

Balade urbaine : Secteur Point du Jour

17 juin 2025

Préambule

Intervenants

Sarah Emmelin, Chef de projet TEOL, STRAL Mobilités
Pierre Allain, Equipe projet TEOL, Transamo/SYTRAL Mobilités
Sandy Kafi, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités
Rachel Loiseau, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités
Nadine Georgel, Maire du 5^{ème} arrondissement de Lyon (présente au 1^{er} créneau)
Yoann Touré, Maître d'œuvre, Egis
Matthieu Lanher, Maître d'œuvre, Gautier+Conquet
Coline Grégoire, AMO Concertation, Egis
Tom Nasr, AMO Concertation, Egis

Garant nommé par la CNDP : Jean-Luc Campagne

Durée de la balade : 1h00. De 17h à 18h00 (au regard du nombre d'inscrits sur ce créneau, les participants ont été répartis en deux groupes), puis de 18h15 à 19h15

Nombre de participants : 29

- 17h – 18h : 16 participants
- 18h15 – 19h15 : 13 participants

SYNTHESE DES ECHANGES

La balade urbaine s'est déroulée le mardi 17 juin en fin d'après-midi, dans le quartier du Point du Jour. Le point de RDV était donné aux participants autour de la Place Bénédicte Teissier, qui accueillera la futur station souterraine du quartier.

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.

En propos introductif, Madame le Maire du 5ème a été interpellée par une participante au sujet de l'accélération de la densification du quartier du PDJ liée à l'arrivée du TEOL. Elle indique qu'un travail de réflexion va être mené sur la densité du secteur, avec une approche « en dentelle » de l'existant. Elle rappelle le besoin de trouver un équilibre entre le développement de grandes infrastructures et les spécificités du tissu urbain local.

Station souterraine à Point du Jour

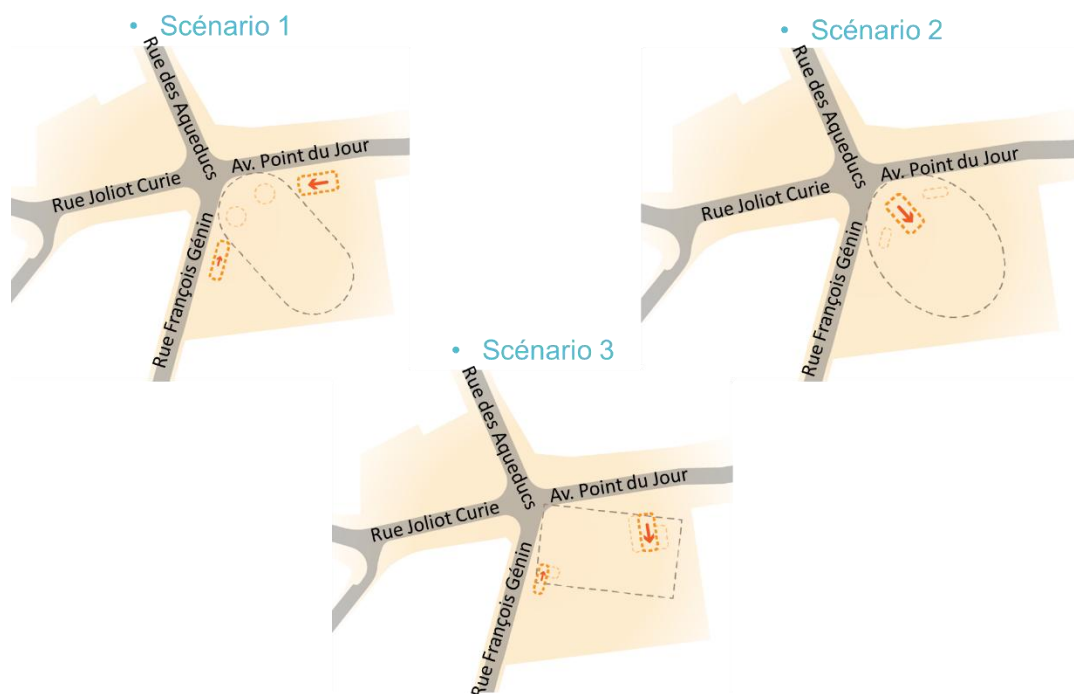
Suite à la présentation des principes de conception de la station souterraine et des différentes localisations envisagées, les participants ont adressé un certain nombre de questions à l'équipe technique :

- **Sur les études :**
 - o Où en sont les études ?
 - Le projet, son tracé et son budget, ont été validés par délibération du conseil d'administration de SYTRAL Mobilités en mai 2024.
 - 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, et de la poursuite des études 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 découleront sont prévus pour début 2026.
- **Sur les sondages géotechniques réalisés dans le quartier :**
 - o En quoi consiste les sondages géotechniques ?
 - Plusieurs sondages sont réalisés en différents lieux autour du tracé souterrain. Des machines viennent alors creuser des trous assez profonds pour permettre de faire des carottages du sous-sol.
 - o Quels sont les résultats des sondages ?
 - Les carottages ont permis de réaliser des prélèvements qui sont actuellement analysés par un laboratoire. Les conclusions sont donc attendues sous peu. En cas de doute ou si un nouveau besoin de connaissance du sous-sol apparaît, d'autres sondages pourront être réalisés, y compris pendant les travaux.
- **Sur les diagnostics archéologiques :**
 - o Quand seront réalisés ces diagnostics ?
 - Les diagnostics archéologiques seront réalisés durant l'été, du 7 juillet au 11 août 2025.
 - o En quoi consistent-ils ?
 - Il s'agit d'une reconnaissance des sols qui permettra de détecter d'éventuels vestiges archéologiques en sous-sol et de déterminer si des campagnes de fouilles sont nécessaires.
- **Sur les caractéristiques de la station :**
 - o Où sera localisée la station dans le quartier ?
 - La station sera située sous la place Bénédicte Teissier.
 - o Quelle sera la profondeur de la station ?

- A ce stade des études, la profondeur de la station est estimée à 29 mètres. Cela s'explique notamment par la présence d'un collecteur d'eau profond, situé à 17 mètres, qu'il faut éviter.
- Pourquoi ne pas avoir préféré un tracé en surface et donc une station plus petite ?
 - Les caractéristiques géométriques et de pente de la montée de Choulans et les volumes d'acquisitions foncières nécessaires ont été jugés techniquement très compliqué et peu avantageux au regard de la vitesse d'exploitation attendue
- Quelles seront les dimensions de la « boîte station » ?
 - La boîte 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 la localisation de la station :

SYTRAL Mobilités a indiqué que le choix a été fait de construire la station sous la place Bénédicte Teissier au regard des différentes contraintes à prendre en compte. Certains participants indiquent qu'ils auraient préféré que la station soit localisée sous la place des Compagnons de la Chanson, dans la mesure où la place est plus récente, moins utilisée comme lieu de convivialité, contrairement à la place Bénédicte Teissier. SYTRAL mobilités indique que la place des compagnons de la chanson est trop petite pour accueillir la station ou nécessiterai des travaux très complexes et risqués. SYTRAL Mobilités a présenté les trois scénarios actuellement à l'étude pour la localisation de la station :



Il précise que des ascenseurs sont prévus pour arriver directement sur chacun des deux quais (les ascenseurs sont représentés en pointillés arrondis sur les schémas ci-dessus). Des escalators doubles (montée/descente) sont également prévus pour chacun des scénarios. Les scénarios 1 et 3, qui proposent des accès en deux points, permettraient, sous réserve d'études approfondies, de proposer un accès place des Compagnons de la Chanson, en remplacement de l'accès rue François Génin.

- Les participants se sont montrés favorables à cette proposition dans la mesure où les flux vers la place viennent plus majoritairement de la rue des Aqueducs, au nord, que de la rue François Génin, au sud. Cette place étant de taille modeste, avec une fonction principale de stationnement, la taille de l'emprise de cet accès pose question,

- Avec le réaménagement du carrefour induit par TEOL, sa traversée par les piétons sera améliorée et l'accès à la place Bénédic Teissier facilité, ce qui réduit l'utilité de cet accès souterrain pour certains participants.

Le scénario 2, propose quant à lui un accès unique mais plus dimensionné, et ne permettrait pas d'avoir un accès complémentaire place des Compagnons de la Chanson.

- Les scénarios ont-ils des coûts différents ?
 - c'est en cours d'études, l'approche des coûts sera possible après le rendu intermédiaire et sera complété en phase AVP prévu pour début 2026.
- Comment se fera le choix définitif ?
 - Le choix sera fait en considérant différents critères : faisabilité technique, planning, coût, qualité d'aménagement en surface.
 - A noter également que le choix de localisation la station Point du Jour se fera également en lien avec le choix de localisation de la station Charcot.
- Quelle sera la capacité des ascenseurs ?
 - Cela n'est pas défini à ce stade, mais ils devront pouvoir accueillir des vélos, puisque que le réseau de tramway autorise l'import des vélos en dehors des heures de pointe.
- **Sur la préservation des arbres au-dessus de la place :**
 - Les arbres pourront-ils être maintenus sur la place ?
 - SYTRAL Mobilités indique que la plupart des arbres devront être supprimés. Le scénario 3 permettrait de conserver quelques arbres supplémentaires au sud de la place mais le nombre n'est pas encore défini.
 - SYTRAL Mobilités indique également que dans le cadre du réaménagement de la place après les travaux, des arbres seront replantés. A cet effet, une couverture de 2 mètres d'épaisseur de terre est prévue au-dessus de la station, ce qui permet le développement des plantations. Selon les choix d'aménagement qui seront faits, la place pourrait être plus ou moins végétalisée.
 - Les participants ont rappelé à de nombreuses reprises leur profond regret que des arbres aussi ancien soient supprimés. Ils souhaitent que les réflexions soient menées pour préserver le maximum d'arbres. Ainsi que la présence du marché.
- **Sur les travaux :**
 - Comment sera construite la station ?
 - La station sera construite selon la technique des parois moulées. Cette technique consiste à creuser des tranchées dans le sol, puis à les remplir de béton pour créer des murs souterrains continus et étanches. Un schéma de la technique des parois moulées est présenté en annexe.
 - Combien de temps dureront les travaux ?
 - Les travaux dureront environ 5 ans. Les premiers travaux de déviation de réseaux enterrés commenceront en 2027.
 - Y a-t-il un risque que les travaux souterrains affectent les bâtiments voisins ?
 - L'impact sur le bâti à proximité du tunnel et des stations est d'ores et déjà étudié : des visites des avoisinants ont eu lieu et se poursuivent à ce jour.
 - Avant le démarrage des travaux, une procédure de référé préventif, qui consiste à faire constater par huissier l'état du bâti, sera mise en œuvre dans le périmètre du projet. Ce périmètre est de l'ordre de 50 mètres autour des emprises du projet et peut être élargi à mesure que les connaissances du sous-sol s'affinent.
 - 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.

Le Collectif des Associations du Rhône pour l'Accessibilité (CARPA), représenté lors de la balade par son vice-Président a tenu à rappeler l'importance d'associer bien en amont les associations à la conception des



aménagements (en surface et en souterrain), considérant qu'ils sont souvent associés trop tard et que les choix de conception ne répondent pas toujours aux besoins des personnes en situation de handicap.

Quartier Point du Jour

Les participants ont également échangé avec l'équipe technique sur leurs attentes et questions pour le devenir du quartier :

- **Sur l'intermodalité autour de la station :**
 - Les bus qui circulent dans le secteur actuellement seront-ils maintenus ?
 - 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.
- **Sur le marché :**
 - Les participants ont rappelé l'importance du marché de la place Bénédicte Teissier pour la vie du quartier. Pour les habitants, le marché est un vrai lieu de sociabilité. Ils souhaitent qu'il soit maintenu sur la place après la mise en service du tramway.
 - Ils regrettent d'ailleurs que le marché soit réparti en 3 points différents du quartier lors des diagnostics archéologiques qui vont avoir lieu à l'été 2025. A terme, si les futurs aménagements de la place ne permettent pas de réintégrer tout le marché, ils recommandent de le scinder en deux : Place Bénédicte Teissier et Place des Compagnons de la Chanson.
- **Sur les aménagements en surface au-dessus de la place :**
 - Certains participants ont suggéré de supprimer la fontaine qui se trouve actuellement sur la place, considérant qu'elle prend trop de place. D'autres considèrent au contraire qu'elle est un élément d'identité de la place et qu'il faut la préserver, ou à défaut, la déplacer.
 - De la même manière, certains participants estiment que les places de stationnement autour de la place pourraient être supprimées pour développer des usages plus qualitatifs. D'autres en revanche indiquent que les places de stationnement sont déjà insuffisantes et primordiales pour les commerçants, car de nombreuses personnes viennent de quartiers plus éloignés pour faire leurs courses au Point du Jour.
 - Des participants ont également indiqué que la place est un point de rencontre lors des sorties d'école. Les enfants y jouent et les parents s'y retrouvent. Ils indiquent qu'il sera important de conserver cet usage qui contribue à la convivialité du quartier.
 - Certains participants ont proposé de repenser la place des Compagnons de la Chanson, avec le déplacement ou la modification du kiosque, de la végétalisation, l'agrandissement de terrasses, voire réinterroger sa fonction de parking.
 - Les participants s'accordent sur le souhait de préserver l'identité de « centre-bourg » du Point du Jour, où la densité est maîtrisée. Mme Georgel, maire du 5^e arrondissement, confirme qu'il s'agit bien de l'intention du maître d'ouvrage.
- Le maître d'œuvre a indiqué que différents scénarios d'aménagement en surface au-dessus de la place seront proposés en considérant ces différents usages.
 - Y aura-t-il des grilles de ventilation visibles depuis l'extérieur ?
 - Depuis l'extérieur seront visibles quelques émergences pour 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).
 - Le maître d'œuvre indique que ces éléments seront intégrés au projet architectural global (station + aménagements en surface). C'est pour cela que le groupement de maîtrise d'œuvre comprend des agences d'architecture et de paysage.
- **Sur les circulations autour de la place :**

Certains participants ont indiqué que le fonctionnement de la circulation autour de la place est satisfaisant du fait des feux tricolores. D'autres en revanche considèrent que la circulation est trop importante et que les automobilistes roulent vite. En ce sens, ils seraient favorables à ce que soit retravaillé le fonctionnement du carrefour, avec des limitations de vitesse notamment. Certains participants mentionnent aussi des difficultés de cohabitation entre les cycles et les piétons.

Autres sujets abordés

- Pourquoi le projet se nomme Tramway Express de l'Ouest Lyonnais ?
Le projet est considéré comme express, notamment du fait du faible nombre de stations, comparativement au reste du réseau et de la vitesse du tramway dans sa partie souterraine.
- Quelle sera la vitesse du tramway en souterrain ?
La vitesse sera de 70km/h en souterrain.
- La matériel roulant sera-t-il différent des tramways qui circulent aujourd'hui sur le réseau ?
Le matériel roulant sera le même que celui utilisé actuellement sur le réseau en termes de capacités.
- Quel est sera tracé du tunnel ?
Le tracé du tunnel est encore à l'étude. Il sera finalisé en fin d'année 2025, en lien avec les choix concernant la localisation des stations souterraines (Point du jour et Charcot). Grâce au creusement au tunnelier, il n'est pas nécessaire de suivre le tracé des voiries en surface.
- Comment le Tramway franchira-t-il la Saône entre la Mulatière et Confluence ?
Un nouveau pont sur la Saône portera les voies de tramway et des cheminements piétons et cycles.
- Où seront situés la station et le P+R à Alaï ?
La station terminus sera située sur l'ancien parking de la piscine Aquavert. Le P+R voitures sera quant à lui situé, à 5 minutes à pied, au sud de la station.

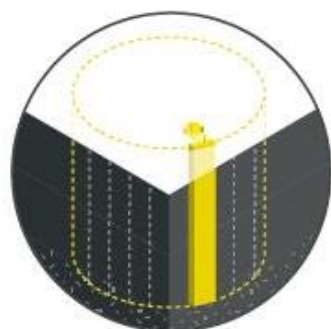


Annexe : schéma de la technique des parois moulées

LA TECHNIQUE DES PAROIS MOULÉES

Principe de réalisation

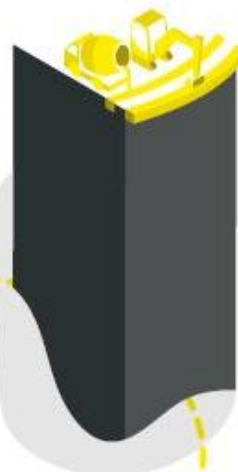
La construction de l'ouvrage débute par la réalisation des parois moulées. Ces murs souterrains délimitent le contour de l'ouvrage et la partie à creuser.



1

Réalisation des repères de creusement

Deux tranchées parallèles sont creusées et un muret en béton est coulé dans chacune d'entre elles : ce sont les murettes guides. Elles dessinent les contours de l'ouvrage à creuser. Elles guident les engins qui construisent les murs souterrains, dans l'espace délimité par les murets.



2

Le forage des panneaux Creusement d'un panneau de paroi

Le forage est réalisé à l'aide de deux engins : un pour les sols meubles, la benne preneuse et un pour les sols durs, la machine à roues dentées aussi appelée hydrofraise et cutter. Au fur et à mesure du creusement, en remplacement des terres creusées, un mélange d'argile appelé « bentonite » est injecté dans la tranchée pour assurer sa stabilité.



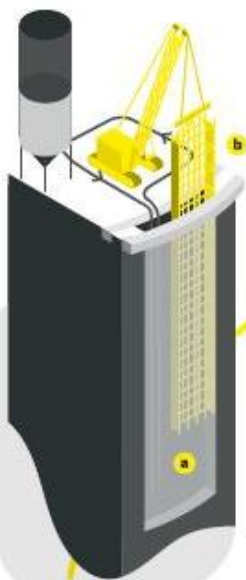
- a Bentonite
- b Silo à bentonite

3

Mise en place du renfort

Une cage d'armature est disposée dans la tranchée remplie de bentonite. Elle permettra d'assurer la résistance et la stabilité du panneau de paroi en béton. Un joint est posé aux deux extrémités de la tranchée pour assurer l'étanchéité du panneau en cours de réalisation.

- a Bentonite
- b Cage d'armature



4

Bétonnage du panneau de paroi

Le béton est déversé dans la tranchée. Plus lourd que la bentonite, il chasse le mélange d'argile vers la surface où il est stocké pour être retraité et réutilisé.

- a Bentonite
- b Béton

