



L'agglomération vue par l'autre bout du tunnel

SOUTERRAIN Les 13 tunnels routiers de l'agglomération sont chacun à leur niveau, ou à leur époque, des petites prouesses techniques.

Pour détourner l'obstacle, l'homme creuse, relevant par là même d'extraordinaires défis et prouesses techniques. Dès l'Antiquité, pour répondre aux besoins de l'irrigation et de l'alimentation des villes en eau, la civilisation romaine a érigé dans la campagne lyonnaise des canaux aqueducs, non seulement en plein air, mais aussi en tunnel. Témoins encore visibles : les vestiges du tunnel de l'aqueduc de la Brévenne aux abords de Dardilly. Quant au développement du réseau ferroviaire au XIX^e siècle, il a entraîné le percement de nombreux tunnels, comme celui de la Mulatière en 1831. Pour autant, les équipements les plus marquants voient le jour au XX^e siècle avec l'avènement de la voiture.

Premier ouvrage significatif, le tunnel de la Croix-Rousse, inauguré le 20 avril 1952, marque une étape importante dans le plan d'aménagement routier. Il s'agit, selon le maire de l'époque Édouard Herriot, de « maintenir la renommée de plaque tournante des communications nationales et internationales, de faciliter la circulation automobile est-ouest de Lyon et de compléter l'axe nord-sud ». Débutés en 1939, les travaux durent 13 ans avec des interruptions pendant la Seconde Guerre mondiale. Un chantier gigantesque qui s'accompagne d'ouvrages d'art importants, transformant les paysages alentour. D'une longueur de 1 752 mètres, le tunnel de la Croix-Rousse draine aujourd'hui plus de 60 000 véhicules par jour.

Avec la construction de l'autoroute Paris-Marseille à la fin des années 1950, deux projets de tracé s'opposent dans le Rhône : l'un contournant Lyon par l'est, l'autre traversant la ville. Après bien des tergiversations, Louis Pradel, nouvellement élu en tant que maire, choisit la seconde solution sans se douter que le futur tunnel de Fourvière



allait devenir le tunnel autoroutier le plus célèbre de France. Il doit sa renommée aux nombreux bouchons engendrés aux heures de pointe ou lors des grands chassés-croisés estivaux. Tout le contraire de l'ambition initiale : faire en sorte que les Parisiens profitent de leur passage à Lyon pour « acheter du saucisson et boire un pot ». Cette ambition est très vite remplacée par un goût de bouchon désagréable, qui ternit la réputation de Lyon !

Pour remédier à cette difficile situation, la décision est prise de construire le périphérique Nord. Opérationnelle depuis 1999, cette voie rapide détourne aujourd'hui une partie du trafic automobile et aligne des ouvrages d'art exceptionnels. Parmi les quatre tunnels du nouveau périphérique, celui de Caluire est l'un des plus remarquables : il affiche une longueur record (à Lyon) de 3 252 mètres, essentiellement située sous l'eau et nécessitant de fait un entretien régulier des systèmes de sécurité.

Le Grand Lyon lance aujourd'hui la rénovation de cinq de ses treize tunnels ; l'accent est mis sur la lutte contre le feu et la fumée. ■

Dates clés

9 avril 1952 :

ouverture à la circulation du tunnel de la Croix-Rousse après plus de treize années de travaux.

16 août 1967 :

lancement du chantier du tunnel de Fourvière par la ville de Lyon, relayée par la Communauté urbaine en 1969. Il sera inauguré le 8 décembre 1971.

Décembre

2006 : début des travaux de réhabilitation et de mise aux normes de sécurité du tunnel de Fourvière.



Kwizz'

1 Bout à bout, quelle est la longueur des 13 tunnels routiers de l'agglomération ?

- a 10 km
- b 12,5 km
- c 23 km

2 Quel est le tunnel routier le plus long de l'agglomération ?

- a le tunnel de Fourvière
- b le tunnel de la Croix-Rousse
- c le tunnel de Caluire

3 Où se situe le PC de coordination des opérations de maintenance et d'exploitation des tunnels ?

- a au siège du Grand Lyon
- b au-dessus du tunnel de Fourvière
- a au-dessus du tunnel de la Croix-Rousse

1/b, 2/c et 3/b
Réponses :