



# **Balade urbaine : Secteur Confluence-La Mulatière**

**12 juin 2025**

## Préambule

### Intervenants

Sandy Kafi, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités

Maroua Christot, AMO Technique, Transamo

Jérémie Simon, Maître d'œuvre, Egis

Coline Grégoire, AMO Concertation, Egis

**Garante nommée par la CNDP** : Claire Bouteloup

**Durée de la balade** : 1h15, de 17h à 18h15

Une deuxième balade était initialement planifiée de 18h15 à 19h30 mais seulement 4 participants y était inscrit. Il a donc été décidé d'annuler la deuxième balade et de convier les participants à la première balade, ce que 3 d'entre eux ont accepté.

**Nombre de participants** : 13

## SYNTHESE DES ECHANGES

La balade urbaine s'est déroulée le jeudi 12 juin en fin d'après-midi, dans le quartier de la Confluence. Le point de RDV était donné aux participants sur l'Esplanade François Mitterrand. Le groupe a ensuite pris la direction de la rue Montrochet, derrière le centre commercial Confluence, puis s'est rendu quai Rambaud, où arrivera le futur Pont de franchissement de la Saône.

Le public a été informé de la tenue de cette rencontre via notamment :

- La distribution de flyers dédiés.
- Publications sur les réseaux sociaux de SYTRAL Mobilités.

### Insertion dans la rue Montrochet

Suite à la présentation des différentes variantes étudiées pour l'insertion de TEOL dans la rue Montrochet (nord, centre et sud), les participants ont adressé un certain nombre de questions à l'équipe technique :

- **Sur l'exploitation de la future ligne :**
  - o TEOL est-il un prolongement de T2 ?  
Suite à la concertation préalable, il a effectivement été décidé que TEOL serait un prolongement de T2, soit une ligne directe d'Alaï à Saint-Priest, sans rupture de charge.
  - o Le matériel roulant sera-t-il spécifique pour franchir la pente ?  
Le matériel roulant sera le même que celui utilisé actuellement sur le réseau.
  - o Sera-t-il possible de conserver la voie de retournement qui se situe rue Montrochet pour sécuriser l'exploitation de la ligne en cas d'incident et d'interruption de circulation ailleurs sur la ligne ?  
Au niveau du carrefour Montrochet/Charlemagne, sera construit un « triangle d'aiguillage » sur-mesure qui permettra aux rames en provenance d'Alaï de rejoindre le tracé du tramway T2 ou d'emprunter les voies du tramway T1 vers le sud (pour rejoindre le dépôt par exemple). Ce triangle ne permet pas de conserver la voie de retournement. Cependant, pour conserver la robustesse de la ligne, il est prévu de créer un quai de secours sur la rue Montrochet qui permettra par exemple d'arrêter un tramway en provenance d'Alaï et de le faire repartir vers Alaï s'il y a une interruption sur la ligne.
- **Sur les études :**
  - o Où en sont les études ?
    - Le maître d'œuvre du projet, c'est à-dire l'entreprise qui va concevoir précisément le projet et son insertion dans les différents secteurs traversés, a été choisi fin février 2025. La phase actuelle est donc celle du recensement des impacts et des besoins des différents acteurs, pour concevoir l'avant-projet, c'est-à-dire la conception détaillée du projet. Le rendu de cet avant-projet et les choix d'insertion qui en découlent sont prévus pour début 2026.
- **Sur les contraintes et impacts de l'insertion du tramway dans la rue Montrochet :**
  - o Quels seront les impacts de TEOL sur la circulation au niveau du carrefour Montrochet/Charlemagne ?  
L'objectif est que le carrefour soit le moins impacté possible, c'est pour cela que différentes variantes d'insertion sont actuellement à l'étude. Les missions du maître d'œuvre comprennent des études de circulation qui s'appuieront notamment sur des simulations dynamiques de fonctionnement des carrefours.
  - o Où en sont les échanges avec le centre commercial Confluence ? Avez-vous pu estimer le nombre de camions de livraisons qui entrent et sortent des zones logistiques ?  
Les échanges avec les représentants du centre commercial ont commencé dès le choix de l'insertion sur la rue Montrochet (VS cours Suchet, également étudiée au stade des études préliminaires). Depuis, les échanges ont commencé avec les différents acteurs du centre pour mieux comprendre le fonctionnement et les besoins de chacun. Une rencontre a eu

lieu début juin, pour réunir les professionnels du secteur Confluence et initier les échanges. Des relevés des contraintes avec chacun de ces acteurs ont débuté et vont se poursuivre, notamment pour capter des informations sur leur situation actuelle (nombre de camions de livraisons entrants, jours de livraisons, etc.).

- **Les arbres de la rue Montrochet seront-ils conservés ?**  
Selon la variante d'insertion retenue, tous les arbres ne pourront pas être conservés. Certains arbres pourront néanmoins être déplacés et replantés ailleurs dans la Métropole. Par ailleurs, il est bien prévu une revégétalisation de la rue Montrochet. Certaines variantes permettront même d'accroître la végétalisation par rapport à l'existant.

- **Sur les travaux :**

- **Quels seront les accès au centre commercial durant les travaux ?**
  - Le maintien des accès sera obligatoire durant les travaux. A ce stade du projet, il est trop tôt pour déterminer comment seront organisés les accès et le phasage des travaux dans le secteur. Les échanges actuels et à venir permettront d'affiner ces éléments dans les prochains mois.

## Pont de franchissement de la Saône

Il est indiqué aux participants que le pont fait l'objet d'une maîtrise d'œuvre dédiée et que l'architecte retenu à l'issue du concours architectural sera connu dans les prochaines semaines. De premiers visuels architecturaux seront alors publiés.

Suite à la présentation des objectifs et intentions d'aménagement du pont, les participants ont adressé un certain nombre de questions à l'équipe technique :

- **Sur les caractéristiques du Pont :**

- **Quelles est la hauteur du pont ?**
  - Le pont sera situé environ 10 mètres au-dessus du quai Jean-Jacques Rousseau et 7 mètres au-dessus la Saône.
- **Y aura-t-il un ou plusieurs ouvrages sur la Saône ?**
  - Il n'y aura qu'un seul ouvrage pour franchir la Saône avec le tramway d'un côté et la passerelle modes actifs de l'autre.
- **Comment se fera le raccordement du pont côté Confluence ?**
  - A l'arrivée sur le quai Rambaud, la plateforme tramway descendra en pente douce vers le niveau de la rue Montrochet, avec un raccordement envisagé aujourd'hui devant l'immeuble du Progrès.
  - La passerelle modes actifs devra quant à elle se décrocher pour respecter les normes de sécurité et faire atterrir ces modes de manière sécurisée que le quai Rambaud.
- **Où sera insérée la passerelle modes actifs ?**
  - Différents scénarios ont été étudiés pour l'insertion de la passerelle modes actifs et son raccrochage au niveau du quai Rambaud. Les éléments seront présentés dès le maître d'œuvre du pont notifié.
- **Y aura-t-il des ascenseurs pour accéder à la passerelle modes actifs ?**
  - Un ascenseur est à l'étude côté quai Jean-Jacques Rousseau.
- **Y aura-t-il des interactions directes entre la navette fluviale Navigône et le pont ?**
  - Cela n'est pas prévu aujourd'hui.

- **Sur les impacts sur l'environnement existant :**

- **Le jardin Jean Couty sera-t-il impacté ? De manière générale, quels seront les impacts sur la biodiversité très foisonnante dans le secteur ?**
  - Le jardin Jean Couty ne sera pas impacté.
  - Par ailleurs, dans le cadre de l'étude d'impacts (réalisée dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique et de la demande d'autorisation environnementale), des inventaires faune/flore ont été réalisés pour répertorier l'ensemble des espèces dans le périmètre du projet. Le maître d'ouvrage se devra de s'inscrire dans la démarche « Eviter,

Réduire, Compenser ». Ces éléments seront disponibles lors de l'enquête publique qui aura lieu en septembre 2025.

- La capitainerie sera-t-elle maintenue ?  
Oui.
- Quelles mesures seront prises pour limiter les impacts sonores ?  
Ce qui génère le bruit dans le cadre d'un tramway ce sont essentiellement les virages. Or ici, le tracé est rectiligne. De plus, la pente se situe dans le tunnel donc le freinage se fera dans le tunnel.  
Par ailleurs, une étude d'impacts est réalisée dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique et de la demande d'autorisation environnementale. Dans le cadre de cette étude l'impacts, le maître d'ouvrage se devra de proposer des solutions pour atténuer les impacts sonores.
- Le pont sera-t-il éclairé la nuit ?  
Oui, un système d'éclairage nocturne a été intégré dans la conception du pont.

- **Sur le tunnel qui entrera dans la balme :**

- Les modes actifs pourront-ils entrer dans le tunnel ?  
Les modes actifs ne seront pas autorisés à entrer et transiter dans le tunnel.
- Quel est le diamètre du tunnel ?  
Aujourd'hui, le diamètre définitif n'est pas connu. Il devrait être compris entre 8 et 10 mètres de diamètre.
- Quel sera le sens de creusement du tunnel ?  
Cela n'est pas encore défini. Le maître d'œuvre a pour objectif de présenter d'ici la fin de l'année les deux solutions (creusement depuis Ménival, ou creusement depuis la Saône) avec des niveaux d'études assez poussées. Le sens de creusement sera alors déterminé début 2026.

## Cheminement à travers la balme

Il est rappelé aux participants qu'un cheminement à travers à la balme entre la tête de tunnel et l'impasse des Fontanières est à l'étude dans le programme du maître d'œuvre du pont. Plusieurs questions ont émergé à ce sujet :

- Le cheminement sera-t-il uniquement piéton ?  
Le cheminement sera praticable uniquement à pied.
- Sera-t-il ouvert de jour comme de nuit ?  
La gestion de ce cheminement, s'il est confirmé, sera à discuter avec les communes concernées.

