.

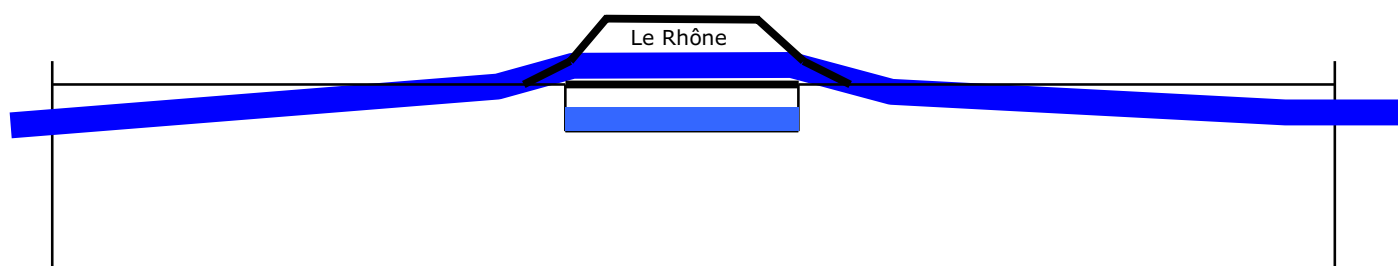
L'environnement : côté Ouest, l'A7 file juste le long du Rhône, rendant compliqué et embarrassant l'arrivée d'un ouvrage aérien, qui doit conserver une certaine pente pour permettre au métro de regagner le domaine souterrain...

Solution 1 : passage sous-fluvial



Cette solution a l'avantage de simplifier le tracé de la ligne au sein du quartier de la Saulaie en évitant de faire remonter le métro en surface. Inconvénient, le prix !

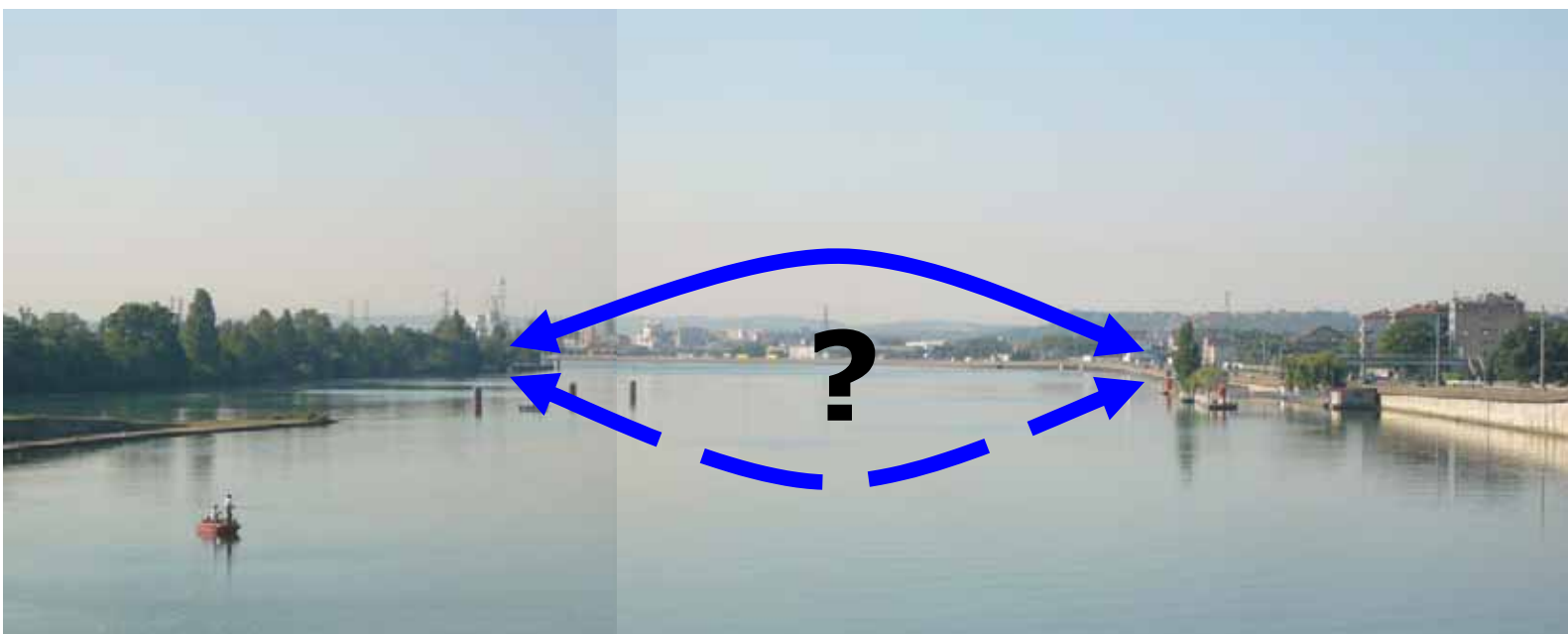
Solution 2 : passage aérien



Solution qui oblige à faire "plonger" le métro B à son arrivée à la Saulaie, côté Ouest, ou alors à le prolonger en surface jusqu'à son terminus...

Avantage : un coût moins élevé.

Visite sur le terrain





Vue du site de la
Saulaie (second plan)
depuis le Parc de
Gerland (1er plan).

On voit bien
l'importante distance
entre les 2 rives du
Rhône.



L'avenue Jean Jaurès au
Sud de l'avenue Tony
Garnier : les rames
viennent déjà s'y
retourner ou se stocker,
dans un immense tiroir
au Sud de la station
Stade de Gerland.



A proximité de la Plaine
des Jeux, des travaux
d'aménagement sont en
cours, la zone est dores
et déjà interdite au
public...

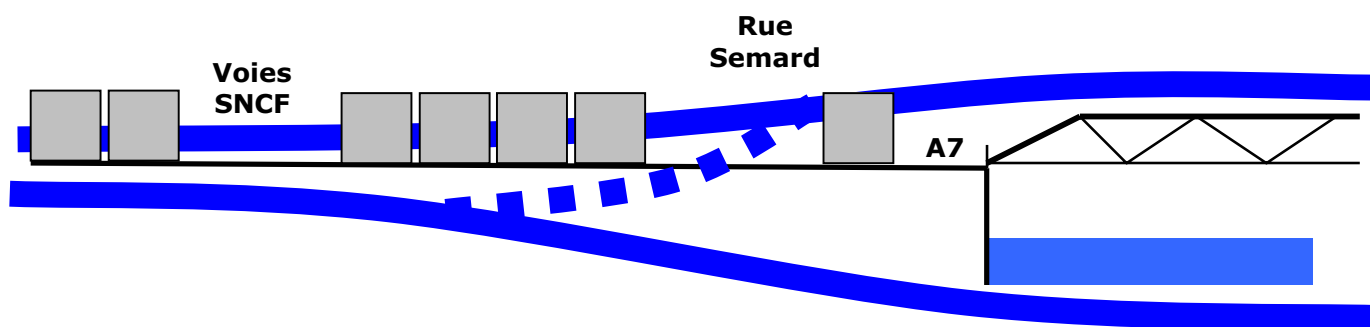
De l'autre côté du Rhône



De l'autre côté du Rhône, la ligne B arrivera au coeur du quartier de la Saulaie, à Oullins, situé entre le Rhône, l'A7 et les voies SNCF plus à l'Ouest.



Dans l'hypothèse d'une traversée aérienne, il faudra passer par dessus l'A7 puis plonger en souterrain pour filer jusqu'à la Gare d'Oullins



Le SYTRAL est actuellement en train de lancer les premières études du prolongement du métro B à l'Hôpital Lyon Sud, sûrement la prochaine étape du métro après le centre d'Oullins...

Pour le moment, nous sommes tous curieux de voir comment il négociera l'étape du franchissement du Rhône sans plomber ses comptes pour 50 ans...



A suivre !