

Stand d'information et d'échange au parc du Brûlet

16 avril 2025



Préambule

Intervenants

Jean-Charles Kohlhaas, 1^{er} vice-président, SYTRAL Mobilités
Sonia Turmel, Ingénieure projet, SYTRAL Mobilités
Sandy Kafi, Chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités
David Pierron, Maître d'œuvre, Egis
Gilles Dromard, Expert géotechnique
Coline Grégoire, AMO Concertation, Egis
Tom Nasr, AMO Concertation, Egis

Garante nommée par la CNDP : Claire Bouteloup

Durée du stand : 3 heures, de 13h30 à 16h30

Nombre de participants : environ 70

SYNTHESE DES ECHANGES

Le stand d'information et d'échanges s'est déroulé le mercredi 16 avril 2025 après-midi, à l'angle des rues Claude Jusseaud et Nicolas Berthet, en bordure du parc du Brûlet, à Sainte-Foy-lès-Lyon.

Malgré une météo pluvieuse, le stand a connu une affluence soutenue durant toute sa durée. Le public a pu échanger avec les équipes de SYTRAL Mobilités.

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.

Les caractéristiques du sous-sol à la Mulatière et à Sainte-Foy-lès-Lyon

Les participants ont été nombreux à s'enquérir des résultats des sondages géotechniques menés dans le secteur par l'entreprise mandatée par SYTRAL Mobilités. Ils ont tous souligné la complexité du sous-sol de la balme, avec notamment la présence d'eau et de cavités, mentionnant parfois des témoignages d'affaissement ou de glissement de terrain.

Une partie de ces participants souhaitaient mieux connaître ce sous-sol, quand d'autres ont formulé des inquiétudes quant aux effets que les travaux de creusement du tunnel pourraient avoir sur le bâti en surface.

SYTRAL Mobilités a répondu que les sondages géotechniques et les visites des avoisinants (les bâtiments situés au-dessus du fuseau du tunnel) avaient pour objectif d'approfondir la connaissance du sous-sol et la sensibilité des bâtiments les plus proches. Cette connaissance permettra d'adapter la conception ou de prévoir d'éventuels travaux de renforcements.

Un expert géotechnique mandaté par SYTRAL Mobilités était également présent sur le stand pour apporter aux participants des réponses à certaines questions précises des habitants sur la connaissance du sous-sol que les sondages ont permis d'obtenir.

Un riche patrimoine archéologique

Certains participants ont aussi souligné le potentiel archéologique exceptionnel de Sainte-Foy-lès-Lyon, mentionnant les vestiges de l'aqueduc romain du Gier (dont une partie était visible près du stand) et ceux qui ont été mis au jour dans le centre de Sainte-Foy-lès-Lyon dans le cadre de travaux de requalification.

SYTRAL Mobilités a confirmé tenir compte des enjeux archéologiques des secteurs traversés. Une campagne de fouilles archéologiques a été menée pendant l'été 2024 sur la place Schweitzer à Lyon 5^e à cet effet. Deux autres campagnes similaires sont prévues à l'été 2025 au Point du Jour et dans le parc du Brûlet, à proximité des ouvrages souterrains projetés.

Les ouvrages souterrains

Des participants, principalement riverains du parc du Brûlet ou habitant les quartiers des Provinces et de Chavril à Sainte-Foy-lès-Lyon, ont visité le stand pour se renseigner sur la localisation de la future station Charcot-Provinces. Quelques participants ont demandé si du stationnement automobile était prévu dans l'ouvrage souterrain.

SYTRAL Mobilités a indiqué que la station sera située à l'angle de la rue du Commandant Charcot et du boulevard des Provinces, à l'emplacement de la station-service. De nouveaux espaces publics, plus agréables et plus

qualitatifs, seront recréés en surface. De manière générale, les participants ont formulé un avis favorable à cette localisation, qu'ils jugent opportune au regard de sa centralité dans le quartier.

Le maître d'œuvre a précisé que, dans une station souterraine, la majorité du volume souterrain est invisible aux voyageurs. Ce volume est nécessaire aux installations techniques et de sécurité du tramway et de la station. Il n'y a pas de volume perdu et donc pas de stationnement envisagé dans la station.

Quelques participants, habitant Lyon 5^e, ont souhaité connaître l'emplacement exact de la future station du Point du Jour et les effets du chantier sur le marché forain, auquel ils se sont dit attachés.

SYTRAL Mobilités a répondu que l'emplacement de la station Point du Jour était à l'étude, dans le secteur des places Bénédicte Teissier et Compagnons de la Chanson. Il sera défini à l'issue des études d'avant-projet fin 2025. Il a également été précisé que des investigations archéologiques dans ce secteur à l'été 2025 imposeront, en coordination avec la ville de Lyon, le déplacement du marché.

Le puits d'accès des secours

Des riverains du parc du Brûlet et des habitants de Chavril ont souhaité en savoir plus sur la localisation, la fonction et les caractéristiques du futur puits d'accès des secours du parc du Brûlet. Ils ont tous fait part de leur attachement aux qualités environnementales et patrimoniales de ce parc.

SYTRAL Mobilités a répondu que le puits d'accès des secours répondait à la réglementation de sécurité des tunnels, qui impose la création d'une liaison entre le tunnel et la surface pour permettre l'accès des secours, sur la longue section de tunnel entre Charcot-Provinces et la tête du tunnel à la Mulatière. S'il est d'abord dédié à l'accès des secours, les études d'avant-projet préciseront ses éventuelles autres fonctions (ventilation, désenfumage...). Ces études de conception définiront plus précisément les méthodes les plus adaptées pour construire cet ouvrage.

Il sera situé en bordure du parc du Brûlet, près de la rue de Chavril, dans un espace non boisé. SYTRAL Mobilités veillera à concevoir un ouvrage discret et respectueux des spécificités locales du patrimoine et du paysage. A cet emplacement, le tunnel sera situé à environ 80 mètres de profondeur, bien en dessous des immeubles et de leurs éventuelles fondations.

Quelques participants ont souhaité savoir comment se déroulerait l'évacuation des passagers en cas d'incident dans le tunnel. SYTRAL Mobilités a répondu que le puits du Brûlet permettrait l'accès des secours et qu'il n'était pas prévu qu'il serve à l'évacuation des passagers, qui chemineraient alors dans le tunnel.

La phase travaux

Des participants, souvent riverains voire représentants de leur copropriété, ont souhaité prendre connaissance du tracé exact du tunnel, pour savoir notamment s'il devait passer sous leur immeuble. Ils ont ainsi exprimé leurs craintes que les travaux ne déstabilisent leur terrain et dégradent le bâti en surface, ou bien génèrent des vibrations.

SYTRAL Mobilités a répondu que les sondages et les visites des avoisinants ont précisément pour but de mieux connaître le sous-sol et la sensibilité du bâti au droit du futur tunnel. Le tracé exact du tunnel n'est pas défini à ce jour et sera précisé, en tenant compte des résultats de ces études techniques, dans les études d'avant-projet d'ici fin 2025. Par ailleurs, une étude vibratoire et une étude acoustique ont été réalisées et pourront être consultées dans le dossier d'enquête publique dès l'automne 2025.

D'autres participants ont souhaité connaître la date de commencement des travaux, leur durée et leurs modalités. SYTRAL Mobilités a répondu que les travaux préparatoires (notamment liés à la modification des réseaux souterrains) pourraient démarrer en 2027, tandis que les travaux de TEOL en eux-mêmes auront lieu à partir de 2028 jusqu'à 2032. Il a été rappelé que, dans le secteur Ste-Foy, le tunnel serait creusé à l'aide d'un tunnelier et que



deux ouvrages reliant le tunnel à la surface seront créés : le puits d'accès des secours et la station Charcot-Provinces.

Choix du mode et du tracé

Quelques participants ont mentionné l'ancien projet de métro, regrettant qu'il ait été abandonné au profit d'un tramway qu'ils jugent moins pertinent sur le long terme, et qui offre, selon eux, un gain de temps assez faible. D'autres, plus nombreux, disent accueillir favorablement le tramway, en soulignant le contraste avec l'ancien projet de ligne de transport par câble entre Francheville et Lyon via Sainte-Foy-lès-Lyon.

D'autres participants ont réinterrogé le choix d'un raccordement au réseau tramway à Confluence, qu'ils ont jugée moins pertinente que les secteurs de Perrache et de Bellecour. SYTRAL Mobilités a répondu que TEOL était à considérer comme un prolongement du tramway T2 et donc qu'un voyageur qui monterait dans TEOL à Charcot-Provence pourrait se rendre à Perrache sans correspondance.

Un participant, mentionnant la présence de plusieurs grandes copropriétés avenue Vallioud, a regretté que TEOL ne comporte pas de station intermédiaire entre Charcot-Provinces et Hôtel de Région – Montrochet. SYTRAL Mobilités a répondu que la densité actuelle et à venir de ce secteur ne justifiait pas la construction d'une station souterraine de tramway. Station dont la réalisation présenterait un défi technique et donc des risques et des coûts conséquents pour le projet au regard de la desserte associée. Par ailleurs, une halte supplémentaire réduirait la dimension « Express » du TEOL.

La desserte de cette avenue, déjà assurée directement par la ligne C19 et les lignes de bus de l'avenue de la 1^{ère} Division Française Libre, pourra toutefois évoluer dans le cadre de la restructuration du réseau de surface, qui aura lieu environ 2 ans avant la mise en service de TEOL.

Localisation du parc-relais

Quelques participants ont demandé si un parc-relais était prévu et combien de places il comporterait. SYTRAL Mobilités a répondu que le projet ne prévoyait pas de parc-relais à Sainte-Foy-lès-Lyon mais a confirmé qu'un parc-relais voiture de 300 places et un parc-relais de 300 places vélos seront créés à Alaï, à proximité du futur terminus de TEOL.

Certains l'ont jugé insuffisant, en prenant pour comparaison celui, de 700 places, de Gorge de Loup, déjà régulièrement complet tôt le matin. Ils se sont inquiétés de la pression sur le stationnement local que pourraient exercer les automobilistes qui voudraient rejoindre la station Charcot-Provinces pour prendre le tramway.

SYTRAL Mobilités a répondu que les stations de TEOL étaient conçues en privilégiant l'accès par bus, vélo et à pied. Par ailleurs, la capacité de 300 places pour le parking relais à Alaï résulte d'un compromis entre la taille du bâtiment à construire, les flux de voitures à capter, et le coût global.

Evolution des transports en commun existants

De nombreux participants ont fait part de leur attachement aux lignes de bus qui desservent Sainte-Foy-lès-Lyon (notamment 46, 49, C20 et C19), qu'ils jugent toutefois insuffisantes en particulier aux heures de pointes et en soirée.

Un participant a proposé de revoir le cadencement des différentes lignes de bus au départ de Perrache afin de limiter le temps d'attente en station. Un autre a souhaité que davantage de lignes soient exploitées en bus articulés. Tous soulignent la rapidité de ces bus pour rejoindre Perrache et Bellecour et ont exprimé le souhait que ces liaisons actuelles soient préservées lors de la mise en service de TEOL.

SYTRAL Mobilités a rappelé que TEOL avait vocation à compléter l'offre de transport en commun actuel sans s'y substituer. 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.

Effets du projet sur l'environnement

Des participants ont regretté les effets que la construction de TEOL aurait sur certains espaces boisés ou végétalisés, comme le bas de la balme de Fontanières et le parc du Brûlet. Certains ont demandé si les émissions de gaz à effet de serre liées au projet avaient été étudiées.

SYTRAL Mobilités a répondu que tout projet d'infrastructure avait des effets sur l'environnement et que le maître d'ouvrage doit donc appliquer la séquence « éviter, réduire, compenser » dès la phase de conception. Cette approche implique de prendre toutes les mesures pour préserver l'environnement et minimiser les effets sur les boisements. Des mesures (par exemple : restauration écologique d'un terrain dégradé d'un espace naturel sensible) seront mises en œuvre pour compenser les effets qui subsistent après évitement et réduction.

Il a également été précisé qu'un bilan des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre du projet a été réalisé et qu'il sera annexé au dossier de l'enquête publique qui aura lieu à l'automne 2025.

