



# Balade urbaine à Sainte-Foy-lès-Lyon

22 mai 2025

## Préambule

### Intervenants

Sandy Kafi, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités  
Pierre Allain, AMO Technique, Transamo  
Maroua Christot, AMO Technique, Transamo  
David Pierron, Maître d'œuvre, Egis  
Coline Grégoire, AMO Concertation, Egis

**Garant nommé par la CNDP** : Jean-Luc Campagne

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

Une deuxième balade était initialement planifiée de 18h30 à 19h45 mais seulement 1 participant y était inscrit. Il a donc été décidé d'annuler la deuxième balade et de convier le participant à la première balade, ce qu'il a accepté.

**Nombre de participants** : 18

## SYNTHESE DES ECHANGES

La balade urbaine s'est déroulée le jeudi 22 mai en fin d'après-midi, à Sainte-Foy-lès-Lyon. Le point de RDV était donné aux participants Place Saint-Luc, devant le supermarché Auchan. Le groupe a ensuite pris la direction de la future station Charcot, située à l'emplacement de l'actuelle station essence Esso, puis s'est rendu au parc du Brûlet, qui accueillera dans sa partie Nord le futur puits de ventilation et d'accès secours.

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

- La distribution de flyers dédiés.
- Le dépôt de flyers dans les commerces du secteur.
- Publications sur les réseaux sociaux de SYTRAL Mobilités

### Station souterraine à Charcot

Suite à la présentation des principes de conception de la station souterraine et des contraintes techniques dans le secteur Charcot, les participants ont adressé un certain nombre de questions à l'équipe technique :

- **Sur les caractéristiques de la station :**
  - o Où sera localisée la station ? Débordera-t-elle sur la rue du Commandant Charcot ?
    - Les études sont actuellement en cours pour permettre de définir la localisation exacte de la station souterraine (appelée « boite station ») ainsi que des émergences que sont notamment les escaliers, les ascenseurs et les systèmes techniques de ventilation. Cette localisation exacte devrait être définie fin 2025. A ce stade des études il n'est pas prévu d'impacter avec la boite station, la rue du commandant Charcot.
  - o Quelle sera la profondeur de la station ?
    - A ce stade des études, la profondeur de la station est estimée entre 21 à 23 mètres.
  - o Quelles seront les dimensions de la « boite station » ?
    - La boite station mesure environ 25 mètres de large pour 55 mètres de long, ce qui permet d'accueillir des rames de 43 mètres. A noter que les 2/3 de la station seront constitués de locaux techniques nécessaires pour le bon fonctionnement du système de transport et de l'ERP (station souterraine).
- **Sur les travaux :**
  - o Combien de temps la circulation sera-t-elle arrêtée ?
    - Sur le boulevard des Provinces, au niveau de la future station, la circulation sera déviée durant toute la durée du chantier. Elle sera rétablie à la fin des travaux.
  - o Quelles emprises seront nécessaires durant la phase chantier ?
    - Des emprises chantier seront nécessaires pour réaliser l'ouvrage mais aussi stocker les engins et matériaux de chantier ainsi que pour organiser l'évacuation des terres. Les méthodes de réalisation n'étant pas encore définies, les besoins précis ne sont pas encore connus.
  - o Comment se fera l'évacuation des déblais ?
    - L'évacuation des terres se fera uniquement par camions. Les exutoires sont en cours de recherche, en lien avec la nature des sols (étudiée via les sondages géotechniques en cours).
  - o Où sera située la base vie chantier ?
    - Selon l'implantation de la station et les méthodes constructives qui seront définies fin 2025, la base vie pourra être installée sur site ou sur un périmètre déporté mais restera à proximité immédiate.
  - o Le tunnelier passera-t-il avant ou après la construction de la station ?
    - Le tunnelier passera après la construction de la station. Le tunnelier rentre dans la boite qui est alors vidée, il est ensuite poussé pour aller de l'autre côté et poursuivre son creusement.
  - o Faudra-t-il déplacer les réseaux ?

- Les études visent à minimiser les impacts sur les réseaux, notamment en évitant les réseaux importants qui passent au niveau de la rue du Commandant Charcot. En fonction de la localisation de la station, des réseaux devront néanmoins être déviés en phase provisoire pour construire la boîte station, et seront ensuite rétablis soit au-dessus de la boîte, soit en parallèle.
- **Sur les acquisitions foncières :**
  - La station-service sera-t-elle acquise et donc supprimée ?
    - Aujourd'hui l'implantation de la station ne permet pas de conserver la station-service. Des échanges sont en cours avec les propriétaires.
  - Quelles autres acquisitions sont nécessaires pour une station souterraine ?
    - Pour permettre le passage du tunnelier, SYTRAL Mobilités doit se rendre propriétaire d'un volume de terrain en sous-sol, appelé le tréfonds. En effet, le propriétaire d'une parcelle est également propriétaire du sous-sol jusqu'au centre de la Terre sur un périmètre correspondant à celui de la parcelle en surface. Le tracé exact du tunnel, en cours de définition, permettra de connaître de manière précise les parcelles concernées.
- **Sur les aménagements et l'intermodalité autour de la station :**
  - Y aura-t-il des parkings à proximité de la station ?
    - Le projet ne prévoit pas de parkings voitures à proximité de la station Charcot.
    - Cependant, des parkings et emplacements vélos en surface seront mis en place. Ils pourront être de différentes nature : parkings sécurisés vélos, arceaux vélos et éventuellement station Vélo'v. Tout cela n'est pas encore défini. Il convient pour cela d'affiner les prévisions en rabattement vélo.
  - Quels seront les bus qui permettront de se rendre à la station ?
    - Des adaptations du réseau de bus, dites « restructuration du réseau de surface », seront travaillées environ 2 ans avant la mise en service de TEOL, en tenant compte des retours des usagers et en lien avec les communes concernées.

Suite à ces échanges, SYTRAL Mobilités a questionné les participants sur les accès « entrées/sorties » de la station à privilégier au regard de leurs usages et cheminements actuels dans le quartier. Ceux-ci ont indiqué que deux accès seraient à privilégier :

- Un accès principal vers la place Saint-Luc, en direction des commerces et lien avec les bus qui desservent Sainte-Foy Centre.
- Un accès sur la rue du Commandant Charcot, en direction des habitations du quartier Provinces, ainsi que de la résidence universitaire.

Pour chacun des accès, les participants ont évoqué la nécessité de faciliter la connexion entre les entrées/sorties de la station et les arrêts de bus pour faciliter les rabattements en transport en commun.

Concernant les aménagements cyclables, les participants ont évoqué la nécessité de créer une voie cyclable sécurisée depuis la future station, vers Sainte-Foy Centre ainsi que vers le Plan de Loup, quartier aujourd'hui mal connecté au reste de la ville. Ils ont également indiqué qu'une station Vélo'v pourrait être intéressante à conditions que d'autres stations soient installées dans d'autres centralités de la ville.

Ils rappellent enfin qu'au regard de la population vieillissante, des ascenseurs sont indispensables aux différents accès de la station.

Par ailleurs, les participants ont évoqué plusieurs opportunités relatives à l'arrivée d'une station dans le secteur Charcot :

- Opportunité de créer un café ou lieu de vie sur les espaces publics au-dessus de la station
- Opportunité de créer de nouveaux commerces
- Opportunité de végétaliser les espaces publics requalifiés

SYTRAL Mobilités rappelle qu'il n'est compétent que pour la réalisation de l'infrastructure de transport et que les aménagements en surface seront décidés par la Métropole de Lyon en lien avec ville de Sainte-Foy. Les participants indiquent qu'il serait intéressant de concerter avec les habitants sur ces futurs aménagements.

## Puits de ventilation et d'accès secours du Brûlet

Suite à la présentation des principes de conception et des objectifs du puits du Brûlet, les participants ont adressé un certain nombre de questions à l'équipe technique :

- **Sur les sondages réalisés dans le parc :**
  - o Quels sont les résultats des sondages ?
    - Plusieurs sondages ont été réalisés dans le parc et ses abords. Les carottages ont permis de réaliser des prélèvements qui sont actuellement analysés par un laboratoire. Les conclusions sont donc attendues sous peu.
  - o A-t-on identifié des difficultés ou impossibilités à creuser ?
    - A ce stade, aucune impossibilité ou risque majeur n'a été identifié.
- **Sur la conception du puits :**
  - o Quelle sera la profondeur du puits ?
    - Le puits aura une profondeur d'environ 80 mètres.
  - o De quoi est composé le puits ?
    - Le puits est composé de :
      - Une galerie verticale, d'un diamètre d'environ 13mètres, qui intégrera un escalier, un ascenseur et une gaine de désenfumage.
      - Une boite superficielle. Il s'agit d'un ouvrage dans lequel se trouvent les locaux techniques et électriques ainsi qu'une usine de désenfumage (à noter qu'en plus du puits, une usine de désenfumage sera installée dans les deux stations souterraines : Charcot et Point du Jour).
  - o Quelle est la taille de la boite superficielle et sera-t-elle visible depuis l'extérieur ?
    - La boite superficielle est un ouvrage souterrain situé à environ 7 mètres de profondeur. Elle mesure 35 à 40 mètres de long et 10 à 15 mètres de large, soit 600 m<sup>2</sup> environ en totalité enterrés.
    - Depuis l'extérieur seront visibles quelques émergences pour entrer et sortir du puits ainsi que les systèmes de ventilation. Les caractéristiques de ces émergences ne sont pas encore définies. Elles pourraient être verticales (type cheminée) ou bien horizontales (type grillage au sol).
    - Au-dessus de la boite superficielle, 2 mètres de remblais sont envisagés pour pouvoir permettre une renaturation. Certaines zones devront néanmoins rester accessibles aux secours et autour des systèmes de ventilation.
  - o Quelle sera la surface nécessaire en phase travaux ?
    - Environ 3000m<sup>2</sup> seront nécessaires pour la phase travaux. Aucun arbre ne sera impacté.
- **Sur les impacts :**
  - o Y aura-t-il des nuisances sonores ?
    - En situation courante, il n'y aura pas de nuisance sonore, car les ventilations ne seront pas activées.
    - En situation exceptionnelle, notamment en cas d'intervention des pompiers, d'exercice ou en cas de désenfumage exceptionnel, des nuisances pourront être constatées. Des dispositifs seront toutefois mis en place pour les minimiser.
  - o Qu'est-il prévu comme aménagement pour les pompiers (borne incendie, place réservée) ?
    - Il n'est pas obligatoire de créer un stationnement réservé aux pompiers. Cela sera à discuter avec leurs services techniques.
    - En cas d'intervention, les pompiers se brancheront sur des colonnes sèches présentent le long du tunnel. Une borne incendie pourraient être installée à proximité du puits, cela sera à discuter avec leurs services techniques.

SYTRAL Mobilités rappelle également que cet ouvrage n'est pas une issue de secours. Ainsi, les passagers du tramway ne seront pas évacués par cet ouvrage en cas d'incident.

Les participants ont indiqué qu'il serait intéressant de profiter des travaux liés au puits pour réaliser de petits aménagements dans le parc, notamment un abri en cas de pluie ainsi que des toilettes pour les usagers du parc qui, n'existent pas aujourd'hui. Ils considèrent que cela pourrait être une contrepartie aux nuisances créées, et qu'il serait intéressant de mutualiser les travaux. SYTRAL Mobilités indique qu'aujourd'hui ce n'est pas prévu et rappelle que le parc reste la propriété de la ville de Sainte-Foy.

