

Réunion publique

La Mulatière

27 janvier 2022 en visio-conférence

COMPTE-RENDU

Intervenants

> Animation

- Maryline GENEVRIER - Journaliste

> Intervenants

- Jean-Charles KOHLHAAS – Vice-Président délégué du SYTRAL
- Nicolas MALLOT – Directeur général adjoint, SYTRAL
- Caroline PROSPERO – Directrice du développement, SYTRAL
- Séverine LARDELLIER – Responsable concertation, SYTRAL
- Emilie BURQUIER – Directrice d'études, SETEC

> Garants CNDP

- Jean-Luc CAMPAGNE
- Claire MORAND

Durée de la réunion : 2h – de 18h30 à 20h30

En raison du contexte sanitaire et afin d'accueillir un grand nombre de participants, la rencontre a été organisée par visioconférence via l'outil Zoom.

Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole orale directe lors des temps d'échanges (main levée) et par écrit via le tchat.

Pour les personnes sourdes ou malentendantes, la réunion était également traduite par deux interprètes en langue des signes français (LSF).

220 participants environ

La présentation est disponible en annexe de ce document.

A noter :

Vous pouvez retrouver la vidéo complète de la réunion d'ouverture sur :

https://youtu.be/w84TFPCEt_s

Ouverture de la réunion

L'animatrice, Maryline Genevrier, lance la réunion en rappelant que cette réunion publique communale s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable du projet de transport par câble, organisée sous l'égide de garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), du 15 novembre 2021 au 15 février 2022.

Elle présente la procédure à suivre pour les participants souhaitant suivre la réunion en langue des signes, les consignes d'utilisation de Zoom, de l'outil de sondage Beekast et les règles permettant le bon déroulement de la soirée.

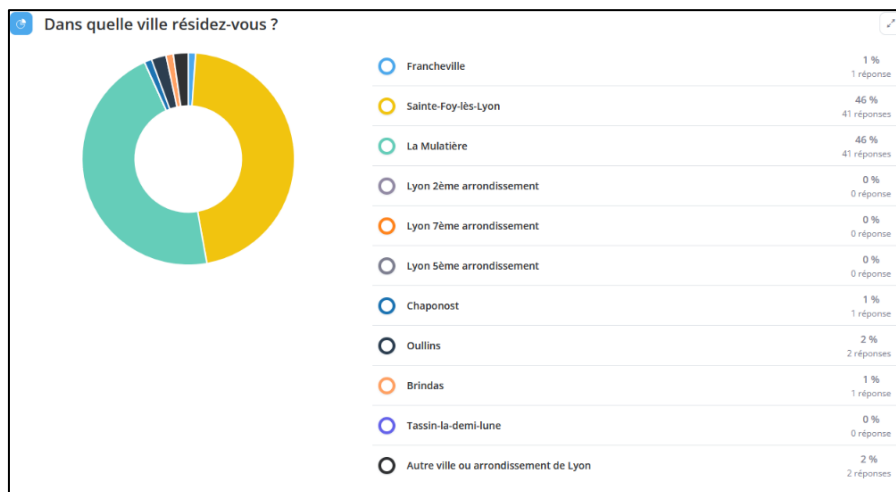
Elle précise à tous que cette réunion est enregistrée et qu'elle sera diffusée en replay sur YouTube : les participants peuvent couper leur caméra, s'ils le souhaitent.

L'animatrice présente les intervenants et le déroulé de la rencontre :

1. Le besoin d'une offre en transport pour l'ouest de la Métropole (Francheville/Sainte-Foy-lès-Lyon/La Mulatière)
2. Itinéraires, insertion, fréquentation et modes envisagés
3. Processus de concertation et de décision
4. Clôture et prochaines étapes

L'animatrice invite ensuite les personnes présentes à répondre à un sondage pour mieux identifier leur commune de résidence. 40% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Francheville 1%
- Sainte-Foy-Lès-Lyon 46%
- La Mulatière 46%
- Lyon 2ème arrondissement 0%
- Lyon 7ème arrondissement 0%
- Lyon 5ème arrondissement 0%
- Chaponost 1%
- Oullins 2%
- Brindas 1%
- Tassin-la-Demi-Lune 0%
- Autre ville ou arrondissement de Lyon 2%



L'animatrice donne ensuite la parole à Jean-Charles Kohlhaas, Vice-président du SYTRAL.

Accueil par Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président du SYTRAL

Jean-Charles Kohlhaas Vice-Président du SYTRAL, introduit ce temps collectif en remerciant les garants, élus, représentants des associations et habitants de leur présence.

Il présente le cadre plus large dans lequel s'inscrit le projet de desserte Francheville - Lyon : le plan de mandat Destinations 2026 et ses 3 objectifs, qui sont de répondre à l'urgence climatique, de participer à la cohésion des territoires et de soutenir la relance de l'économie locale.

Il énonce les 4 objectifs de ce projet avec une ambition inédite sur des communes qui depuis, un certain nombre d'années, n'ont pas connu de développement fort en matière de transports collectifs.



Jean-Charles Kohlhaas indique que tous les projets lancés par le SYTRAL font l'objet d'une concertation. Celle du transport par câble est placée sous le signe de l'écoute pour répondre à toutes les interrogations, qui sont nombreuses, sur ce mode de transport innovant.

Le projet de transport par câble Francheville <> Lyon suscite ainsi une forte mobilisation avec 3360 participants au 19 janvier. Les principales attentes exprimées lors de la phase 1 de la concertation ont bien été notées (cf. présentation en annexe).

Le mot des garants

Claire Morand rappelle que la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante. Il rappelle que les garants, neutres et indépendants sont désignés sur une liste de la Commission Nationale du Débat Public.

Leur rôle est de :

- défendre le droit à l'information et à la participation à l'élaboration de décisions publiques,
- garantir la sincérité et la transparence,
- considérer tous les avis de la même manière,
- veiller à l'inclusion de tous les publics,
- garantir le bon déroulement du processus de concertation.

Elle rappelle aussi que les objectifs de cette réunion sont de débattre et échanger sur l'opportunité, les enjeux du projet et ses alternatives. Il s'agit aussi d'apporter des informations complémentaires sur le projet et son insertion, au stade actuel des études. Il est essentiel de repartir des questions amont, du besoin de mobilité.

Le grand nombre de participants et le format distancié rendent les échanges plus compliqué et cela peut créer de la frustration et les garants le comprennent. Le tchat reste ouvert pendant les temps d'expression du public, il ne faut pas hésiter à l'utiliser, tout comme les autres outils mis à disposition.

Séquence 1 - Le besoin d'une offre en transport public pour l'ouest de la Métropole

Caroline Prospero, directrice du développement, présente le besoin de mobilité sur l'ouest de la Métropole et notamment sur La Mulatière.

Elle présente également l'outil Modély, le modèle multimodal de référence qui a notamment été utilisé et conçu entre l'Etat, le SYTRAL, la Région et la Métropole, pour évaluer de manière prospective l'évolutions des déplacements et de leurs caractéristiques à horizon 2030, sur la base de la grande enquête ménages déplacements de 2015.

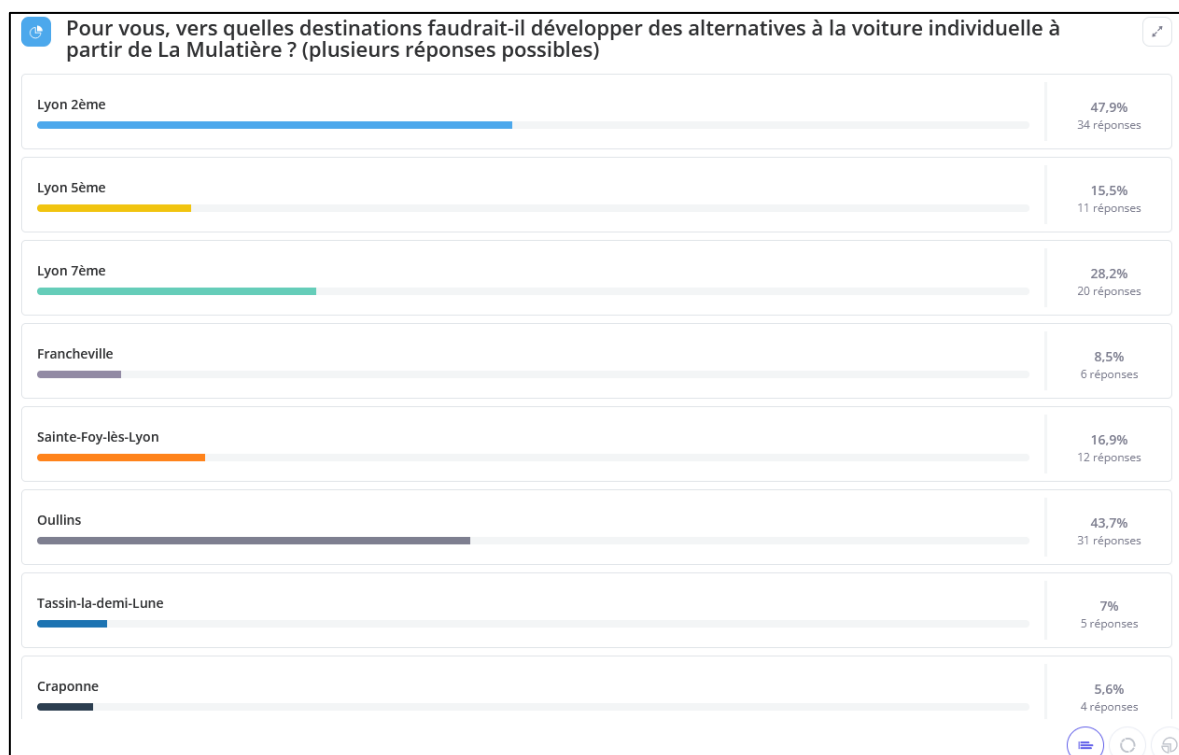
A noter :

Vous pouvez retrouver en ligne toutes les informations sur le projet sur francheville.lyon-sytral.fr

L'animatrice invite ensuite les personnes présentes à répondre à deux questions.

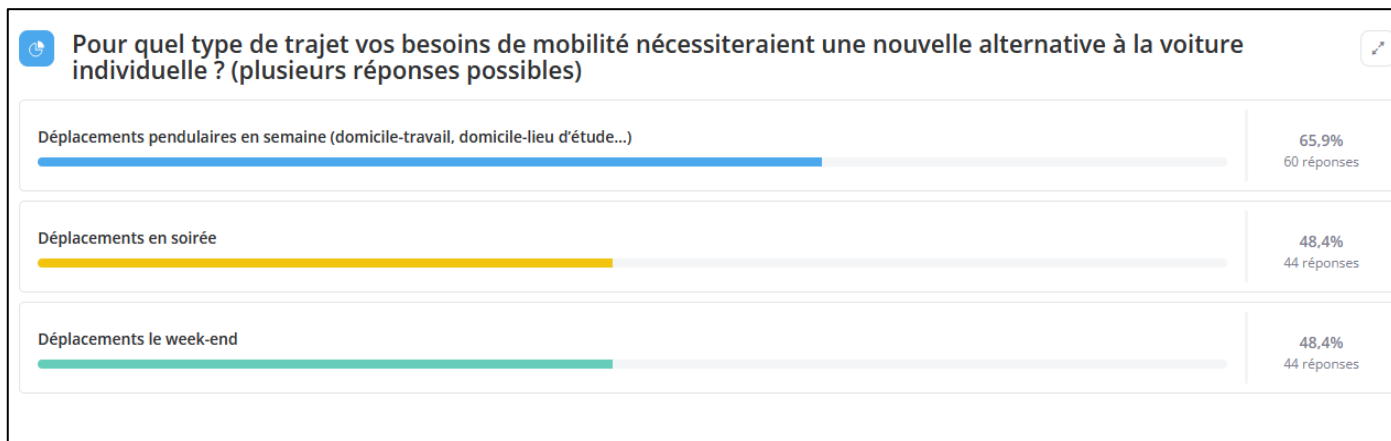
La première question porte sur les destinations vers lesquelles il faudrait développer des alternatives à la voiture individuelle à partir de Sainte-Foy-lès-Lyon. 32% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Lyon 2^{ème} 47%
- Lyon 5^{ème} 15%
- Lyon 7^{ème} 28%
- Francheville 8,5%
- Oullins 43%
- Tassin-la-Demi-Lune 7%
- Craponne 5%
- Un autre arrondissement de Lyon 11%
- Une autre commune plus à l'ouest 6%
- Une autre commune plus à l'est 10%



La seconde question porte sur les types de trajets qui nécessiteraient une nouvelle alternative à la voiture individuelle. 41% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Déplacements pendulaires en semaine 65%
- Déplacements en soirée 48%
- Déplacements le week-end 48%



À la suite de cette présentation, un temps d'échange est organisé.

L'animatrice annonce l'ouverture du tchat, afin de permettre à chacun d'exprimer un avis ou de poser une question.

Prise de parole des élus – séquence 1

Véronique Déchamps, Maire de La Mulatière, commence par préciser être dans une salle polyvalente à la Mulatière avec une trentaine de personnes qui sont venues assister en direct à la réunion en visioconférence. Elle indique également que le groupe majoritaire du Conseil municipal a voté à l'unanimité un vœu d'opposition au projet de transport par câble le 17 janvier dernier, afin que soit pris en considération le refus du transport par câble exprimé par la population lors du référendum le 28 novembre 2021. Elle souhaiterait que les besoins locaux de mobilité visant au désenclavement de l'ouest lyonnais soient étudiés avec justesse et réalisme, en associant les collectivités locales et les habitants afin d'en faire ressortir des alternatives crédibles à la voiture individuelle. Elle demande la suspension de la concertation dans l'attente d'un retour au format présentiel, indispensable à des échanges profitables. Elle regrette que cette proposition n'ait pas été entendue. Elle dénonce une discrimination flagrante envers la part de la population qui subit la fracture numérique. Elle indique avoir ouvert deux salles à la Mulatière pour les personnes qui préféreraient le présentiel. Elle partage enfin la difficulté pour se rendre au forum de Francheville en transports en commun : le trajet prend plus d'une heure, avec trois changements nécessaires.

En ce qui concerne le projet Francheville – Lyon, elle considère que le tracé le plus probable survolera le secteur le plus dense de l'ensemble du projet. Elle souligne la forte déclivité de la commune qui justifierait mieux un bus desservant tous les quartiers. Enfin, elle rappelle que la Mulatière est proche des transports en commun lourds : le métro B à Oullins, le tram T1 au musée et de nombreuses lignes à Perrache. Pour elle, il est frustrant d'attendre parfois 35 minutes le bus 17 à la gare d'Oullins, bus qui ne passe pas le dimanche. Elle précise que, pour les Mulatins, améliorer l'offre de transport en commun ce n'est pas installer un nouvel équipement à 200 millions d'euros mais réfléchir à améliorer l'existant sans transformer la commune avec un équipement qui dégraderait le cadre de vie.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, indique que la concertation a également eu lieu en présentiel à travers les stands mais aussi l'espace forum organisé à Francheville auquel tout le monde pouvait se rendre et qui a favorisé le débat et la possibilité de poser des questions. Il précise que la concertation à distance permet également à des personnes qui n'ont pas toujours l'envie ou la possibilité de se déplacer d'assister à la réunion et de pouvoir écouter, si ce n'est participer.

Concernant les solutions de désenclavement de l'ouest lyonnais, il précise que le SYTRAL y travaille. La concertation sur les projets de métro, en particulier sur le métro E, vient de se terminer et il y a également des échanges avec la Région sur le projet d'amélioration du tram-train de l'ouest lyonnais, auquel il tient

particulièrement. Le SYTRAL a proposé à la Région une nette amélioration pour passer sa fréquence au quart d'heure sur l'ensemble des trois branches ainsi que la réalisation du prolongement vers Givors. Il précise que SYTRAL est prêt à investir et à prendre en charge l'exploitation de ce tram-train, qui est une solution pour une partie du territoire de l'ouest lyonnais.

Il ajoute que le SYTRAL mène également un travail sur les corridors bus, notamment pour C19 et C20, pour faire gagner du temps de parcours aux lignes de bus existantes, avec la priorité aux feux et quelques petits couloirs d'accès dans les zones les plus saturées en termes de circulation.

Il rappelle que le transport par câble ou son alternative en bus ou en bus à haut de niveau de service est un transport de proximité différent du tram-train ou du métro E, qui a vocation, non pas à desservir l'ouest lyonnais, mais l'ouest de la métropole.

Il indique que l'amélioration de la desserte bus de la Mulatière est compliquée. Le SYTRAL a mis en place récemment des améliorations sur la ligne 17. On constate toutefois une difficulté à améliorer les temps de parcours du fait d'une voirie contrainte et saturée aux heures de pointe. Augmenter la fréquence des bus ne les rendra pas plus rapides. D'où la recherche de nouvelles alternatives. Le SYTRAL est à l'écoute de toutes les propositions.

Synthèse des échanges – séquence 1

L'animatrice distribue la parole aux « mains levées ».

Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

Un participant s'étonne d'entendre la maire de La Mulatière demander la suspension de la concertation légale alors qu'elle n'a pas répondu favorablement aux deux courriers du préfet du Rhône demandant aux communes de Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière de surseoir à l'organisation de leurs consultations des électeurs car elles ne respectaient pas la loi.

Concernant les besoins de mobilité, il indique que le SYTRAL propose à travers le transport par câble une opportunité pour se déplacer et surpasser enfin le dénivelé important afin de desservir les 2 quartiers de la Mulatière et de les relier au reste de la Métropole.

Il rappelle également que le quartier du Technicentre va faire l'objet d'une opération d'urbanisation, de requalification de ce secteur industriel en habitations, commerces et activités. Le transport par câble pourra constituer une forte opportunité pour l'avenir de ce quartier qui mériterait de bénéficier d'une ligne forte. Il précise également que La Mulatière est une des villes les plus polluées de France par les particules fines et le monoxyde d'azote, polluants en grande partie libérés par la circulation des voitures. La circulation automobile dégrade le cadre de vie des habitants de la Mulatière et ceux qui traversent cette ville. Il ne sait pas quelle alternative autre que ce projet, à part un BHNS, pourrait résoudre ce problème.

Une participante, présidente de l'association « Bien vivre à La Mulatière », indique s'opposer au projet de transport par câble, qui défigurerait la commune et qui ne permettrait pas de mieux vivre à La Mulatière, notamment à cause des désagréments visuels et sonores et de la dévalorisation des biens. Elle ajoute que les infrastructures routières sont déjà bien développées et qu'il faudrait plutôt augmenter le nombre de bus, d'autant plus qu'un nouveau quartier va voir le jour et en aura besoin. Certaines voiries comme le quai Pierre Séward pourraient être davantage utilisés par les bus. Elle invite le SYTRAL à optimiser l'existant et à réfléchir à d'autres alternatives notamment car le bas de la Mulatière est déjà bétonné, avec des habitations sociales, peu d'espaces verts, auxquels on ajouterait du béton et des bruits constants, qui seraient desservis par le projet. Elle précise que la pollution sonore est aussi importante que la pollution aux particules fines.

Un participant, habitant de La Mulatière, indique ne pas comprendre en quoi un transport par câble qui survole la Mulatière pour rejoindre Lyon 7^e et Francheville va permettre de réduire la pollution et de désengorger La Mulatière alors que, d'après les statistiques données par le SYTRAL, le souhait des Mulatins est d'aller vers Oullins puis sur Lyon 2^{ème}. Le transport par câble n'aurait donc pas d'utilité pour les Mulatins qui n'en auraient que les nuisances, notamment le survol. Il préfère l'alternative de l'augmentation du nombre de bus et de pistes cyclables sécurisées. Pour lui, il n'est pas normal pour le premier arrondissement de la première couronne de Lyon de devoir attendre le bus pendant 30 minutes. Augmenter la fréquence des bus peut encourager les habitants à ne pas prendre la voiture, car la circulation est fluide à la Mulatière.

Un participant, habitant de La Mulatière, souhaite savoir si le SYTRAL peut certifier que le transport par câble permettra de faire disparaître les embouteillages et, avec eux, les problèmes de pollution. Il déclare en douter. Il indique être perturbé par la station du Roule qui serait implantée entre les écoles maternelles et primaires du Grand Cèdre, dans un espace récréatif et fermé à la circulation automobile, avec une vue imprenable sur les Alpes. Il ajoute que, pour lui, ce projet a été décidé en dépit du bon sens, en dépit des impacts considérables et de l'empreinte sur l'environnement et sur le bien-être des habitants

avec une forte covisibilité, avec une cabine au-dessus des habitations toutes les trente secondes. Il indique également qu'en France aucun projet de téléphérique n'est prévu avec autant de stations et de pylônes, avec une telle densité urbaine et avec autant et de populations impactées.

Il indique que des solutions alternatives existent comme l'augmentation de la fréquence des bus 8 et 17, qu'il faudrait remplacer par des bus électriques ou à hydrogène. Il regrette que le SYTRAL n'ait pas accédé à la demande de Mme Déchamps de décaler cette réunion pour qu'elle ait lieu en présentiel. Pour lui, le SYTRAL a mis à l'écart toute une partie de la population qui n'a pas la chance d'avoir accès aux outils informatiques. Il précise que les habitants ont pu s'exprimer grâce aux référendums organisés à La Mulatière et à Sainte-Foy-lès-Lyon avec respectivement 94% et 95% des votants qui ont dit non au projet de transport par câble. Il demande au SYTRAL d'entendre les voix qui se sont exprimées lors de ces référendums et de travailler avec les Maires et les associations qui proposent des solutions alternatives pertinentes. Pour lui, aucune des tracés du projet n'est adapté à la problématique existante.

Séquence 2 - Le projet : itinéraires, insertion, fréquentation et modes envisagés

Pour commencer la 2^{ème} séquence, une courte vidéo présente les 4 fuseaux soumis à la concertation.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC détaille ensuite la solution envisagée par le SYTRAL pour répondre aux besoins de mobilité : le transport par câble.

Elle présente les critères d'insertion d'une ligne de transport par câble et les critères d'implantation des stations sur le territoire de La Mulatière.

Une alternative BHNS est également proposée pour les 4 fuseaux envisagés (cf présentation en annexe).

L'animatrice invite les participants à répondre à une question visant à identifier, pour les participants, le fuseau le plus adapté pour répondre aux besoins de mobilité du territoire.

42% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Fuseau Nord : Lyon 2 Perrache – accès métro A, T1, T2 , gare SNCF 15%
- Fuseau Nord : Confluence – accès T1, T2 <> Lyon 7 Jean Jaurès – accès métro B 13%
- Fuseau Sainte-Foy centre : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B 5%
- Fuseau Sud : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B 5%
- Ne se prononce pas 62%



À la suite de cette présentation, un temps d'échange est organisé.

L'animatrice annonce l'ouverture du tchat, afin de permettre à chacun d'exprimer un avis ou de poser une question.

Prise de parole des élus – séquence 2

Véronique Deschamps, Maire de La Mulatière, indique être hostile à tous les fuseaux, qui ne répondent en rien au besoin réel de désengorgement de l'ouest lyonnais. Elle indique que, sur le pont de La Mulatière, il y aura toujours autant de véhicules après la mise en service du transport par câble et que la qualité de l'air restera mauvaise. En effet, les véhicules qui saturent le pont de la Mulatière constituent un flux Nord-Sud. Aucune de ces voitures ne vient de Francheville. Elle préconise une augmentation significative des fréquences de bus qui permettrait d'améliorer grandement la situation. Elle rappelle également que les bus vont devenir de plus en plus propres ce qui rendra possible une amélioration de la qualité de l'air. Elle invite le SYTRAL à privilégier les bus propres, le métro E et les correspondances pour que les transports gagnent en fluidité, les habitants en qualité de vie et que l'environnement connaisse une baisse de pollution.

Elle demande à ce que ce projet, qui cristallise les tensions, ne soit pas imposé à la population qui le refuse.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, répond tout d'abord que le SYTRAL n'impose pas le projet de transport par câble. Il rappelle que ce projet avait été demandé par tous les maires concernés en 2017 à la présidente du SYTRAL de l'époque. Leur demande n'était pas de faire des études mais d'inscrire ce projet au plan de mandat 2015-2020. C'est dans cet esprit que le projet, que la nouvelle majorité pensait soutenu par les maires, a été relancé en 2020.

Il rappelle que ce projet est en concertation, avec un débat ouvert sur son opportunité et qu'il n'est pas décidé. Il indique que la concertation n'est pas un référendum et encore moins référendum organisé à un moment où la population n'avait pas eu le temps de s'informer suffisamment. Il prend l'exemple de la Suisse qui permet aux citoyens de bénéficier de 9 mois d'informations et de débats avant de voter lors d'un référendum (une votation). Pour le projet de transport par câble présenté par le SYTRAL, les citoyens peuvent s'informer à travers la plateforme, à travers les réunions publiques, les stands et peuvent participer aux débats. Ils peuvent échanger des arguments, faire évoluer leurs positions. Il précise que les habitants peuvent faire confiance aux élus pour qu'ils tiennent compte de tous les arguments qui ont été apportés dans cette concertation, notamment les vrais arguments et vrais

questionnements transmis sans agressivité, ce qui n'est pas toujours le cas sur le tchat de cette réunion. Il confirme que le SYTRAL a rencontré à plusieurs reprises l'association « Touche pas à mon ciel », avec qui le SYTRAL a de très bonnes relations, et que des rendez-vous avec l'association « Les amis du grand vallon » sont prévus début février pour discuter des alternatives proposées par l'association. L'opportunité est ouverte à la discussion, rien n'est imposé.

Concernant les différents impacts, il indique que c'est la mobilité qui a un impact sur la vie des habitants et sur l'environnement. Quand 10 000 voiture circulent devant chez soi, l'impact sonore, visuel et la pollution aux particules fines est bien supérieur à celui de tout projet de transport collectif. Il ajoute que le BHNS possède aussi des impacts puisqu'il implique un site propre ce qui supprime une partie de la circulation dans les voiries concernées, ce qui pose problème à la Mulatière et à Sainte-Foy-lès-Lyon. Sur la rue Stéphane Dechant, il n'est pas possible de conserver la circulation automobile si on crée des voies bus. Il rappelle que les lignes de tramway font beaucoup plus de bruit qu'un BHNS ou qu'un transport par câble. Le transport par câble a des impacts qui ne sont pas niés mais ses nuisances sont bien inférieures aux autres projets de transport ou à la circulation automobile. Il rappelle que, pour un pylône, une fondation de 10 mètres par 10 mètres est nécessaire, donc 100 m² tous les 300, 500 mètres voire plus. Un tramway occupe 7 mètres de large sur toute la distance. L'impact foncier est donc plus important pour un tramway.

Concernant le vent, il demande de faire la part des choses entre ce qu'on ressent et la réalité. Il rappelle que le SYTRAL a demandé à Météo France les relevés de vent depuis 15 ans sur les communes concernées : Il n'y a eu aucun jour de vent à plus de 90 km/h depuis 15 ans sur Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière et Lyon. Le transport par câble, en monocâble, ralentit à partir de 20m/s de vent et est arrêté à 25m/s, soit 90 km/h. Un tricâble est ralenti à 25 m/s et est arrêté à 30m/s, soit 108 km/h.

Il précise que le SYTRAL travaille sur l'amélioration des bus existants, notamment avec la desserte récente de Clément-Désormes par la ligne 17 afin que ce quartier soit relié au reste de la ville d'Oullins. Suite à l'interpellation sur la saturation des lignes 8 et 17, il indique que le SYTRAL examinera cette situation. Il rappelle également qu'une augmentation des bus de 20% sur l'ensemble de la métropole était prévue. Or la crise sanitaire a entraîné une chute drastique de fréquentation dans les transports en commun. Il a donc été impossible d'augmenter le nombre de bus avec une fréquentation en chute libre. Cette augmentation de 20% du nombre de bus est toujours en projet.

Il indique que les bus du SYTRAL sont les plus électrifiés de France avec des véhicules beaucoup plus propres que sur la plupart des autres réseaux. Il salue le choix de ses prédécesseurs d'avoir conservé un vaste réseau de trolleybus. Un plan de renouvellement de bus, d'électrification et de transformation du parc roulant de plusieurs centaines de milliers d'euros sur le mandat est en œuvre. Il insiste toutefois sur le fait que des bus propres ne vont pas nécessairement plus vite s'ils subissent la circulation routière. Les bus à hydrogène ne sont aujourd'hui pas prêts : leur industrialisation n'est prévue que d'ici 10 à 15 ans avec un prix aujourd'hui trois fois supérieur au prix d'un bus électrique.

En ce qui concerne la desserte prévue par le projet, il précise que la ligne de transport par câble projetée prévoit des arrêts à La Mulatière et donc une desserte de La Mulatière pour aller jusqu'au métro B et pas uniquement un survol.

Concernant le trafic sur La Mulatière, il confirme que la majorité des flux sur le pont de la Mulatière proviennent de la M7, auxquels s'ajoutent des flux provenant de Pierre-Bénite, de la rue Stéphane Deschamps de la Grande rue d'Oullins et de Sainte-Foy-lès-Lyon. Le transport par câble ne va pas résoudre le problème des voitures qui viennent de Pierre-Bénite mais d'autres projets sont prévus sur Pierre-Bénite, notamment celui d'augmenter les fréquences de train entre Pierre Bénite et Perrache. Le SYTRAL est en négociation avec la Région pour faire avancer ce projet. Il espère que tous les maires appuieront le SYTRAL pour cette augmentation des trains et la diminution de la voiture sur la M7..

Synthèse des échanges – séquence 2

L'animatrice distribue la parole aux « mains levées ». Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

Une participante, habitante de la cité Clément-Désormes à Oullins, indique être favorable à passage du bus 17 le dimanche et être opposée au projet de transport par câble. Elle précise ne pas savoir où du béton pourrait être ajouté à La Mulatière. Le souhait des Mulatins est d'avoir plus de verdure et moins de voitures, avec d'autres solutions.

Une participante, militante de l'association « Touche pas à mon ciel » à La Mulatière, indique être totalement opposée au projet de transport par câble. Elle précise habiter au parc de la Chênaie et être directement impactée par le projet de transport par câble, qui va ajouter du béton ainsi qu'une pollution visuelle et sonore à l'environnement. Il s'agit d'un endroit particulièrement venté, ce qui n'est pas rassurant pour la sécurité des cabines. Elle voudrait savoir qui voudrait se situer sous des cabines peu

propices aux zones ventées. Elle ajoute qu'il est important d'aborder les solutions alternatives comme le métro, dont on ne parle pas, mais aussi le renforcement des bus et leur passage au bio éthanol ou à l'hydrogène qui coûterait sûrement moins cher à la collectivité. Elle ne souhaite pas voir imposer des pylônes de 60 mètres de haut qui vont impacter la faune et la flore. Elle précise que la biodiversité au parc de la Chênaie est très importante, que la pollution sonore engendrée par le transport par câble fera fuir. Elle partage son impression que le SYTRAL fait la sourde oreille aux propositions alternatives et indique que l'écologie n'est pas faite pour dénaturer le paysage.

Emilie Burquier précise que des capteurs qui mesurent en permanence la vitesse du vent sont installés sur les pylônes et les stations pour prévenir tout risque. Dès que le vent dépasse le premier seuil de 20m/s, il y a un ralentissement des cabines et une alerte est émise. Dès que les seuils d'alerte sont franchis, les cabines sont rangées pour ne prendre aucun risque. Les données de Météo France sont précises et disponibles dans les études de faisabilité qui sont consultables sur la plateforme de la concertation Francheville-lyon-sytral.fr. Elle précise qu'il y a très peu d'épisodes qui nécessitent d'intervenir sur un ralentissement des cabines et un arrêt d'exploitation.

Concernant la covisibilité, elle indique qu'il s'agit d'un des grands enjeux de l'insertion d'un transport par câble. Lors des études sur l'insertion et sur l'optimisation du tracé dans la suite des études, si le projet se poursuit, un travail sera mené pour survoler au maximum les voiries ou les espaces naturels et ainsi éviter une trop grande covisibilité. Elle précise que des mesures peuvent être également prises au niveau des cabines pour limiter la possibilité de voir le sol, en installant des vitres uniquement sur la partie haute des cabines ou bien des systèmes occultants afin de ne pas voir le sol ou les habitations survolées.

Le président de l'association « Les amis du grand vallon » indique que l'association a réalisé une deuxième étude cette fois sur le fuseau sud. Une solution alternative a été publiée sur le site Internet de l'association et partagé avec le SYTRAL et les garants. Il précise que l'association est impatiente de travailler avec le SYTRAL sur les solutions alternatives pour les rendre meilleures. Il précise que les solutions proposées sont celles qui impactent le moins possible de voiries et qu'elles sont adaptables, une fois que le métro E aura été mis en place. Il indique également que deux autres documents vont être produits en collaboration avec l'association « Touche pas à mon ciel » pour les besoins spécifiques des Mulatins et des Fidésiens.

Un participant, qui vit à côté de la Mulatière, remercie le SYTRAL pour le travail réalisé. Pour lui, ce projet semble avoir réussi à intéresser les habitants aux mobilités. Il indique que pour lui la question primordiale est de parvenir à inciter les personnes à utiliser les transports en commun. Il déclare approuver l'idée de l'optimisation de l'existant avec la mise en place de petits bus électriques pouvant transporter 20 à 25 personnes. Les bus doubles ne sont pas utiles à tous les moments de la journée. Il est souhaitable de mettre en place un benchmarking pour étudier ce qui se passe dans les autres villes en France et en Europe. Il pense notamment à des transports gratuits à certains moments de la journée, par exemple. Puisque par principe les transports en commun sont déficitaires, autant perdre de l'argent de manière intelligente. Il pense qu'il serait intéressant de mener des concertations pour savoir ce qui freine les gens à utiliser les transports en commun.

Le président de l'association « Touche pas à mon ciel », précise que l'association est un collectif de citoyens apolitique, qui revendique une mixité sociale importante et qui fédère des opposants de plus en plus nombreux venant de la Mulatière et de Francheville et qui rejoignent les Fidésiens à l'initiative du collectif. Il annonce que des manifestations sont prévues le 6 février à Sainte-Foy-lès-Lyon et au mois de mars à la Mulatière. Il indique que l'association est en lien avec d'autres collectifs pour travailler sur les solutions alternatives pour trouver une porte de sortie. Il prend l'exemple de Medellin, ville dans laquelle les lignes de transport par câble ont nécessité 14 ans de concertation et 4 mandats successifs avant le début des travaux. Il réagit à un tract sur le transport par câble diffusé à Sainte-Foy-lès-Lyon par le collectif « Sainte-Foy Avenir » dont il conteste les conclusions.

Il considère que les citoyens, grâce aux référendums, aux réunions publiques, aux stands, au forum et à la publication des études, ont pu s'informer convenablement sur le projet. Il souhaite savoir si le SYTRAL va, après la concertation, organiser un référendum pour voir quel est vraiment l'avis des populations dans les communes concernées.

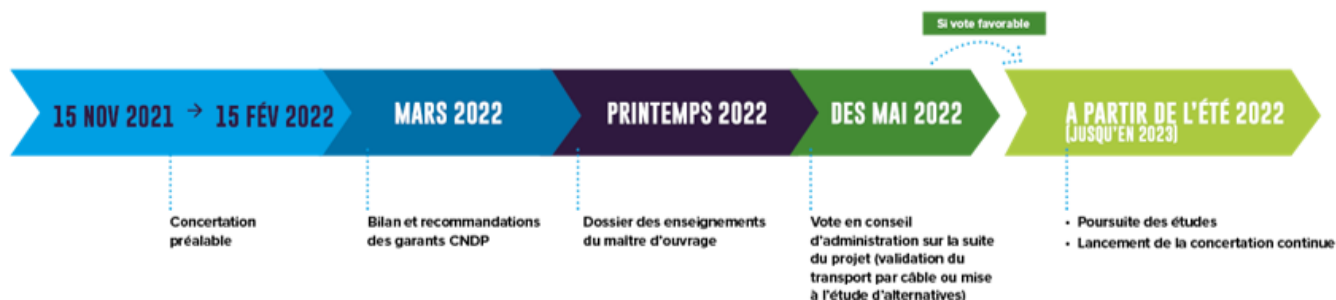
Un participant indique avoir relevé un certain nombre de failles dans le dossier de concertation, la principale étant une non-conformité du projet de transport par câble par rapport au Schéma de Cohérence Territoriale et au Plan de Déplacements Urbains qui sont des documents de cadrage à 2030. Pour lui, considérer cette ligne comme une ligne forte est complètement incompatible avec le PDU et le SCoT. Le PDU indique que la ligne forte, peu importe le mode, doit desservir Lyon 5^{ème} en particulier toutes les zones qui sont en cours de développement, le long de la rue du Commandant Charcot et au Point du Jour. Toute cette zone va effectivement d'ici 2030 accueillir beaucoup de nouveaux habitants. Le fait de faire une ligne forte, peu importe le mode, à travers Sainte-Foy-lès-Lyon est en contradiction avec un développement territorial qui est bien cadré par ces documents. Pour lui, le SYTRAL devra d'abord vérifier la faisabilité juridique du projet.

Une participante, habitante de La Mulatière, indique être opposée à ce projet tout en étant très consciente de l'impact de la pollution. Elle considère que le projet ne va rien résoudre. Elle indique que le vent est très important dans son quartier de la Chênaie, où la biodiversité est aussi très importante. Elle souhaiterait que le SYTRAL prévoit plutôt des navettes de petite contenance pour descendre du haut de La Mulatière afin de ne pas défigurer le paysage et de ne pas engendrer de pollution sonore. Enfin, elle souhaiterait savoir ce que serait le prix d'un ticket pour prendre le transport par câble.

Processus de concertation et de décision

Séverine Lardellier, responsable Concertation du SYTRAL présente ensuite le processus de décision du projet.

Elle rappelle que la concertation a lieu du 15 novembre au 15 février, ce qui est le maximum de ce que permet le Code de l'environnement.



- Bilan des garants au 15 mars 2022
- Bilan et dossier des enseignements du maître d'ouvrage au 15 mai 2022
- Vote du Conseil d'Administration du SYTRAL à la fin du 1^{er} semestre 2022

Plus globalement, le SYTRAL travaille sur la thématique plus large des mobilités dans l'ouest lyonnais. Trois autres processus de décision sont en cours, avec :

- Les suites à donner à la consultation métro à l'horizon printemps 2022.
- Des réflexions et échanges sur la restructuration du réseau bus en liaison avec les stations du métro B prolongé,
- Des échanges et une phase de concertation, entre 2022 et 2024 sur le Plan de Mobilité à l'échelle du nouvel établissement public local qu'est devenu le SYTRAL.

Ainsi, toutes les contributions durant la concertation préalable actuelle sont intéressantes pour nourrir ces réflexions.

Elle termine en présentant les prochaines étapes de la concertation :

- 2 réunions publiques (Lyon 2 et Lyon 7) pour échanger sur le projet en visio-conférence,
- Un atelier thématique dédié à l'accessibilité en visio-conférence

Elle présente les différents outils mis à disposition pour s'informer, donner son avis, contribuer ou poser une question.

A noter :

Toutes les informations sur la concertation sur : franchevillelyon-sytral.fr

Maryline Genevriér, animatrice, indique que la réunion touche à sa fin et qu'elle dépassé les 220 participants. Elle invite les participants à continuer de s'exprimer sur la plateforme Franchevillelyon-sytral.fr.

Jean-Luc Campagne, garant de la CNDP remercie les participants pour la richesse de leurs contributions. Il insiste sur la notion de « processus de concertation », qui implique qu'il y a quelque chose qui se construit. La concertation permet de poser et comprendre des désaccords, d'exprimer des points de vue divergents et aussi d'échanger sur les besoins de mobilités qui sont de vrais enjeux. Il confirme que ce temps de concertation préalable permet d'aborder ces questions, de les approfondir et d'enrichir la réflexion sur les solutions alternatives.

Claire Morand, garante de la CNDP, constate des échanges très riches et une volonté de travailler ensemble, qu'elle souhaite voir se poursuivre même après le 15 février.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, précise que l'axe A2 inscrit au Plan de Déplacements Urbains de 2017 correspond bien au fuseau nord de ce projet de transport par câble.

A la fin des années 90, si un référendum avait été réalisé sur la questions du retour du tram à Lyon, la population l'aurait probablement rejeté au motif qu'il était dangereux pour les personnes âgées et les enfants. 70% des Lyonnais y étaient opposés. Aujourd'hui, tout le monde demande du tramway. Il nuance cependant sur le fait que, pour le projet de transport par câble, l'opposition sera écoutée et un travail collaboratif sera mené avec les associations pour étudier toutes les solutions alternatives. Il considère que cette concertation est utile, efficace et respectueuse.

La composition du Conseil d'administration de la nouvelle entité du SYTRAL n'est pas suspecte : les nouveaux élus, issus des nouveaux territoires du SYTRAL, ne sont pour la plupart pas politisés et s'ils le sont, ils sont d'une couleur politique différente de celle de la majorité du SYTRAL. Ce sont des élus de petites intercommunalités, qui touchent des indemnités faibles et qui travaillent partout où c'est possible pour l'intérêt général. La plupart des élus travaillent pour l'intérêt général et tiennent compte des remarques constructives des uns et des autres.

Concernant le bruit, il cite des études du CEREMA datant d'il y a 10 ans qui évoquent des émissions sonores de 70 à 75 décibels, ce qui correspond au bruit d'un environnement urbain. Il précise que, depuis 10 ans, le transport par câble a fait d'énormes progrès technologiques sur la gestion du bruit. Notamment, une bonne partie du bruit était dû au fait que le câble était une torsade de fil de fer qui était bruyante sur les galets des pylônes. Il précise s'être rendu à Toulouse pour étudier le transport par câble et n'avoir rien entendu sous les pylônes tout en entendant par contre le bruit de la route à plus d'un kilomètre. Aujourd'hui le câble a une forme lisse, continue, qui ne fait plus ce bruit-là. Il précise qu'on n'entend pas non plus les cabines qui rentrent, ni les moteurs tourner. Il invite chacun à aller s'en rendre compte.

Concernant le coût des transports, il indique qu'en effet le SYTRAL se pose la question de comment convaincre les gens d'abandonner la voiture pour prendre des transports collectifs, quels qu'ils soient.

Ce n'est pas le prix qui convainc les gens, car sinon tout le monde aurait abandonné la voiture, qui coûte 5 à 10 fois plus cher que les transports collectifs. Ce qui motive les personnes à choisir un mode de transport plutôt qu'un autre, c'est le niveau de service, la fréquence, l'amplitude. Il faut améliorer le temps de parcours et le niveau de service pour parvenir à convaincre de plus en plus d'usagers de la voiture de l'abandonner pour prendre les transports collectifs.

C'est pour cette raison que le SYTRAL ne mettra pas en œuvre la gratuité mais propose toutefois d'ores et déjà des abonnements à 0€ pour les personnes les plus précaires. Un abonnement à 10€ est également disponible pour les étudiants boursiers et pour une partie de la population qui gagne moins que le SMIC. Les tarifs des abonnements pour les jeunes et les étudiants ont également baissé. Celui qui a les moyens de payer le transport collectif n'a pas besoin de la gratuité pour des transports déjà nombreux à sa disposition. Les transports collectifs sont financés à 30 - 35% par les entreprises de la métropole de Lyon, à 25 - 30% par les usagers, le reste est financé par la collectivité. Avec la gratuité pour tous, on ferait moins de projets, moins de fréquence de bus, etc. L'objectif est donc de développer le niveau de service pour que les gens abandonnent petit à petit la voiture pour prendre les transports collectifs.

Il indique que prix d'un ticket pour le transport par câble serait le même que pour le reste du réseau TCL, y compris le métro. Il n'y a pas de prix spécifique pour le transport par câble.

ANALYSE DES EXPRESSIONS SUR LE TCHAT

Durant la réunion, le tchat a été ouvert durant les différents temps d'échanges organisés à la fin des séquences 1 et 2. Nous pouvons signaler une vingtaine de personnes qui ont été très actives sur le tchat durant la réunion.

Au total, ce sont 198 expressions thématiques, réparties de la manière suivante, qui ont pu être relevées :

Thématique	Nombre d'expressions thématiques
Le renforcement des lignes de bus existantes	38
Le développement du vélo et des pistes cyclables	26
Les solutions alternatives	12
Le dispositif de concertation	12
Les solutions alternatives	16
Le métro E	10
L'impact sur l'environnement	9
Le contenu des études	8
Les nuisances sonores	8
Les objectifs et l'intérêt du projet	8
Le vent	8
Le développement du tram-train	8
La sécurité du mode et dans les cabines	8
L'insertion des pylônes et stations	5
Les référendums consultatifs	5
Le survol et la covisibilité	5
Les projets de transport par câble en France	3
Le coût global du projet	3
Les parkings relais et le stationnement	2
Le BHNS	2
L'accessibilité	2
Les travaux	1
La pollution visuelle	1

REPONSES AUX QUESTIONS SUR LE TCHAT

Au cours de la réunion, les participants ont pu s'exprimer et poser leurs questions à travers l'outil tchat/discussion. Au total, 141 questions ont été recensées et sont consultables dans la reproduction intégrale du tchat en annexe.

Les questions ont ici été regroupées par thématiques et le SYTRAL y répond dans le présent compte-rendu.

Thématique	Questions	Réponse SYTRAL
Etudes	Pourquoi le modèle Modely n'a pas été réévalué depuis 2015 ?	L'onglet "FAQ" de cette plateforme répond à une partie des questions posées.
	Pourquoi l'étude SETEC n'a été produite qu'après menace de saisine de la CADA et quelques semaines avant la fin de la concertation ?	Le modèle multimodal des déplacements de l'aire urbaine de Lyon « MODEL Y » est un outil partenarial utilisé par différents maîtres d'ouvrage (Sytral, Métropole de Lyon, DREAL et Région) intervenant sur la Métropole de Lyon, et produit à partir des mêmes données les estimations de fréquentation de tous les projets étudiés par le Sytral. Ces données donnent à ce stade un ordre de grandeur des fréquentations, permettant d'éclairer le choix des tracés et l'opportunité du projet.
	Comment fonctionne l'outil MODEL Y ? Y a-t-il une prise en compte des intentions de la population sur l'utilisation du TPC ou autre TEC ?	
	Notamment, existe-t-il des études sur les taux d'utilisation des bus actuels, sur leur taille, sur l'énergie les faisant circuler ?	
	Pourquoi dans le dossier de concertation il est question d'un fuseau sud avec un prévisionnel de 8 à 12000 voyages (p 69) alors que le dossier de	Les déplacements pris en compte dans Modely ne se

faisabilité lui précise 9000 (p24)??? Comment expliquer ce delta?	limitent pas aux déplacements domicile-travail, mais portent sur tous les motifs de déplacement ; selon l'enquête globale transport de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, les habitants de la métropole se déplaçaient en moyenne 3,38 fois par jour en 2015. Par ailleurs, les données utilisées sont des projections 2030, intégrant une croissance significative du nombre de déplacements (par exemple : +24% en 2030 par rapport à 2015 entre Lyon – Villeurbanne et Francheville – Sainte-Foy-lès-Lyon – La Mulatière).
Voyages journaliers en 2030 ne sont pas modéliser pour le BHNS. Pourquoi ? (cf p 69 à 71 du rapport de concertation)	Enfin, selon les résultats de la modélisation, les 18 000 à 20 000 déplacements se faisant par le transport par câble ne se limitent pas à des déplacements de l'ensemble Francheville – Sainte-Foy-lès-Lyon – La Mulatière vers Lyon et Villeurbanne, mais intègrent également :
D'après votre dossier de concertation p.8 « Comme tous les projets du Plan de Mandat Destinations 2026, l'ambition est de contribuer à diminuer la part de la voiture individuelle, encore très importante sur ce territoire et d'accompagner la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) sur la métropole de Lyon. » TOUTEFOIS, vous ne quantifiez AUCUNEMENT le report modal. Pourquoi ne pas le mesurer ou l'expliciter alors que c'est ce qui justifierait votre projet ?	- De nombreux déplacements internes à l'ensemble de ces trois communes. (Ces déplacements, si on additionne tous les modes de transport, s'élèvent à 55 000 déplacements par jour) - Des déplacements provenant de la frange Sud du 5e arrondissement de Lyon, - Des déplacements provenant du tram-train de l'Ouest lyonnais, en correspondance en gare de Francheville.
La situation «actuelle» se base sur des chiffres plutôt anciens (2015) avec un schéma plutôt vague. Pourrait-on avoir des chiffres précis par commune (départ et destination) ? La campagne de recensement de l'INSEE de 2022 apporterait-elle des chiffres plus récents et surtout plus proches des changements liés à la crise sanitaire ?	Selon les estimations de Modely, 55% à 84% des déplacements en téléphérique concernent un report modal. Les fuseaux nord génèrent plus de report modal que ceux au sud.
P 43 du dossier de faisabilité SETEC, il est noté « Cette précision aura son importance lorsqu'il s'agira d'utiliser les visuels dans le cadre d'une concertation, car il ne s'agira pas nécessairement de la préfiguration « trait pour trait » de ce qui sera construit effectivement. » Pourquoi avoir abandonné l'idée de faire usage des photos 3D et des projections territorialisées dans le dossier de concertation ? Le dossier de concertation ne fait état que d'images de benchmark (Téléo, New York, la réunion...). Pourtant les images pour le projet lyonnais existaient dans le rapport de faisabilité. Pourquoi cette rétention dans le dossier de concertation ?	En ce qui concerne l'évolution des modes de travail, la crise sanitaire a effectivement développé le télétravail. Avant la crise sanitaire, on observait une proportion de 7% de télétravailleurs, cette proportion est passée à 27% au plus fort de la crise avec des inégalités fortes selon les secteurs d'activité et le type d'emploi occupé.
L'étude SETEC fait état d'un modèle 3S et la concertation fait état d'un modèle câble unique. Qu'est ce qui justifie de ne pas avoir suivi la préconisation ?	Outre le fait que la proportion de télétravailleurs n'est à ce jour pas stabilisée, les observateurs manquent de recul par rapport à l'influence du télétravail sur la fréquentation des transports en commun à ce jour affectés également par la crise sanitaire.
Le manque d'efficacité des transports en commun évoqué plus tôt n'est-il pas le résultat de l'utilisation de Modely ; si l'outil ne sait pas gérer aujourd'hui, donc pourquoi se baser dessus pour le futur ?	Il y aura donc une influence probable du télétravail mais qui reste à ce jour inquantifiable.
Pourquoi les chiffres indiquent un nombre de voyageurs différent entre le TPC et le BHNS ? L'outil ne serait-il pas un peu biaisé ?	Pour autant, cette influence ne sera perceptible que pour certaines tranches de la population (les jeunes ou les personnes occupant des postes non télétravaillables ne sont pas concernés par exemple, de même que les déplacements autres que les trajets domicile-travail), de plus des études tendent à montrer que si les déplacement domicile travail diminuent en télétravail, ils sont partiellement compensés par d'autres déplacements. Le besoin de mobilité reste donc présent.
Avez vous pris en compte dans vos statistiques de fréquentation des nouveaux modes de travail ?	
Il y a un comparatif fréquentation HBNS et TPC en 2030. Pourrait-on avoir la fréquentation des transports en commun actuelle pour les fuseaux proposés ?	
le télétravail réduit les déplacements, est-ce bien intégré dans les études basées sur les chiffres de 2015 ?	

	Où peut-on avoir accès aux profils en long présentés depuis la réunion publique de Sainte Foy les Lyon le 11/01/2022 et les études de faisabilité mentionnées dans un article de 20 minutes du 19/01/2022 ? Comment se fait-il que ces documents ne soient pas disponible sur le site officiel du Sytral depuis le début de la concertation il y a deux mois ? De quand date Modely ? J'apprend qu'en 2021 (La crise covid, le télétravail, déplacement vélo, trottinette...) il y a eu -20% d'utilisation de transport en commun du sytral: cela ne rend-t-il pas obsolète les chiffres de déplacement de 2015 que vous utilisez pour projeter l'utilisation du transport par câble/ BHNS d'ici à 2030? Est il possible d'avoir toutes les insertions paysagères du dossier d'étude trop rapidement survolées lors de la réunion publique de sainte foy les lyon? (Vers 20:38)	
Fuseaux et stations	Le 4 eme faisceau est il envisageable avec une station sur l'espace vert et détente de l'école du Grand Cèdre ? Juste à côté de la mairie ? Pourquoi le terminus ne finit-il pas à Oullins?	L'emplacement des stations fait partie des thématiques soumises à la concertation. Un terminus à Gerland pour les fuseaux Sud permet d'y rejoindre le métro B, via la Mulatière. L'hypothèse d'une desserte transport par câble de Francheville par Oullins et la vallée de l'Yzeron a été étudiée mais a été écartée. En effet, ce fuseau ne desservait pas assez de centralités et les estimations de fréquentation étaient trop faibles au regard des objectifs du projet.
Parc relais et stationnement	Oullins est une bonne perspective pour tout le monde mais quid du parking ???? Où vont se garer les personnes qui ne pourront pas rejoindre en bus ou à pied les stations de téléphérique ?	Il n'est globalement pas envisagé de créer des parcs relais voitures aux stations intermédiaires du projet dans la mesure où elles s'insèrent dans un tissu urbain constitué. La priorité est de privilégier les rabattements sur ces stations par l'aménagement des lignes de bus, en développant l'accessibilité pour les modes actifs en réaménageant trottoirs et pistes cyclables si besoin et en créant des parcs de stationnement sécurisés cycles. Le projet est connecté à des axes importants de transports, dans une dynamique d'intermodalité : - le train, avec le Tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) à la gare de Francheville; - Le pôle d'échanges de Perrache (pour le fuseau nord); - le métro, le tramway et le train à Lyon, selon les fuseaux étudiés (métro A, métro B, T1, T2, T10) ; - le pôle bus de Taffignon ; - les Voies lyonnaises, selon les fuseaux étudiés (lignes 5 et 9). Un petit parc relai à la station terminale du Chatelard pourra être mis à l'étude si le projet se poursuit.
Gare Francheville et Tram Train	L'amélioration des fréquences Tram-train n'est-elle pas une autre solution plus consensuelle ? Avec le métro E tellement plus utile ? « La Métropole, le SYTRAL et la Région se sont rencontrés à 3 reprises depuis septembre 2021 pour échanger sur ces sujets. Les échanges se poursuivront en 2022. » Merci d'expliquer pourquoi plusieurs études sur le TPC ont été lancées y compris la préfaisabilité	le SYTRAL et la Métropole de Lyon se sont exprimés auprès de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur la nécessité d'un renfort de la ligne de tram-train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) pour améliorer la desserte ferrée sur la ligne Brignais-Saint Paul, avec notamment un passage à une fréquence au quart d'heure. Depuis septembre 2021, plusieurs rencontres Région, Métropole, SYTRAL ont eu lieu sur un ensemble de sujets liés à ce type d'interfaces. L'intégration tarifaire, c'est à dire la possibilité

	avec des couts importants associés....sans que la moindre étude ne soit envisagée sur le TER.	d'accéder au TTOL avec un ticket ou abonnement TCL, a fait l'objet d'un accord politique et devrait être effective en 2022.
	BHNS n'est pas une bonne alternative , quid du tram train et un TER toute les 15' ou 10' aux heures de pointe ????	
Impact sonore	Est-ce du progres de détruire un paysage serein et agréable pour tous pour y mettre un téléphérique qui fera du bruit de 5h du matin à 23h ?	Si le transport par câble est 100% électrique, des émissions sonores sont produites mais elles ne concernent pas toute la ligne. Elles sont concentrées en partie haute, du fait du passage du câble sur les galets des pylônes. Ces émissions sont liées à la technologie et aux matériaux utilisés. Au niveau des stations, l'enjeu porte sur la présence des machineries et sur le bruit émis lors du ralentissement et de l'accélération des cabines. Il n'existe actuellement pas de réglementation encadrant l'impact acoustique des modes de transport par câble en ville. Des contraintes acoustiques seront néanmoins imposées au constructeur pour définir les conditions optimales d'insertion du mode dans son environnement. La démarche de réduction du bruit s'appuiera sur les objectifs réglementaires définis pour les infrastructures de transports ferroviaires et le décret du code de la santé relatif à la lutte contre les bruits de voisinage (2006). Avant la mise en service, le SYTRAL s'engage à être vigilant et réalisera des diagnostics acoustiques en amont des travaux et lors des phases de test pour attester du respect des engagements acoustiques au niveau des stations. Un travail sur la conception des stations ainsi que sur les matériaux utilisés que ce soit pour les bâtis, les pylônes ou les câbles permettra une atténuation importante du bruit. Dès la conception du projet, grâce à l'expertise d'architectes et d'ingénieurs acoustiques, l'objectif sera de réduire au minimum les émissions sonores. L'étude d'impact du TPC, qui comprendra les études acoustiques, comme pour tout projet d'infrastructure en France, pourra démarrer une fois que le SYTRAL aura délibéré sur la poursuite ou non du projet, à l'issue de la concertation. L'étude d'impact sera réalisée par des bureaux d'études choisi dans le respect des procédures prévues par le code de la commande publique. Pour plus d'informations sur le volet bruit, vous pouvez consulter le dossier de concertation en page 48.
	Et les décibels ???	
	Quid des nuisances sonores des personnes qui utiliseront le TPC tard le soir ?	
	Pour l'acoustique, le traitement isolant et absorbant des stations permettrait de contenir la propagation des bruits, comment pouvez-vous en être aussi sur, pas plus d'informations ? Rien en tout cas pour le bruit de l'utilisation des télécabines le long des câbles ...	
	La pollution sonore a-t-elle été mesurée ?	
Solutions alternatives	Une passerelle piétonne pour relier notre commune à Confluence est elle à l'étude?	Le SYTRAL propose des alternatives BHNS pour les différents fuseaux soumis à la concertation. Le comparatif est disponible pages 70 et 71 du dossier de concertation. Le transport fluvial et l'amélioration des cheminements piétons (notamment passerelle) ne permettraient pas de répondre efficacement aux enjeux de desserte et
	Avez-vous regardé en direction des agglomérations Françaises équipées de petits bus électriques pouvant emporter 25 personnes maxi et dont le trafic s'insère plus facilement dans la circulation et pourquoi pas dont certaines lignes, les plus sensibles pourraient être gratuites ?	

	Meilleure solution que le téléphérique : voies de vélo sécurisées + améliorer les bus + des nouveaux ponts piétons / vélos?! Quid des projets de métros pour aller à Francheville et à St Genis Laval ? OK, ça coûte très cher... Mais je pense qu'on est prêts à payer plutôt que de subir des câbles dans notre ciel ! Le transport fluvial? une alternative? Le vaporetto confluence ne peut il pas s'arrêter quai Jean Jacques Rousseau ! et la voie fluviale ?	de report modal des communes concernées. Plusieurs modes ont été envisagés pour la desserte de ce territoire. Dans le corridor du projet, compte tenu du dénivelé et du contexte géotechnique, la construction d'un métro entraîne des coûts importants (150 à 200 millions d'euros / km) qui ne sont pas justifiés par la densité actuelle et à venir des quartiers traversés. Les raisons du choix du TPC et de l'alternative en BHNS sont présentées en pages 30- 31-32-33 du dossier de concertation.
Dispositif de concertation et processus de décision	A quoi bon continuer la pseudo concertation, puisque la Muatière refuse ce TPC, cf référendum ? Quels moyens utilisés pour connaître les besoins locaux, puisque TPC proposé ne répond pas du tout aux besoins cf référendum ??? Ça sert à quoi de nous mettre des images de publicité qui ne reflètent pas la réalité, pourquoi ne pas avoir présenté une concertation avec des tracés et des projections sur le terrain ? concernant l'organisation de la concertation / Quelles sont les dispositions qui sont prises pour : – Permettre de vérifier avec transparence la sincérité des résultats présentés ? – Permettre de s'assurer que les contributeurs sont bien des habitants des villes traversées ? Question sur la concertation : quand est ce que on met à côté ce projet de TPC et on parle vraiment des solutions alternatives de façon apaisée ? Qui se soucie de la transformation du SYTRAL en AOMTL? Quels sont les objectifs d'une telle transformation et surtout quelles en seront les conséquences lors de la prise de décision ,en dernier ressort par cette nouvelle autorité, ,concernant entre autres projets celui du téléphérique Lyon Francheville?Alors AOMTL on en parle? La concertation s'appuie sur la participation du plus grand nombre constitué par un volet numérique avec la plate-forme Web participative, mais aussi de rendez-vous en présentiel. Compte tenu de l'aspect idéologique et de l'engagement de certains groupes de pression, dont les écologistes pour développer les solutions dites « par câble », on peut raisonnablement craindre qu'il y ait une mobilisation nationale pour assurer la promotion de ce projet. Et que donc la consultation réglementaire ne soit effectuée auprès de personnes qui ne sont pas concernées par le projet. Dit autrement, quelles sont les dispositions technologiques prises pour garantir que les avis recueillis par Internet sont ceux des personnes concernées ? Dans les différentes réunions organisées depuis le 15 novembre, beaucoup de questions n'ont pas pu faire l'objet d'une réponse en direct, notamment les questions posées via le chat. Quand et comment allez-vous répondre aux questions posées dans le chat depuis le début des réunions en visio ? pourquoi des stands à Francheville et rien ailleurs ?	Le SYTRAL a décidé d'organiser une concertation préalable à cette période précise car les études sont suffisamment avancées pour constituer une base sérieuse pour échanger avec le public. Il est aussi suffisamment tôt dans l'élaboration du projet pour le faire évoluer, voire l'arrêter. La concertation préalable offre la possibilité de débattre de l'opportunité du projet, des choix de fuseaux préférentiel, du mode en lui-même, des alternatives envisagées et de l'insertion du projet. Dès le départ, le SYTRAL a décidé que la concertation préalable aura la durée maximale prévue par le Code de l'environnement, soit 3 mois. Il n'est donc pas prévu de la prolonger ou de la raccourcir. La concertation s'articule autour d'un dispositif complet d'outils numériques et de rencontres en présentiel et à distance. Les réunions publiques communales en sont une composante. Des rencontres en présentiel ont eu lieu à Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, la Mulatière, Lyon 2e et Lyon 7e à l'automne. Un stand mobile et un forum d'échange ont eu lieu le 22 janvier 2022 à Francheville. Des registres papier sont également disponibles en plusieurs lieux du territoire, avec le dossier de concertation. Vous trouverez plus d'informations sur ce dispositif pages 76 à 79 du dossier de concertation. Les personnes qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser la plateforme numérique peuvent donner leur avis dans ces registres et pouvaient le faire dans les cahiers disponibles sur les stands mobiles. Il est aussi possible d'écrire à l'adresse E-mail lignecablefrancheville@sytral.fr. Le référendum consultatif lancé par la mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon et par la mairie de La Mulatière est une initiative de ces 2 communes, indépendante de la démarche réglementaire de concertation organisée par le SYTRAL en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, sous l'égide de Garants de la Commission nationale du débat public. Il sera toutefois pris en compte comme une contribution collective lors de l'établissement du bilan de la concertation, à l'issue de celle-ci. Toutes les contributions apportées sur le projet seront prises en compte dans le bilan de la concertation.

	La Commission des Balmes a-t-elle été saisie ? La Mulatière est une colline fragile, eau alluvions ... Le maire de Lyon a pris un positionnement sur les tracés, envisagez vous de lui donner autant de poids que celui des maires directement concernés que vous n'avez pas concerté ? Comme l'avis sera négatif car la population n'en veut pas, qu'allez vous faire le 15 février ? Pourquoi la pseudo-concertation continue t-elle, alors que toutes les communes concernées refusent le TPC ? La concertation tiendra t-elle compte des résultats du référendum de la Mulatière ? sinon anti-démocratique pourquoi une concertation en présentiel à Francheville et en visio pour les autres ? Beaucoup de questions ont été posées lors des réunions publiques et ateliers en distanciel depuis le 17/11/2021. Où pourrions-nous consulter les réponses apportées par le Sytral ? Pouvez vous écouter les riverains les utilisateurs les habitants ? nous ne voulons pas du TPC. C est anti écologique	A l'issue de cette concertation, le SYTRAL en tirera les enseignements et délibérera au printemps 2022 sur la poursuite des études si l'opportunité du projet, ou d'une alternative est confirmée. Les questions posées pendant les réunions publiques via le tchat sont regroupées par thématique et les réponses sont accessibles sur la plateforme dans l'onglet "je m'informe".
Renforcement de l'existant	Pourquoi pas l'augmentation des passages des bus aux heures de pointe sur les voies pour les vélos ? J'apprécie la concertation et cela donne envie d'aider très concrètement le Sytral qui dispose de gens intelligents. Des solutions d'optimisation de l'existant : bus et tram train ont-ils fait partie de l'approche de ce problème de transport vers et depuis Lyon. Les solutions d'améliorations des mobilités existantes ne sont pas suffisamment prises en compte, pourquoi ? exemple la liaison entre sainte foy les lyon ou même la Mulatière avec le métro D'Oullins n'est pas efficiente ? le problème d'augmenter la fréquence des bus dans un environnement routier saturé ? il faut des couloirs de bus ce qui n'est pas toujours le cas? Actuellement les lignes qui desservent notre commune 8 et 17 ont seulement 3 minutes d'écart. Peux t'on adapter les fréquences? Pourquoi les navettes locales gratuites financées par les communes qui s'adressent exclusivement aux personnes âgées ne peuvent-elles pas utiliser les arrêts de bus TCL existants, adaptés, ce qui en faciliterait l'accès et l'usage?	Des améliorations notamment en termes d'amplitude horaire ont été votées en conseil syndical de décembre pour la ligne C20 en heure de pointe du soir avec une fréquence de 15 minutes. La ligne 14 (entre Francheville et Oullins) fait également l'objet d'une étude de renforcement indépendamment du projet de ligne de transport par câble. Les renforts des bus peuvent être une solution pour une partie du périmètre d'étude; mais sur l'ensemble, renforcer le réseau bus, implique la création de voies réservées aux bus et la priorité aux feux, faute de quoi les bus sont dépendants des embouteillages ou congestions au même titre que les voitures individuelles et n'offrent pas un temps de parcours fiable. Faute de telles dispositions, augmenter le nombre de bus ne permet pas de gagner du temps par rapport aux véhicules particuliers. Créer des voies réservées et la priorité aux feux pour les bus reste une solution intéressante qui a cependant un impact fort sur la circulation générale dans le secteur et doit être acceptées des habitants.
Référendum consultatif	Mr KHOLHAAS : pourquoi ne pas avoir rebondit sur le résultat du référendum citoyen ?	Le référendum consultatif lancé par la mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon et par la mairie de La Mulatière est une initiative de ces 2 communes, indépendante de la démarche réglementaire de concertation organisée par le SYTRAL en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, sous l'égide de Garants de la Commission nationale du débat public. Il sera toutefois pris en compte comme une contribution collective lors de l'établissement du bilan de la concertation, à l'issue de celle-ci.
Objectifs de la concertation	Pourquoi la concertation, est exclusivement centrée sur le transport par câble et non sur les autres solutions ?	Les raisons du choix du TPC et de l'alternative en BHNS sont présentées en pages 30- 31-32-33 du dossier de concertation.

Rôle de la CNDP	Madame, Monsieur les garants de la CNDP ; pourquoi la seule réunion en présentielle fut à Francheville ? En comité de pilotage, il ne fut jamais question de ce favoritisme. Les villes de Sainte-Foy comme de La Mulatière auraient souhaité une telle démarche d'échange sur « zone » avec les élus du SYTRAL. La CNDP devrait souligner et réorienter le MO pour éviter rupture d'égalité territoriale. Le fait que le Maire de Francheville soit le seul Maire de l'ouest favorable à ce projet ne devrait pas orienter les outils de cette concertation.	Réponse des garants : Les réunions publiques dans les communes prévues initialement en présentiel ont été organisées en visioconférence compte-tenu des conditions sanitaires. Afin de garantir un temps en présentiel, le choix de l'AOMTL a été de remplacer l'atelier insertion initialement prévu par un stand mobile et un temps d'échange en présentiel, en extérieur et en groupe de 50 personnes maximum. Ce stand mobile a eu lieu à Francheville. En tant que garant, nous avons mis en avant l'importance de proposer, dans la mesure du possible, des modalités en présentiel pour échanger. L'AOMTL a fait cette proposition d'un temps d'échange en extérieur en remplacement de l'atelier insertion, nous n'avons pas spécialement émis d'avis sur le lieu, car pour nous, ce temps d'échange en présentiel était important quelque soit le lieu. Nous comprenons que ce manque de proximité ait pu constituer une difficulté pour certaines personnes. Cependant, ce qui nous semble important aujourd'hui, c'est de recommander à l'AOMTL de poursuivre le dialogue avec le territoire après ce délai de 3 mois pour approfondir les problématiques de mobilité et les solutions à y apporter. Nous considérons que le dialogue sur les problématiques de mobilité dans votre secteur ne doit pas se limiter au temps de la concertation préalable, et qu'il doit dans l'idéal se poursuivre avec les habitants et les acteurs du territoire.
	CNDP : Pourquoi ces soirées « concertation webinaire » ne sont pas en lien replay sur le site du SYTRAL? Elles sont pourtant enregistrées par le SYTRAL. Il serait intéressant d'avoir l'entièreté des échanges à disposition. Merci.	Les réunions publiques sont disponibles en rediffusion sur la chaîne Youtube du Sytral. Par ailleurs, les comptes-rendu ainsi que les réponses aux questions du chat sont accessibles sur la plateforme dans l'onglet "je m'informe".
Coût global	En quoi les projets de transports par câble sont complexes à monter ou à financer ? Certains ont pensé qu'il suffisait de transposer les coûts du transport par câble de montagne à celui en milieu urbain. Or c'est forcément plus cher. Il faut réaliser des stations, en gérer les accès en faisant des circulations, des ascenseurs, créer des espaces d'attente couverts, des contrôles d'accès, assurer l'intermodalité du câble. Un bus c'est approximativement 300k€. Combien de bus avec leurs frais d'exploitation en comparaison des "160 millions" (sous-estimés) de ce projet de TPC? Pourquoi le coût du projet n'est pas présenté dans la concertation ?? Actuellement plusieurs lignes de bus C19 C20... sont déficitaires comment un TPC pourrait contribuer à l'équilibre financier du réseau ??? 3 s dans l'étude et monocable dans la concertation... est ce parce que vous ne souhaitez pas affoler la population avec le cout de l'équipement qui techniquement serait à mettre en place ?	Le budget prévisionnel est aujourd'hui de 150 à 165 millions d'euros (selon les fuseaux), en incluant en matériel roulant, hors acquisitions foncières (cf dossier de concertation pages 65- 67 -69 -71). Ce budget est basé sur l'hypothèse d'une technologie monocâble, le tricâble étant plus onéreux. Le coût final du projet dépendra de nombreux critères comme la technologie, la longueur du tracé, le nombre de stations, les aménagements paysagers, des équipements connexes... Comme pour tout projet de transport, le budget sera ainsi affiné au fil des études. Le coût des acquisitions foncières et des servitudes ne peut, par exemple, pas être établi tant qu'un fuseau puis un tracé précis soit déterminé. Les alternatives BHNS ont été chiffrées dans le dossier de concertation et vont de 88 M€ à 114 M€ selon le fuseau concerné. Les études d'opportunité ont été réalisées avec l'hypothèse d'une technologie monocâble, qui est un choix raisonnable et adapté au besoin. Toutefois, le choix de technologie est toujours ouvert à ce jour et ne sera décidé qu'à l'issue de la concertation. A noter qu'une ligne de transport en commun n'a pas vocation à être rentable mais à répondre à un besoin de mobilité.
Survol - Covisibilité	Mr Kohlass vous aviez évoqué l'intérêt touristique et ludique des télécabines dans une interview, n'est ce pas contradictoire avec ce qu'on nous dit à savoir que nous ne verrons RIEN en dessous ?	Dans les transports par câble urbains, les cabines peuvent être conçues de manière à empêcher la visibilité verticale sur les habitations survolées. Avec des vitres assez hautes, pouvant être munies de

	Vous pensez résoudre le problème de la gêne visuelle des passagers de la télécabine en occultant certaines parties des vitres. Il faudra aussi que les occupants des habitations mettent aussi des protections sur les vitres de leur appartement pour ne pas être importunés par le passage régulier de cabines toutes les 40 secondes. Est-ce votre solution ? Vitres / vue : p 51 du dossier de faisabilité, il est précisé « on préconisera des dispositifs d'occultation des cabines afin que la vision des cabines vers les habitations soit impossible et que la nuisance pour le riverain se limite à sa propre vision des cabines qui passent... Le dispositif d'opacification contrôlée est celui mis en place à Brest pour empêcher la vue depuis les cabines vers les logements de fonction de la base militaire survolée. Certains vitrages sont opacifiés automatiquement sur une partie préétablie du parcours. A noter que ce système ne dispose pas de retour d'expérience avéré sur des téléphériques 3S ou monocâble. » Quid des retours d'expérience ? La covisibilité étant constante quid des objectifs contemplatifs assignés ad initio par le SYTRAL qui trouvait une vocation touristique. » Comment allons-nous éviter que les passagers des télécabines prennent des photos des clients de la piscine de la Mulatière pour diffusion sur les médias sociaux ?	systèmes type claustra, un plancher et des parois en partie basse opaques, la vision est essentiellement panoramique et la visibilité vers le bas très faible.
Impact foncier et immobilier	Il a été question dans les tracés de pylones dans les propriétés, qu'est-ce que cela implique en terme d'accès, de nuisances et d'expropriation ? Combien d'expropriations sur chacun des tracés ? et sur la valeur des biens immobiliers...on peut en parler ? revendre ou mettre en location son appartement avec vue et bruit télécabine...bonjour l'impact financier... ? Les articles L. 1251-3 à L. 1251-8 du CTrans prévoient la mise en place d'une « servitude d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation de dispositifs de faible ampleur indispensables à la sécurité du système de transport par câbles, sur des propriétés privées ou faisant partie du domaine privé d'une collectivité publique ». L'établissement d'une servitude ouvre le droit à une indemnité qui est fixée par le livre III du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, si aucun accord amiable n'a pu être obtenu dans le délai prévu par le Conseil d'Etat. Pourquoi ne pas faire œuvre de transparence et annonçant les modalités d'indemnisation proposées par cas d'école ?	L'ordonnance n°2015-1495 du 18 novembre et le décret d'application n°2015-1581 ont instauré des servitudes d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation des dispositifs indispensables à la sécurité des installations. Pour les propriétaires concernés, l'indemnité de servitude est établie au cas par cas par des spécialistes fonciers ou France Domaine en fonction de la valeur de la propriété et de la surface concernée. Le SYTRAL entrera en négociation avec chacun des propriétaires concernés afin de conclure un accord amiable. Faute d'accord, une procédure d'expropriation sera mise en œuvre par le Préfet du Rhône, sous le contrôle du juge des expropriations. Les parcelles survolées seront définies et rendues publiques lors de l'enquête publique parcellaire. Les impacts fonciers comparés des tracés BHNS et des fuseaux TPC sont consultable dans le dossier de concertation pages 62 et suivantes. Du fait de sa faible emprise au sol, le TPC est un mode qui nécessite un nombre limité d'acquisitions foncières principalement pour l'implantation des stations et des pylônes. Pour autant, le survol de voiries existantes est privilégié, afin de minimiser les servitudes. Les implantations de stations privilégieront du foncier public plutôt que privé. Comme pour la construction de tout ouvrage, il n'est pas prévu d'indemnisation pour la gêne visuelle à ce stade du projet.

Panne et taux de disponibilité	Comment les habitants feront les jours de maintenance et de grands vents, tous les métiers ne sont pas télétravaillables ?	La résistance au vent d'un transport par câble est liée à la technologie mais également à la conception de la ligne : hauteur, orientation, distance inter pylônes etc... Au cours des études de conception (c'est à dire une fois qu'un tracé est retenu), les concepteurs déterminent une vitesse de vent maximum en se fondant sur les recommandations du STRMTG (Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés) et les caractéristiques propres du système. Cependant, en deçà de ce seuil nécessitant l'arrêt du transport par câble et le rapatriement des cabines en station, le constructeur et l'exploitant peuvent déterminer une vitesse de vent au-delà de laquelle le transport n'est plus confortable pour les usagers et au-delà duquel il faut réduire la vitesse. Ces éléments et seuils figurent dans le dossier de concertation pages 44 et 45 : - Pour le monocâble, la vitesse d'exploitation est réduite à partir de 55km/h de vent, la mise à l'arrêt est décidée à partir de 90km/h; - Pour le tricâble, la vitesse d'exploitation est réduite à partir de 70km/h de vent et la mise à l'arrêt décidée à partir de 110km/h. La technologie 3S offre une meilleure tenue au vent grâce à ses 2 câbles porteurs. Malgré les apparences, le vent n'atteint qu'exceptionnellement à Lyon les 90km/h : compte tenu des conditions météorologiques enregistrées (le SYTRAL s'est basé pour ses études sur les données des 10 dernières années des stations météo du territoire) sur la métropole de Lyon, la différence d'indisponibilité entre les systèmes est estimée à seulement 9h par an : 11h/an en monocâble et à 2h/an en tricâble (3S). Comme sur l'ensemble du réseau des TCL, un plan de remplacement transport, le plus souvent par des bus ou navettes sera mis en place dès que la ligne de transport par câble sera à l'arrêt.
	Comment proposer un TPC avec jours de grand vent, jours de maintenance à des gens qui travaillent à Lyon ?	
	Et comment fera t-on pour circuler si les cabines sont à l'arrêt ?	
	P.4 du dossier de concertation il est noté « Pourtant, contrairement aux idées reçues, le taux de disponibilité des transports par câble est équivalent à ceux des métros, souvent supérieur à 99,5% tout événements confondus. » Toutefois, en P 40 du rapport de faisabilité, il est quantifié un total de 365,8h d'indisponibilité par an. Soit un impact sur le disponibilité de 5.3% pourquoi ne pas expliciter les chiffres de votre rapport plus territorialisé que ceux du STRMTG ? Pourquoi ne prendre que les chiffres les plus favorables ?	
Sécurité dans les cabines	la SECURITE dans les cabines ???	C'est une problématique globale dans les transports sur laquelle le Sytral travaille constamment. L'ensemble des véhicules et des stations sont équipés de caméras dont les images sont renvoyées à un PC Sécurité. Des boutons d'alarme équipent l'ensemble des véhicules, des cabines dans le cas présent, permettant à une équipe de secours ou de police de porter assistance dès arrivée de la cabine en station. Les interstations représentent des temps courts, de l'ordre de deux à trois minutes.
	Quid de l'insécurité dans toutes ces télécabines ? Enfermé à 50m de hauteur avec un agresseur	
	Et l'insécurité comment vous solutionner le problème ?	
	Les transports en commun de Lyon arrivent sur le podium des transports les moins sûrs ; comment on gère la sécurité dans des cabines ?	
Insertion des pylônes et stations	Que pense les Bâtiments de France d'une implantation de câble dans le ciel, de la pollution visuelle engendrée ?	Les études de faisabilité publiées en janvier 2022 répondent à un certain nombre de questions posées jusqu'à présent. Il faut cependant garder en tête que ces études sont très amont, les éléments de calculs ont été fondés sur des hypothèses, des ratios et des retours d'expériences d'autres systèmes similaires. En effet, ces études visaient à travailler l'intérêt et l'opportunité du mode ainsi que les tracés possibles et rendant le meilleur service en termes de transport. Il est à ce stade trop tôt pour connaître le nombre de
	Où est l'écologie de tonnes de béton, de pollution visuelle/sonore/psychologique comparé à un réseau adapté de bus ?	
	quel nombre de pylônes finalement ? Aucune indication chiffrée	
	Si les tracés nord sont retenus quid de l'implantation des pilones dans des zones de balnes très sensibles ?	

	La présentation du projet ne fait pas apparaître l'image des stations pouvez vous faire figurer en volume et à l'échelle la station qui pourrait être implantée sur le plateau du grand cedre ? Quid de l'avis du BRGM et des Bâtiments de France / Monuments Historiques ? Et l'impact visuel des pylônes, on en fait quoi ? Et la pollution visuelle non négligeable ? La commission des balmes est elle en accord avec l'insertion de pylones ? Quand vous parlez d'emprise au sol limitée comme atout, pourriez-vous nous dire combien de m3 sont nécessaires pour les pylônes et pour les stations ? avez-vous prévu des systèmes aussi pour limiter la visibilité des cabines depuis le sol ??	pylones, leur emplacement, le type de fondations. Si le projet devait être poursuivi et en amont du dépôt de l'ensemble des dossiers de demandes d'autorisations administratives et de la rédaction de l'étude d'impact, des études approfondies seront menées qui se s'appuieront cette fois sur un tracé et un système réel. Ces études à venir répondraient alors à vos questions de manière plus précise et surtout sur un tracé défini et non sur des hypothèses de tracés. Cette seconde phase n'interviendra que si le Sytral, à l'issue de la concertation, décide de poursuivre le projet. Les architectes des bâtiments de France ont été rencontrés et informés lors des études de faisabilités du projet de transport par câble Francheville <> Lyon. A l'issue de la concertation, si un fuseau ou une alternative est retenue pour être approfondie, le Sytral veillera particulièrement à ces sujets d'insertion et d'intégration dans le tissu urbain existant. Les architectes des bâtiment de France seront associés et consultés lors des phases d'études ultérieure.
Impact environnement et paysage	Pourquoi un projet aussi insensé sur le plan de son impact sur l'environnement est porté par les écologistes ? On apprend dans le dossier de concertation que le téléphérique peut occasionner des effets temporaires ou permanents sur les espèces d'oiseaux, pas plus d'information ? vous insérez l'information à tire d'aile page 14, c'est tout à fait cela très rapidement, mais sans aucun fond et mesures d'indications !	Si le projet devait être poursuivi et en amont du dépôt de l'ensemble des dossiers de demandes d'autorisations administratives et de la rédaction de l'étude d'impact, des études approfondies seront menées qui se s'appuieront cette fois sur un tracé et un système réel. Ces études à venir répondraient alors à vos questions de manière plus précise et surtout sur un tracé défini et non sur des hypothèses de tracés. Cette seconde phase n'interviendra que si le Sytral, à l'issue de la concertation, décide de poursuivre le projet.
Vent	Est il possible d'avoir les données de vent depuis 2005 ?	Les études de faisabilité démontrent que le transport par câble est adaptée aux conditions météorologiques du territoire. Plus d'informations dans les onglets "FAQ" de la plateforme (https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/55/) et "Je m'informe".
Intérêt et objectifs du projet	comment le téléphérique peut il désengorger alors que ce sera juste une déserte locale ? Désengorgement de l'ouest ou desserte locale, la position n'est pas claire. Comment concerter dans le flou ? quel interet pour les habitants de la mulatiere d'aller à francheville ? ce n est pas un transport pour nous mais pour francheville. Seuls quelques franchevillois sont interessés par le TPC alors que c'est la commune la moins impactée, ou est l'intérêt général ? Comment nous assurer que les embouteillages de la montee Gal de Gaulle et rue Stephane Dechant disparaîtront ou à tout le moins seront diminués ? QUID du recoupement avec le Stratégie Nationale Bas Carbone ?	Le projet de transport par câble n'a pas vocation à désengorger seul la totalité de l'ouest de la Métropole mais bien de proposer une desserte du territoire qui constitue un élément d'un maillage global en transports en commun. Les estimations de report modal de chaque fuseau sont fournies dans les études de faisabilité, disponibles ici : https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/116/

	COMMENT POUVEZ VOUS DIRE QUE VOUS ETES MEFIANTS SUR LA FREQUENTATION A VENIR DANS LES BUS (PANDEMIE, TELETRAVAIL) ET DONC HESITEZ A ENGAGER CERTAINS INVESTISSEMENTS ET PARALLELEMENT PARIER SUR UNE UTILISATION MASSIVE DU TPC?	
Lignes de bus actuelles	Monsieur Kohlhass a mentinné le bus 17 qui ne passe pas le dimanche pourquoi?	La ligne 17 ne bénéficie pour l'instant pas d'une exploitation les dimanches. Elle est cependant exploitée le reste des jours de l'année.
Le mode transport par câble	Combien pèse une cabine ?	Le poids d'une cabine dépend de son dimensionnement. Il est à ce stade trop tôt pour connaître ces données précises.
	QUELS SONT LES INCONVENIENTS DU TPC IDENTIFIES PAR LE SYTRAL?	Une analyse multicritères est présentée dans le dossier de concertation en page 70 et 71. Cette synthèse permet de mieux appréhender les volets où le TPC est plus ou moins contraignant par rapport à l'alternative BHNS selon le fuseau.
Ecoles	Si un tracé sud est est choisi, à La Mulatière, une station sera implantée entre deux écoles : maternelle et primaire : sur la Balme Frere benoit, est ce judicieux ? J'ai lu que vous vouliez apaiser les abords des écoles de Lyon. Quid des petits écoliers de La Mulatière qui bénéficient actuellement d'un abord apaisé ? Comme l'école Paul Fabre à Sainte Foy ?	L'emplacement des pylônes et des stations n'est pas défini à ce stade. Cela fait partie des thématiques ouvertes à la concertation.
	Les écoles survolées vont subir le bruit des câbles et machinerie en permanence. Est-ce juste ?	L'emplacement des pylônes et des stations n'est pas défini à ce stade. Cela fait partie des thématiques ouvertes à la concertation.

Annexe : Présentation powerpoint de la soirée



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

du 15 novembre 2021 au 15 février 2022

Réunion Publique La Mulatière

Jeudi 27 janvier 2022

Construisons ensemble le transport par câble

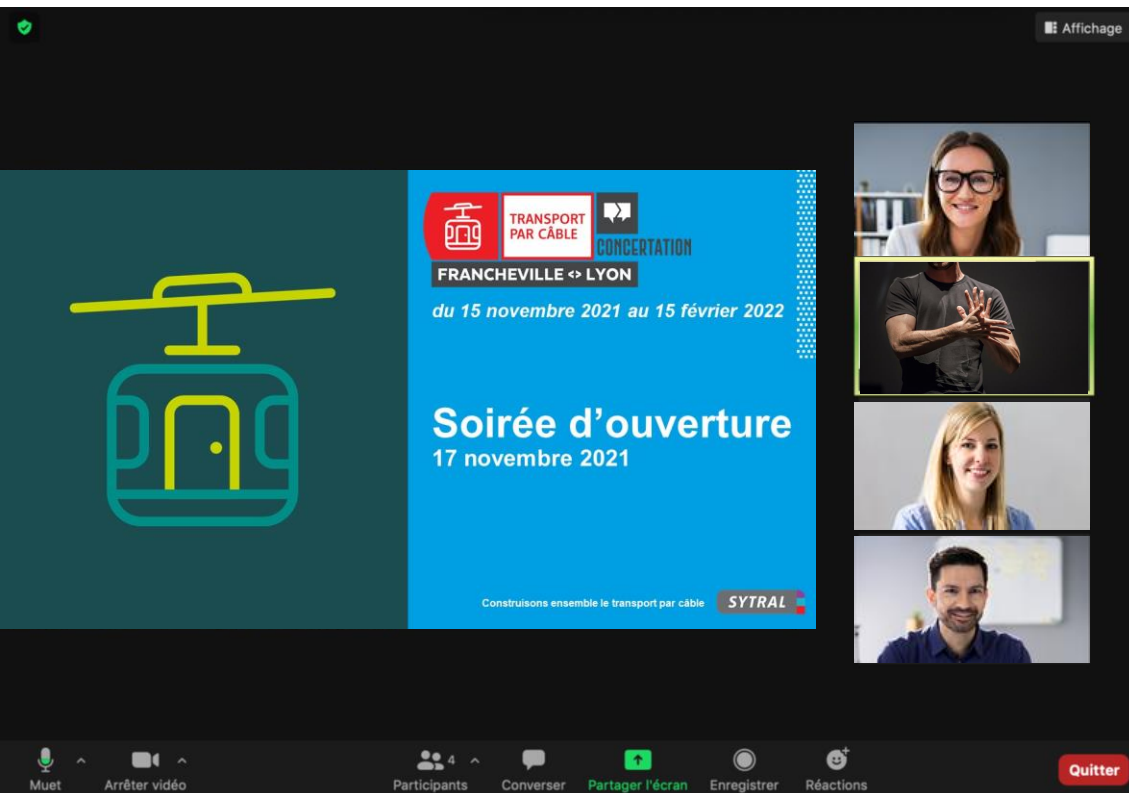
SYTRAL

Introduction

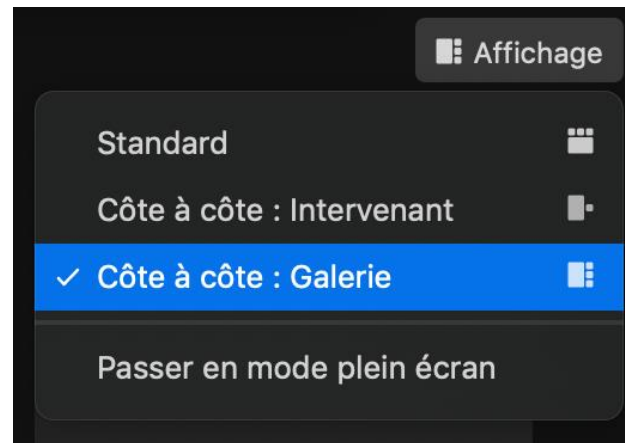


Pour suivre cette réunion en langue des signes

1 Cliquez sur AFFICHAGE



2 Cliquez sur GALERIE



3 Cliquez sur le bouton en haut à droite de la vignette du traducteur LSF
Tandem Interprétation
et cliquez sur EPINGLER

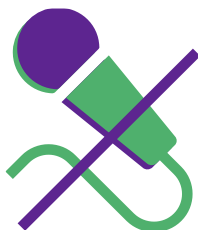


Si vous souhaitez voir le traducteur en plein écran, cliquez sur AFFICHAGE / INTERVENANT

Mode d'emploi pour une réunion réussie

En visio sur ZOOM

**Durant la
présentation initiale**



Les micros sont coupés
pour permettre à tous
une écoute de qualité

**Durant le temps d'échanges,
vous avez la possibilité de...**



Transmettre vos avis ou
remarques via l'outil
Converser/Discuter



Demander à prendre la parole
pour poser émettre un avis
grâce à l'outil Lever la main

Après la réunion

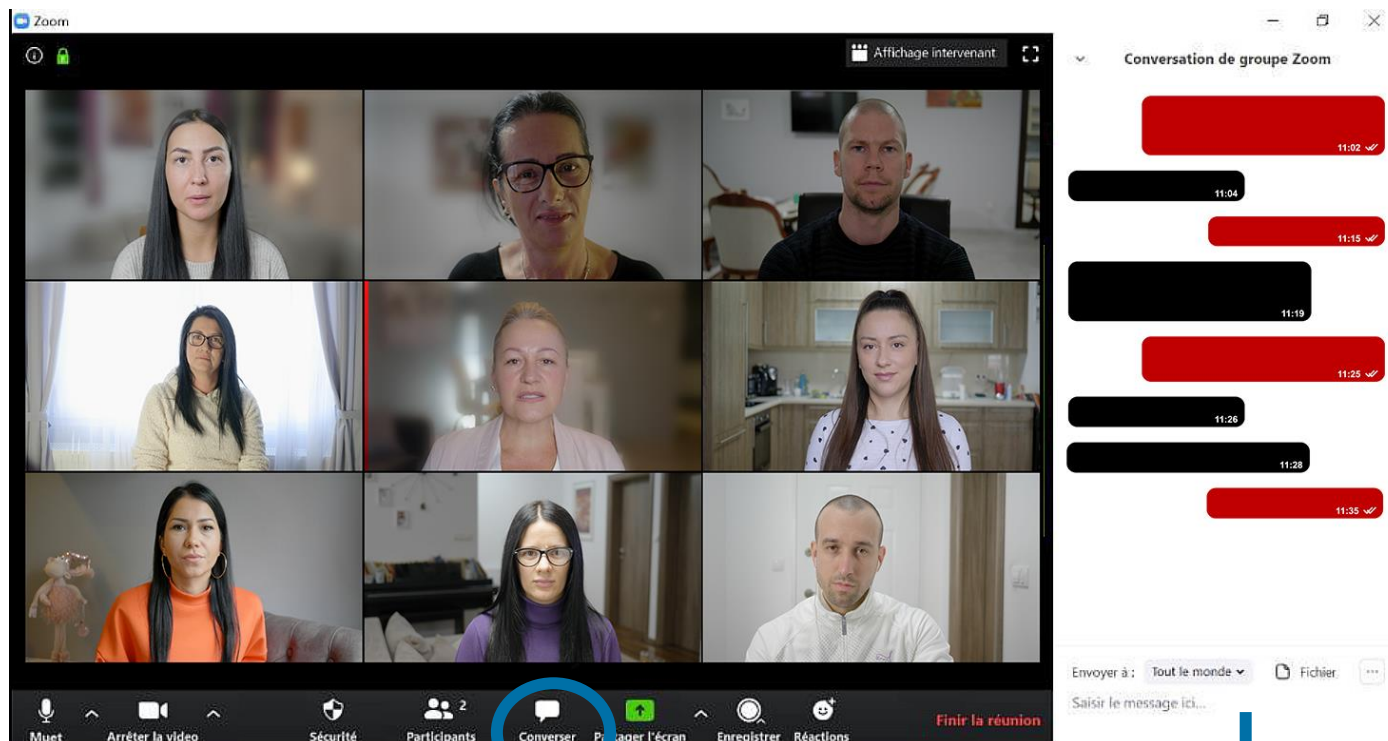
Possibilité de déposer vos avis ou remarques après la réunion sur franchevillelyon-sytral.fr



Donner votre avis : comment faire ?

En visio sur ZOOM

Sur franchevillelyon-sytral.fr



UTILISER LE TCHAT
POUR DONNER VOTRE AVIS



POSER UNE QUESTION OU DONNER
VOTRE AVIS

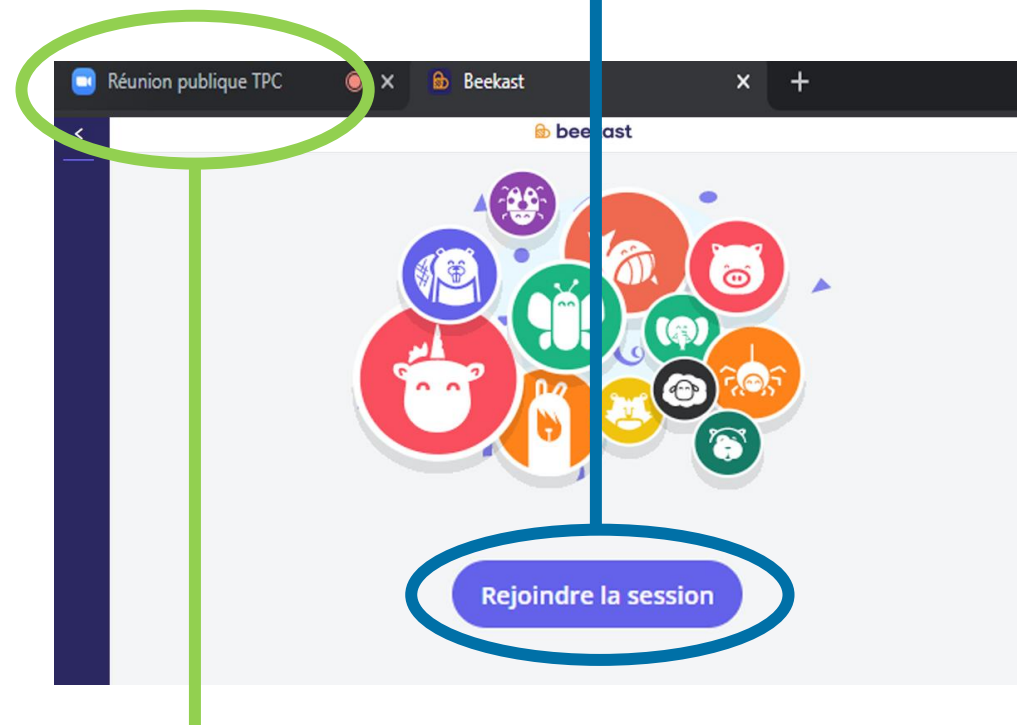
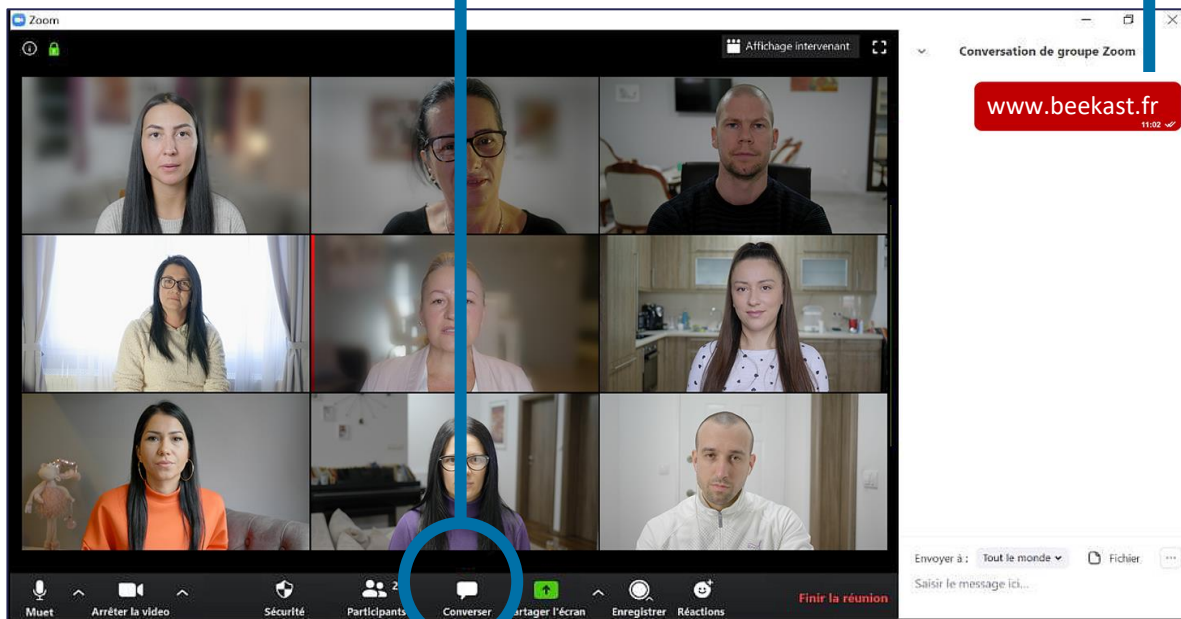


Comment contribuer sur Beekast ?

APPUYER SUR CONVERSER POUR
ACCÉDER AU FIL DE DISCUSSION

CLIQUER POUR OUVRIR LE LIEN
BEEKAST DANS UN NOUVEL ONGLET

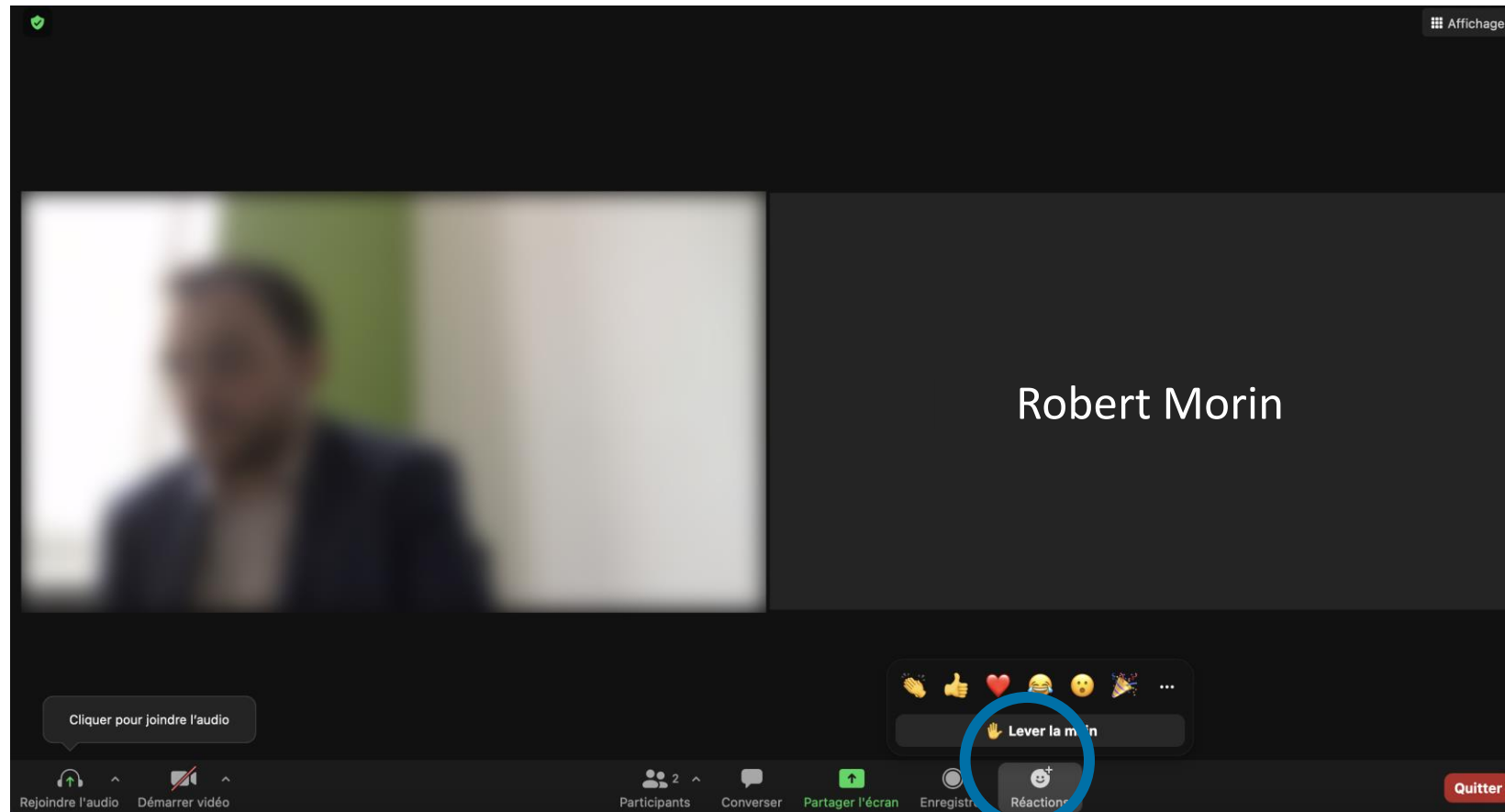
CLIQUER SUR REJOINDRE LA SESSION
POUR CONTRIBUER



REVENIR SUR VOTRE ONGLET ZOOM
POUR SUIVRE LA REUNION PUBLIQUE



Outil « Lever la main » : comment faire ?



LEVER LA MAIN POUR DONNER
VOTRE AVIS OU POSER UNE
QUESTION



Un numéro de téléphone à disposition

**En cas de mauvaise connexion,
plusieurs numéros de téléphone
sont à votre disposition :**

+33 1 7095 0103

+33 1 7095 0350

+33 1 8699 5831

+33 1 7037 2246

+33 1 7037 9729

ID de réunion : 848 3980 1458

Les règles du jeu



Dialogue et
écoute



Recueil des
contributions



Respect des
intervenants

**Cette réunion est enregistrée et sera diffusée
sur la chaîne YouTube du SYTRAL**

**Vous pouvez couper votre caméra,
si vous ne souhaitez pas apparaître.**

Les intervenants ce soir

ELU

- > **Jean-Charles KOHLHAAS**
Vice-Président du SYTRAL

GARANTS CNDP

- > **Claire MORAND**
- > **Jean-Luc CAMPAGNE**

ANIMATION

- > **Marilyne GENEVRIER**
Animatrice-Modératrice

SYTRAL

- > **Caroline PROSPERO**
Directrice du Développement
- > **Séverine LARDELLIER**
Responsable concertation

BUREAU D'ÉTUDES

- > **Emilie BURQUIER**
Directrice d'Etudes SETEC

Sondage pour mieux vous connaître

Lien Beekast disponible dans le tchat
ouverture dans une nouvelle fenêtre

Dans quelle ville résidez-vous ?

- > Francheville
- > Sainte-Foy-Lès-Lyon
- > La Mulatière
- > Lyon 2^{ème} arrondissement
- > Lyon 7^{ème} arrondissement
- > Lyon 5^{ème} arrondissement
- > Chaponost
- > Oullins
- > Brindas
- > Tassin-la-demi-Lune
- > Autre ville ou arrondissement de Lyon

Nous vous attendons sur Beekast

Déroulé de la réunion publique

Introduction : Vice-Président, Garants

Séquence 1 **Le besoin d'une offre en transport public pour l'ouest de la Métropole (Francheville/Ste-Foy-lès-Lyon/La Mulatière)**

Modely, outil de modélisation

Analyse des flux, perspectives 2030, zoom sur La Mulatière

Expressions et temps d'échanges

Séquence 2 **Itinéraires, insertion, fréquentation et modes envisagés**

4 fuseaux/itinéraires proposés

Décryptage insertion d'une ligne de transport par câble

Décryptage des estimations de fréquentation

Destinations à prioriser

Expressions et temps d'échanges

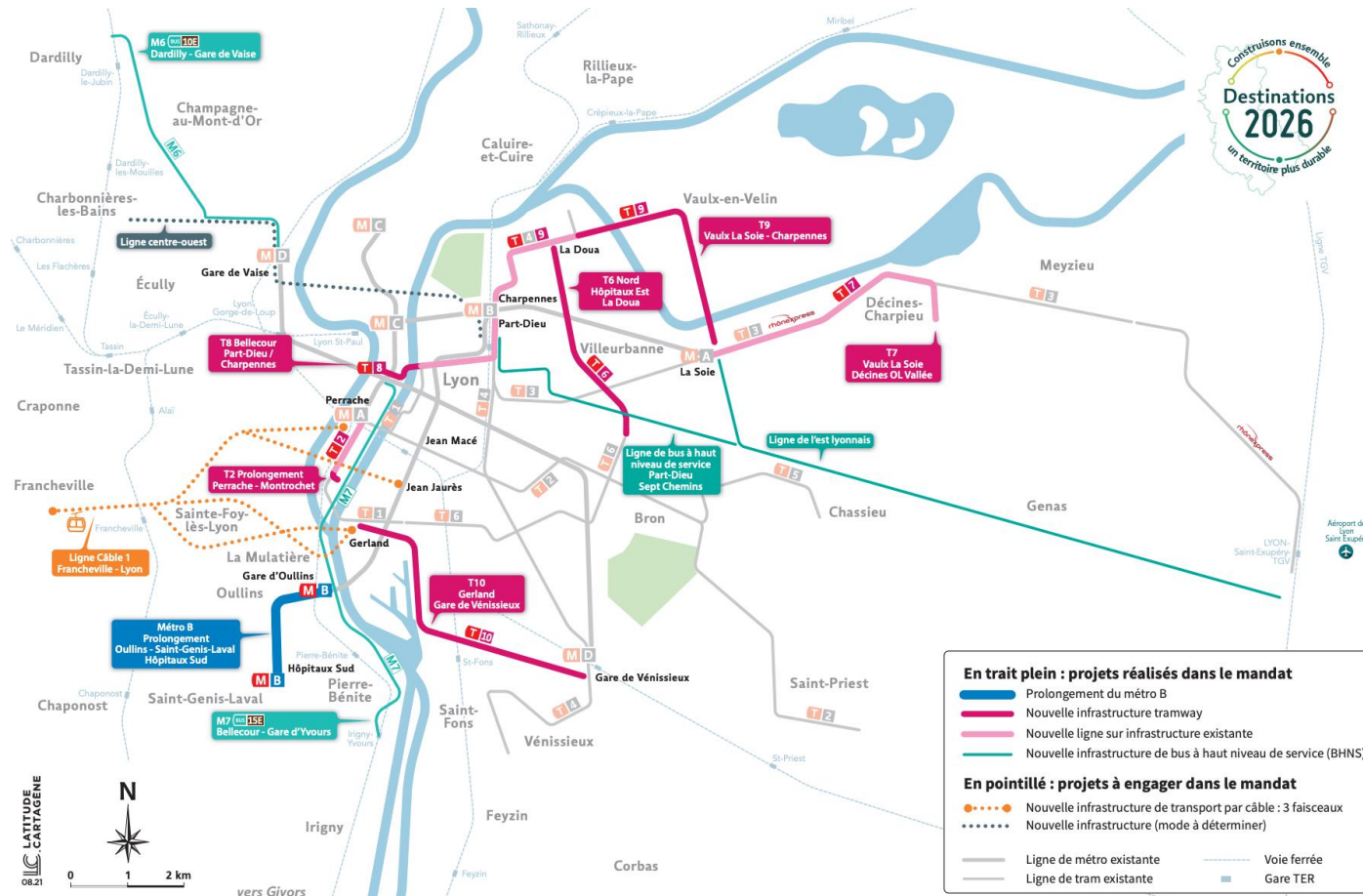
Séquence 3 **Processus de concertation et de décision**

Conclusion : Principaux Enseignements

Accueil

Jean-Charles KOHLHAAS,
Vice-Président du SYTRAL

Destinations 2026 : 3 objectifs affirmés



RÉPONDRE À L'URGENCE CLIMATIQUE



PARTICIPER À LA COHÉSION DES TERRITOIRES



SOUTENIR LA RELANCE ÉCONOMIQUE LOCALE

+ DE 2,5 MILLIARDS D'EUROS D'INVESTISSEMENT POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN D'ICI 2026

4 grands objectifs pour la desserte Francheville <>Lyon

Répondre aux besoins de déplacements de l'ouest de la métropole en développant les transports en commun



Améliorer et fiabiliser le temps de parcours depuis Francheville vers le centre de la métropole



Accompagner la mise en place de la Zone à Faibles Émission et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air



Apaiser les communes et quartiers desservis en diminuant le trafic automobile



Grandes tendances de la concertation du projet de transport par câble Francheville <>Lyon

Participation du 15 novembre 2021 au 19 janvier 2022

Plusieurs temps d'échanges pour informer, échanger, présenter l'opportunité du transport par câble et ses alternatives en BHNS

Une réunion d'ouverture,
2 réunions publiques
et un atelier intermodalité

Des stands mobiles dans les communes



Soirée d'ouverture projet transport par câble Francheville Lyon



3360 participants
1815 contributions
1323 questions



Besoins de mobilité : les principales attentes exprimées lors de la phase 1 de concertation

Des attentes sur les transports en commun

- > Des connexions attendues : vers le métro B Oullins, la C20 vers Lyon 5
- > Le renfort de l'offre en transports en commun : C19, C20, C20E, 17, 14 et 8...
- > Le développement du Tram Train de l'Ouest Lyonnais vers Saint-Paul
- > Le métro E comparé au transport par câble malgré des objectifs différents (desserte, fréquentation, calendrier)

Des dessertes à réaliser

- > Le désenclavement de La Mulatière
- > Un accès rapide et direct vers le centre de la Métropole depuis La Mulatière
- > De meilleures liaisons entre les différents secteurs de La Mulatière (Nord-Sud, Haut-Bas)

Des réserves fortes sur le mode transport par câble urbain

- > L'insertion (stations, pylônes), le survol (habitat, espaces naturels), les nuisances sonores...

Le mot des Garants CNDP

Claire MORAND & Jean-Luc CAMPAGNE

Construisons ensemble le transport par câble



SYTRAL

Une concertation réglementaire placée sous l'égide de 2 Garants indépendants CNDP



MA PAROLE A DU POUVOIR



Claire Morand



Jean-Luc Campagne

Indépendance

Neutralité

Transparence

Egalité

Argumentation

Inclusion

Pour une concertation sincère et transparente

Séquence 1

Le besoin d'une offre en transport public pour l'ouest de la Métropole (Francheville/ Ste-Foy-lès-Lyon/La Mulatière)

Caroline PROSPERO, Directrice du Développement

Les données déplacements issues de l'outil multimodal Modely,

Un modèle de modélisation multimodal des déplacements



- Conçu et utilisé en partenariat : métropole lyonnaise, SYTRAL, Etat, Région Auvergne-Rhône-Alpes

Méthode : l'utilisation du modèle permet dans le cadre des études

- de caractériser les déplacements en situation actuelle des habitants, modélisés à partir de l'enquête ménage déplacements (2015) (indicateurs utilisés : origine-destination du trajet, mode de transport, période de déplacement) ;
- d'évaluer d'une manière prospective l'évolution des déplacements et de leurs caractéristiques en fonction des différents projets de la Métropole, à un horizon donné (2030).

De forts enjeux de mobilité pour l'ouest de la métropole

situation 2015

Flux de Déplacements par jour en 2015



55 % réalisés en voiture



De forts enjeux de mobilité pour l'ouest de la métropole

situation 2030

Flux de Déplacements par jour en 2030

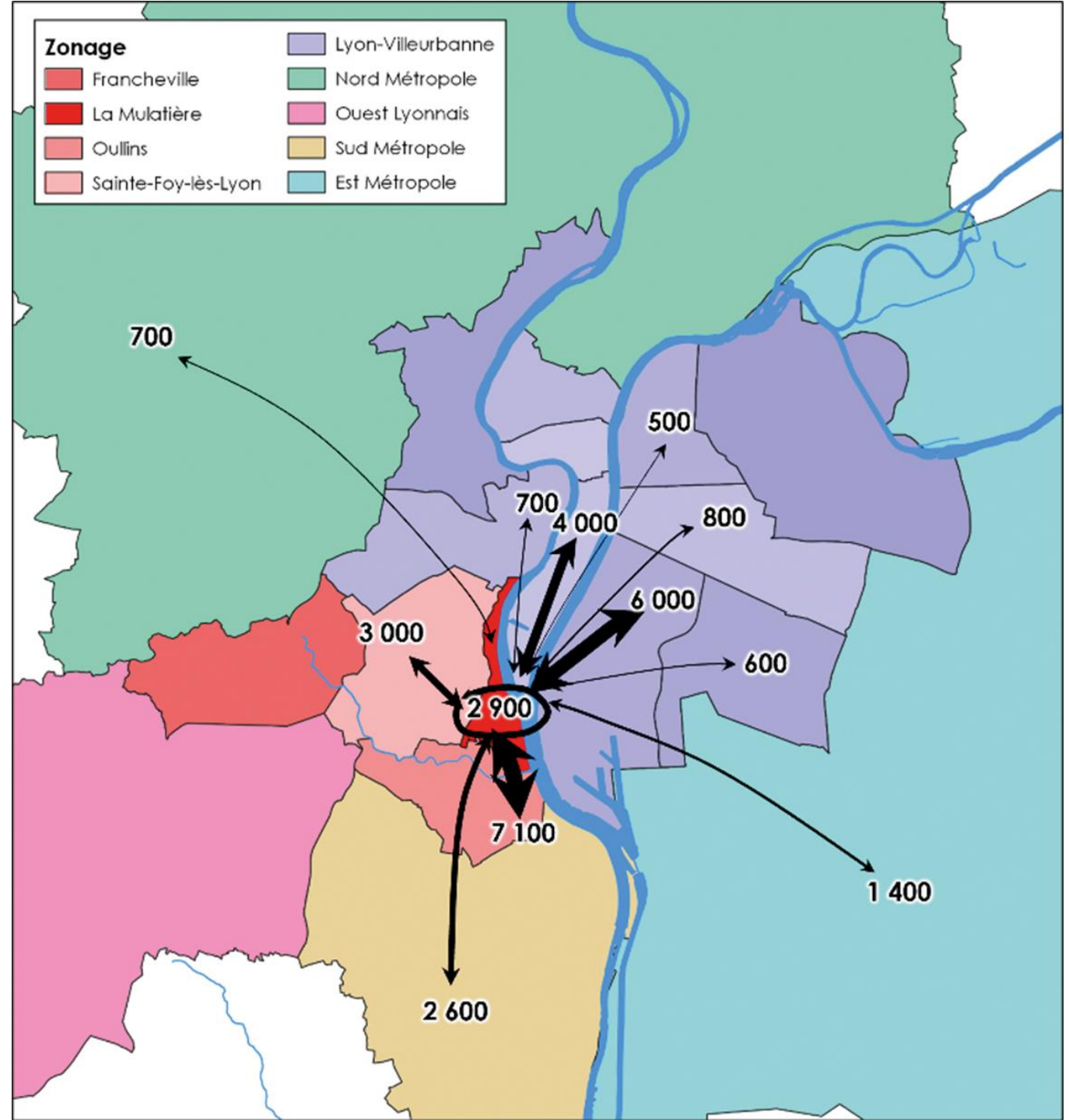


+ 27 500
habitants
+ 14 000
déplacements

50 minutes pour
relier Francheville
à Lyon

Zoom sur la mobilité de La Mulatière

- Des déplacements importants vers Lyon (2^{ème} et 7^{ème} arrdts) et Oullins
- Une forte utilisation des transports en commun, surtout pour les liaisons avec Oullins et Lyon
- De nombreux déplacements effectués à pied



Quels sont vos besoins de mobilité ?

Lien Beekast dans le tchat (ouverture dans une nouvelle fenêtre)

Pour vous, vers quelles destinations faudrait-il développer des alternatives à la voiture individuelle à partir de La Mulatière ?
(plusieurs réponses possibles)

- > Lyon 2^{ème}
- > Lyon 5^{ème}
- > Lyon 7^{ème}
- > Francheville
- > Sainte-Foy-lès-Lyon
- > Oullins
- > Tassin-la-Demi-Lune
- > Craponne
- > Un autre arrondissement de Lyon
- > une autre commune plus à l'ouest
- > une autre commune plus à l'est

Nous vous attendons sur Beekast

Quels sont vos besoins de mobilité ?

Lien Beekast dans le tchat (ouverture dans une nouvelle fenêtre)

Pour quel type de trajet vos besoins de mobilité nécessiteraient une nouvelle alternative à la voiture individuelle ?
(plusieurs réponses possibles)

- > Déplacements pendulaires en semaine
(domicile-travail, domicile-lieu d'étude...)
- > Déplacements en soirée
- > Déplacements le week-end

Nous vous attendons sur Beekast

Vous avez la parole

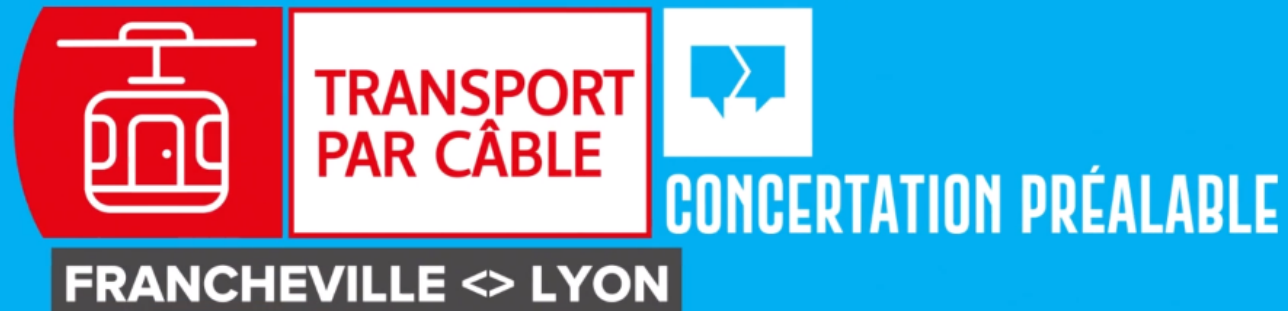
**Vos avis sur les besoins de mobilité
de l'ouest de la Métropole
et de La Mulatière**

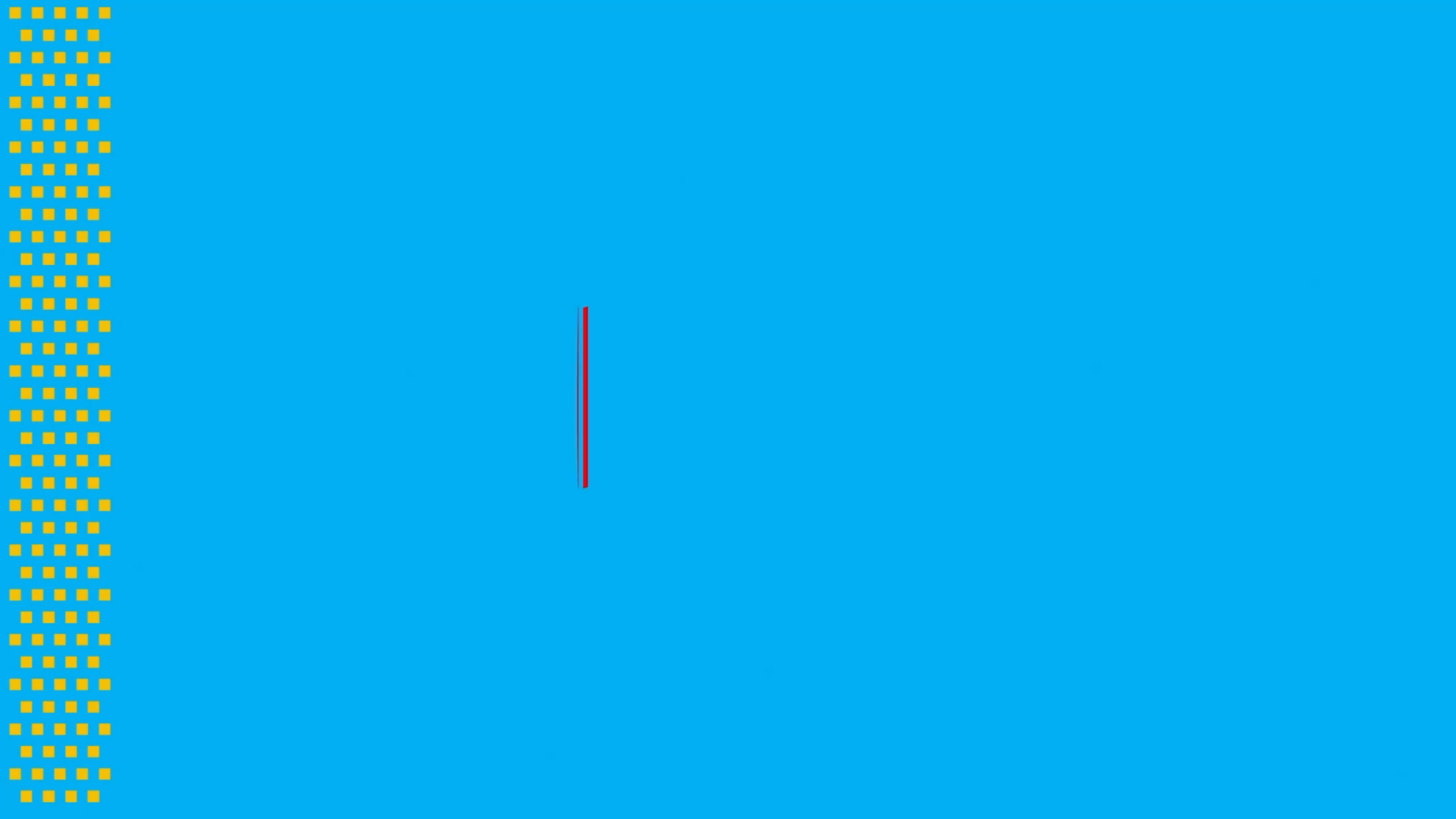
Séquence 2

Projet : Itinéraires, insertion, fréquentation et modes envisagés

Emilie BURQUIER, Directrice d'Etudes SETEC

Projet Francheville <> Lyon : 4 fuseaux possibles en transport par câble ou en BHNS





Domaine de pertinence du mode de transport par câble



Atouts

- Franchissement d'obstacles et de dénivelés
- Liaisons directes et rapides de point à point
- Peu de temps d'attente avec la possibilité de fortes fréquences
- Capacités de transport comparables à celle d'un tramway
- Technologie respectueuse de l'environnement, peu consommatrice d'énergie
- Travaux avec un impact limité

Contraintes

- Tracé en ligne droite entre stations, ne permettant pas d'évitements
- Contraintes réglementaires de survol et de distances au bâti
- Survol des habitations problématique
- Emprise et accessibilité aux stations aériennes
- Implantation de pylônes dont le nombre dépend de la technologie
- Périodes d'arrêt d'exploitation pour maintenance

Conditions D'application

- Coupures physiques, naturelles (fleuve, relief...) ou anthropiques (infrastructures...) dont le franchissement implique des ouvrages coûteux ou des détours importants
- Enjeux de circulation et de volume de trafic attendu
- Pas d'autres modes économiquement plus avantageux

Domaine de pertinence du mode de transport par câble



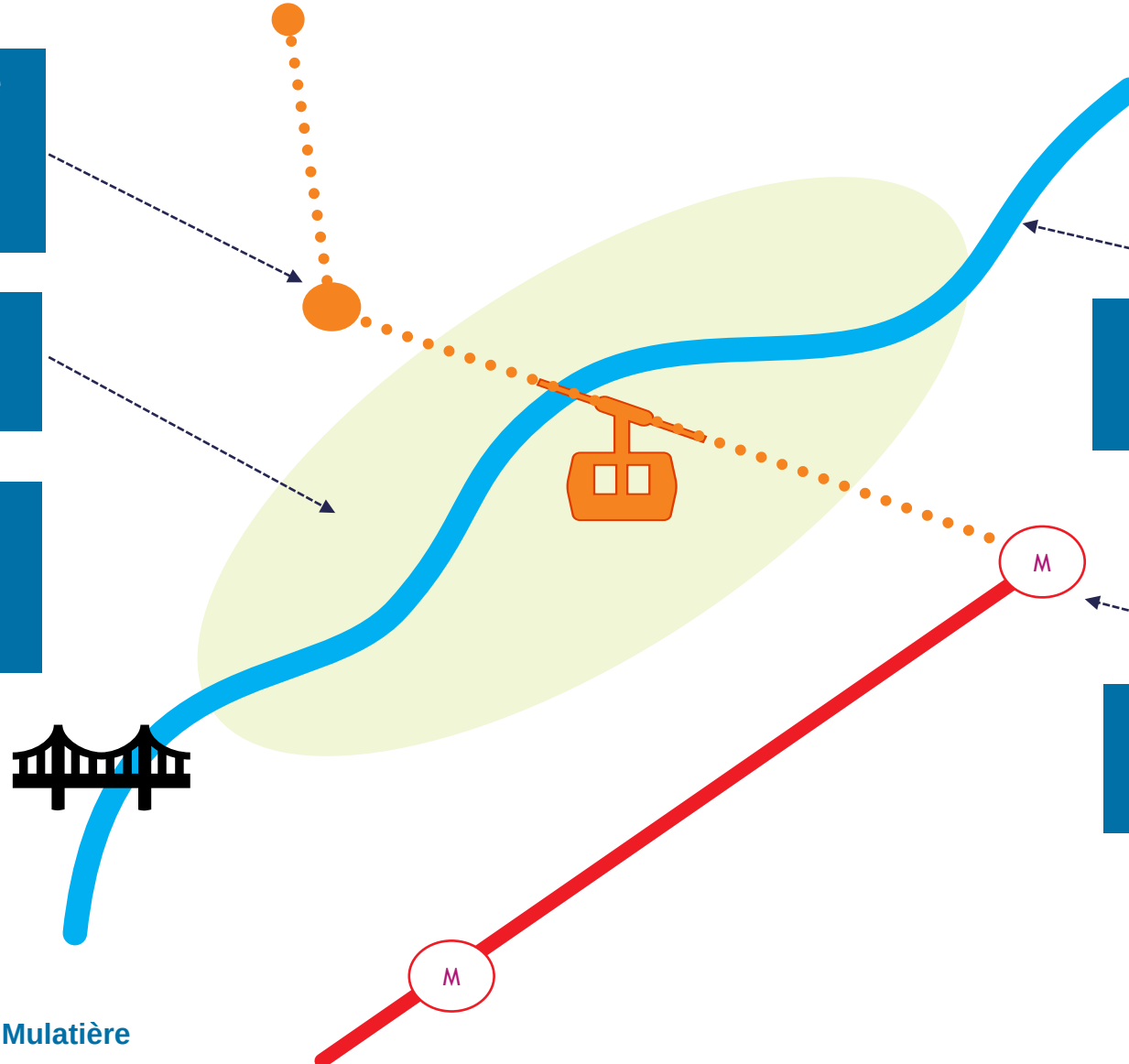
Un nombre de stations limité & Peu de changements de direction

Un survol en zones peu contraintes

Pas d'ouvrage de franchissement à proximité du trajet du TPC

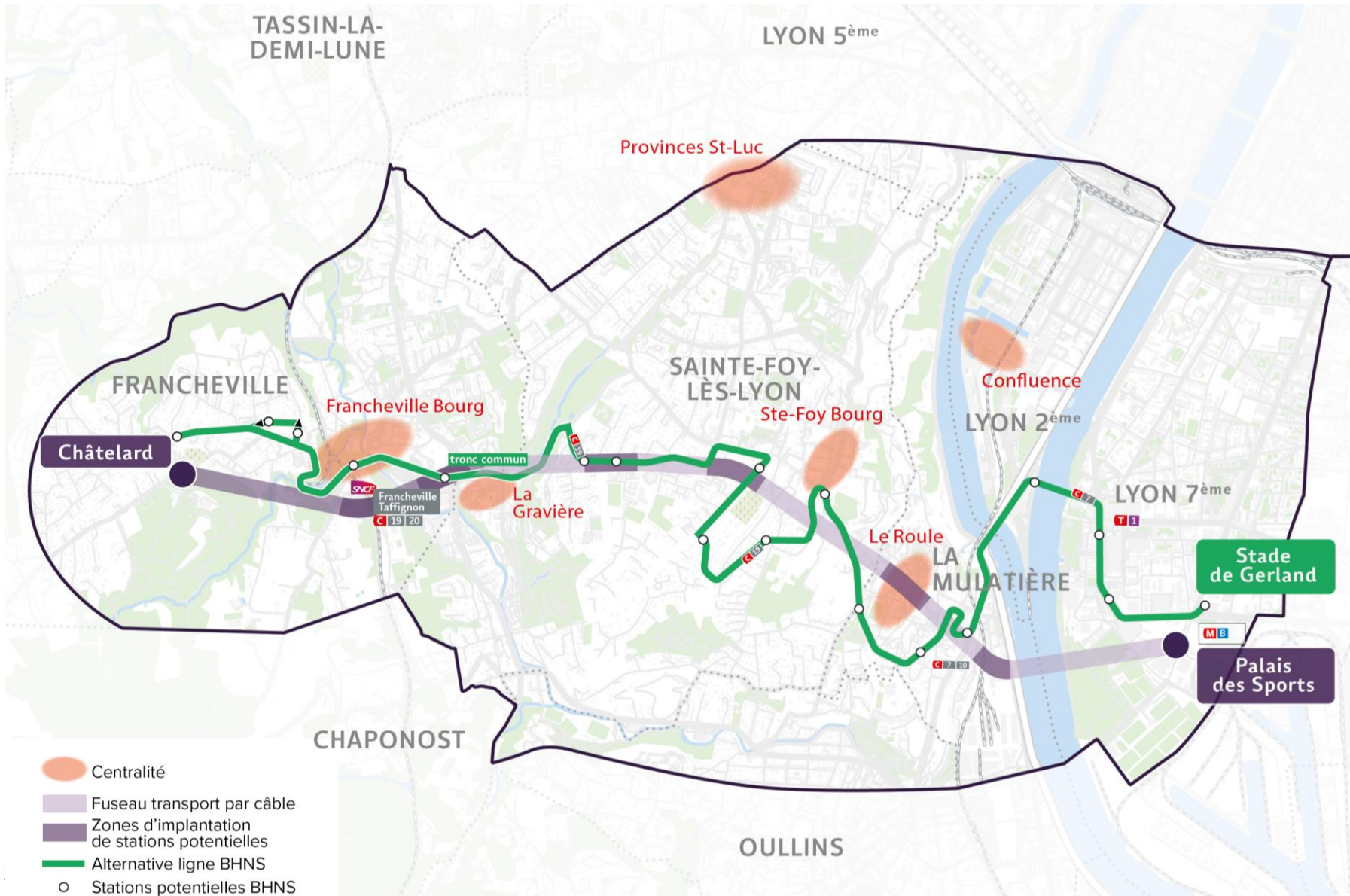
Un franchissement d'obstacle

Une interconnexion au réseau structurant



Profil du transport par câble à La Mulatière

Exemple du Fuseau Centre : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland



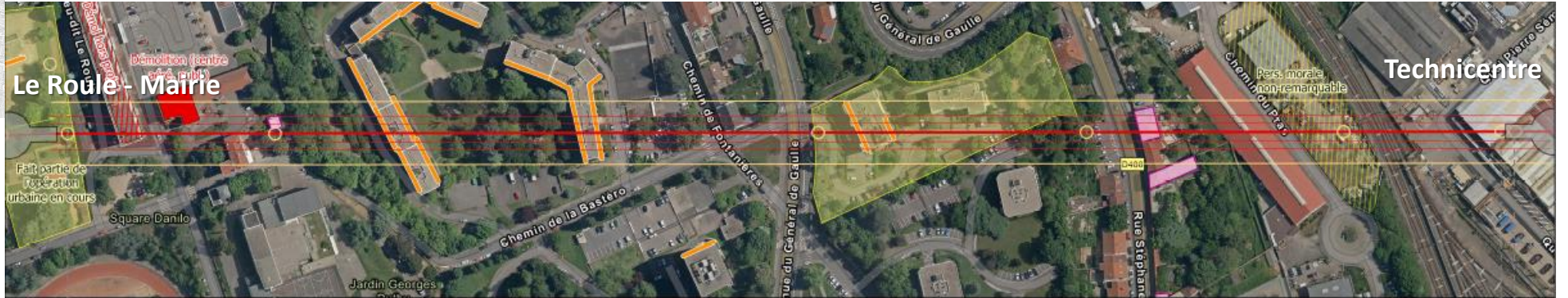
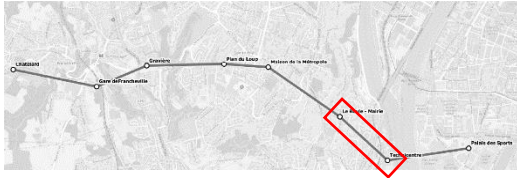
Profils présentés à titre indicatif

Non définitifs, ils permettent de s'assurer de la faisabilité et d'illustrer les impacts du système.

La suite des études permettra de les optimiser.

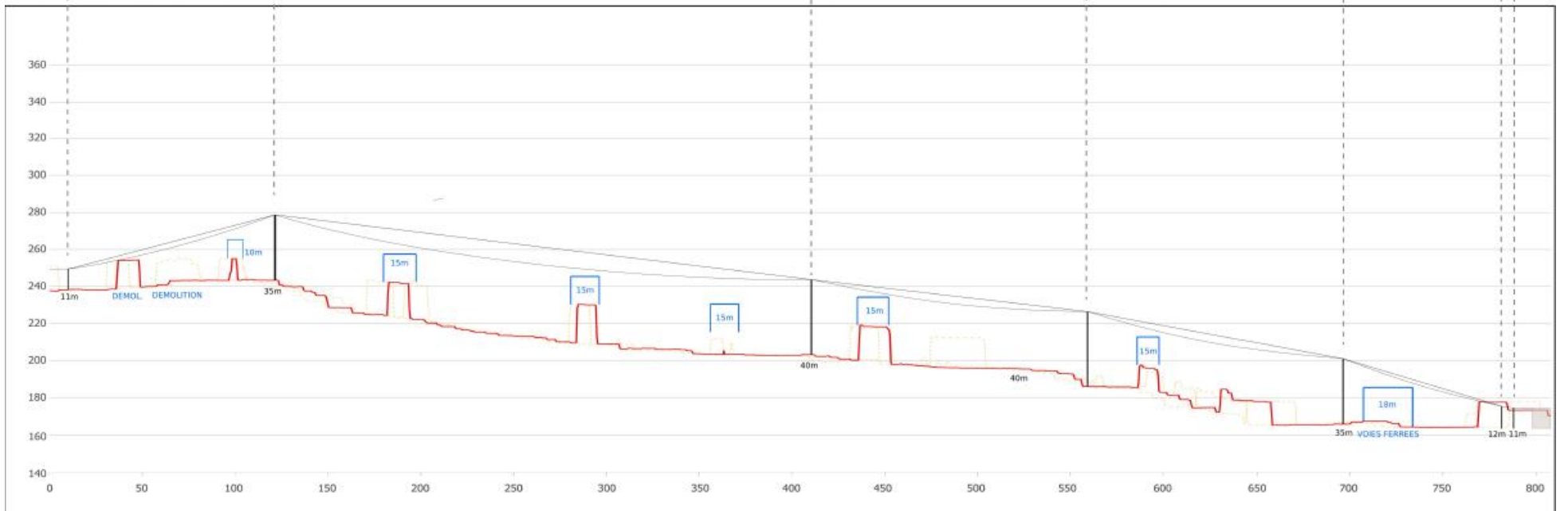
Profil du transport par câble à La Mulatière

Exemple du Fuseau Centre : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland



Profil présenté à titre indicatif
Non définitifs, ils permettent de s'assurer de la faisabilité et d'illustrer les impacts du système.

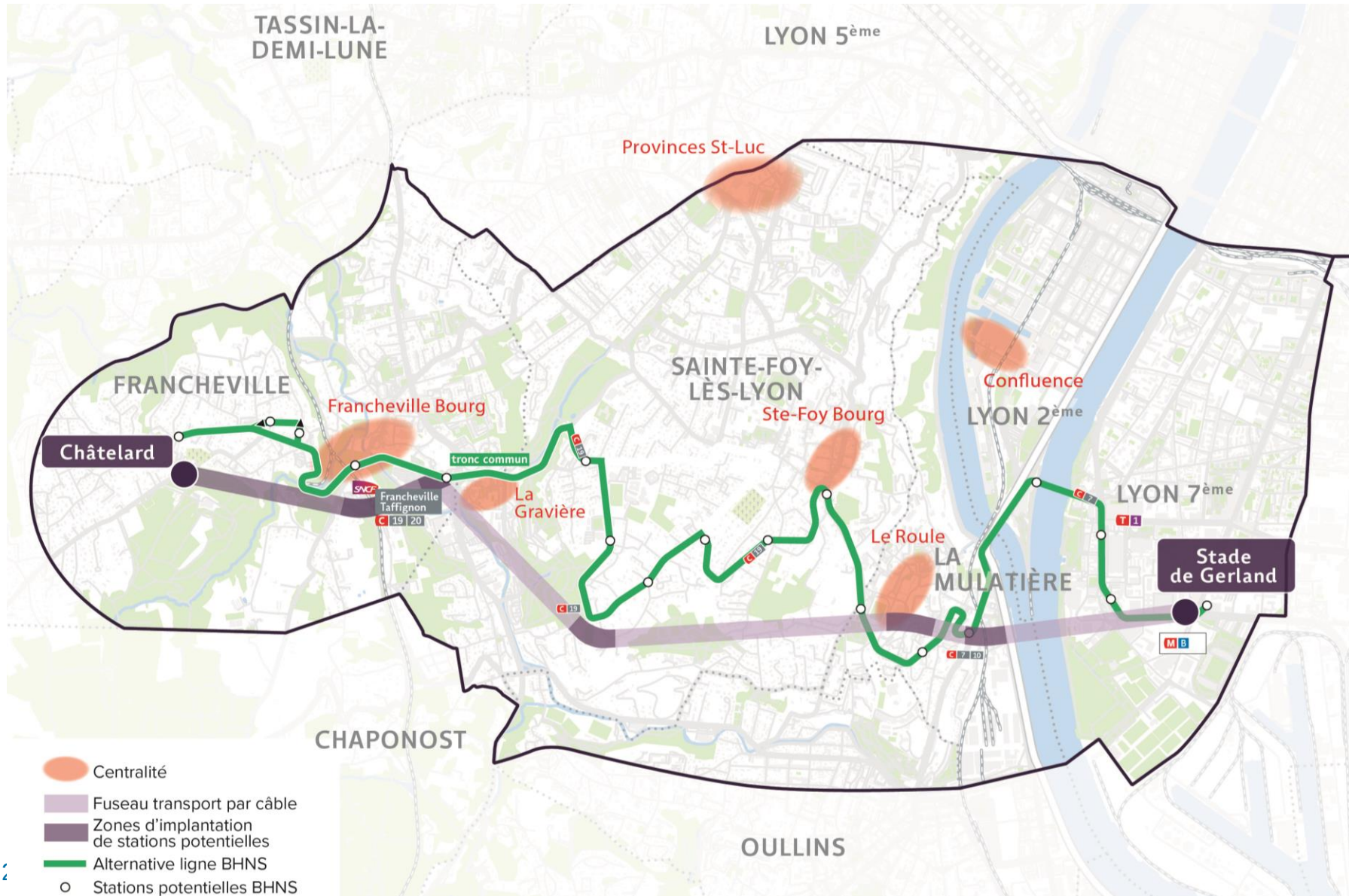
La suite des études permettra de les optimiser.



Gravière

Profil du transport par câble à La Mulatière

Exemple du Fuseau Sud : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland



Profil présenté à titre indicatif

Non définitifs, ils permettent de s'assurer de la faisabilité et d'illustrer les impacts du système.

La suite des études permettra de les optimiser.

Profil du transport par câble à La Mulatière

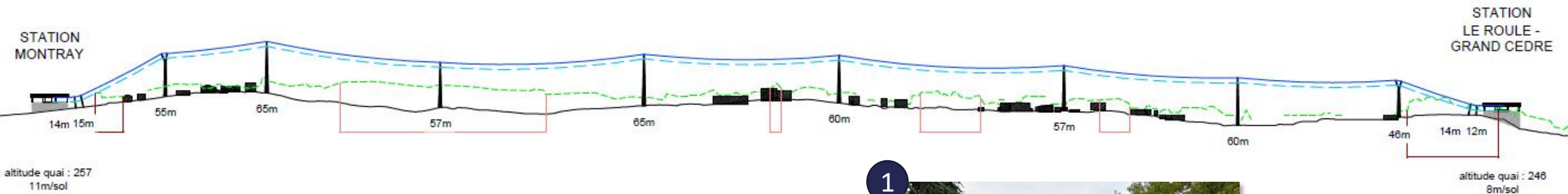
Exemple du Fuseau Sud : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland



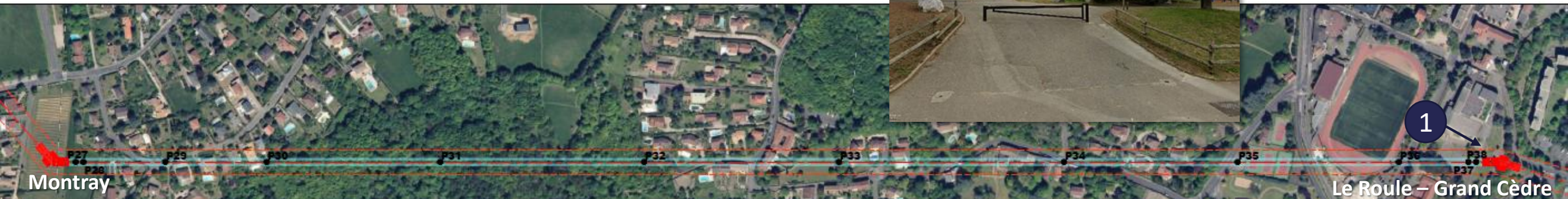
Profils présentés à titre indicatif

Non définitifs, ils permettent de s'assurer de la faisabilité et d'illustrer les impacts du système.

La suite des études permettra de les optimiser.

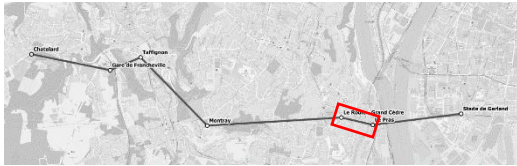


1



Profil du transport par câble à La Mulatière

Exemple du Fuseau Sud : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland

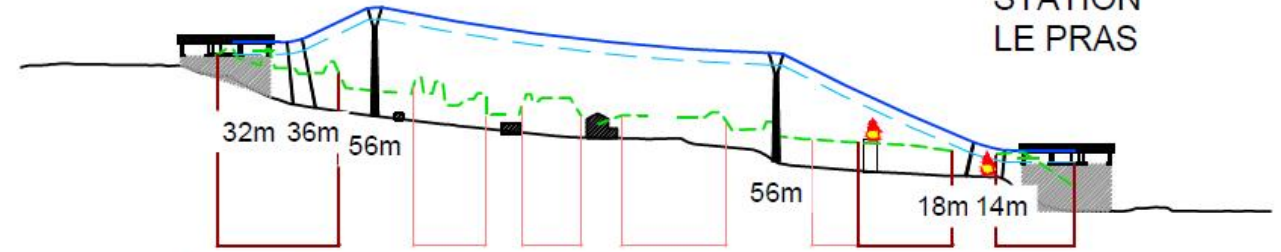


Profil présenté à titre indicatif
Non définitifs, ils permettent de s'assurer de la faisabilité et d'illustrer les impacts du système.

La suite des études permettra de les optimiser.

STATION
LE ROULE - GRAND CEDRE

STATION
LE PRAS



altitude quai : 246
11m/sol

altitude quai : 191
25m/sol

1

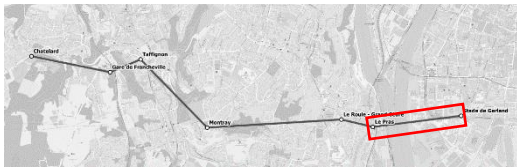


2



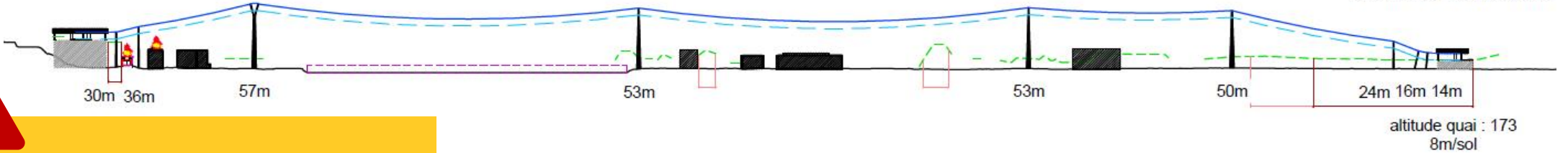
Profil du transport par câble à La Mulatière

Exemple du Fuseau Sud : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland



STATION
LE PRAS

STATION
STADE DE GERLAND



Profil présentés à titre indicatif
Non définitifs, ils permettent de s'assurer de la faisabilité et d'illustrer les impacts du système.
La suite des études permettra de les optimiser.



Hypothèses pour l'estimation de la fréquentation



Estimation de la fréquentation pour 2030

- Prise en compte des projections socio-économiques, fournies par l'Agence d'urbanisme de Lyon à l'horizon 2030
- Prise en compte des projets « transport » supposés réalisés d'ici 2030

Estimation de la fréquentation supplémentaire sur le réseau apportée par le projet

Comparaison d'un scénario de projet (avec la ligne de transport par câble) à un scénario de référence (sans ligne de transport par câble) :

- Fréquentation de la ligne
- Report modal
-

Zoom sur la fréquentation à La Mulatière

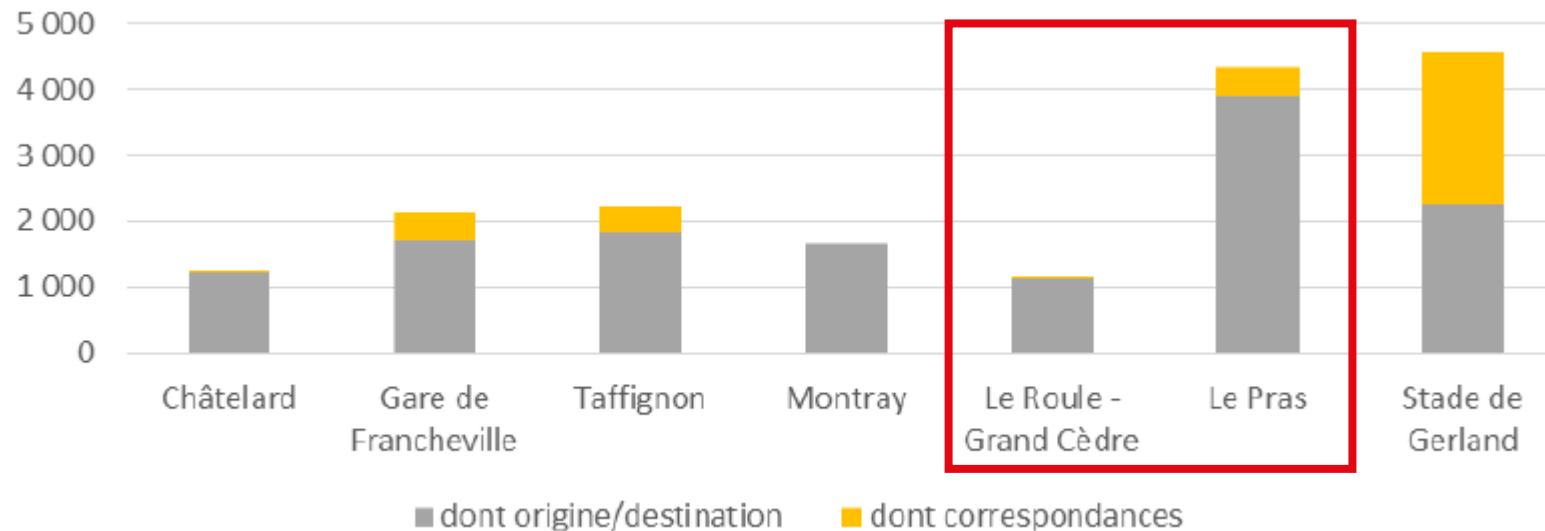
Exemple du Fuseau Sud : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland

Fréquentation journalière en 2030 :
9 000 voyages
dont 5 000 nouveaux sur le
réseau TCL (= report modal)



	Direction Lyon		Direction Francheville		Total	% corresp.
	Montées	Descentes	Montées	Descentes		
Châtelard	600	0	0	600	1 200	0%
Gare de Francheville	900	200	200	800	2 100	20%
Taffignon	300	900	800	300	2 200	18%
Montray	500	200	200	700	1 700	0%
Le Roule - Grand Cèdre	400	200	300	200	1 200	2%
Le Pras	1 600	600	500	1700	4 300	10%
Stade de Gerland	0	2 200	2400	0	4 600	51%

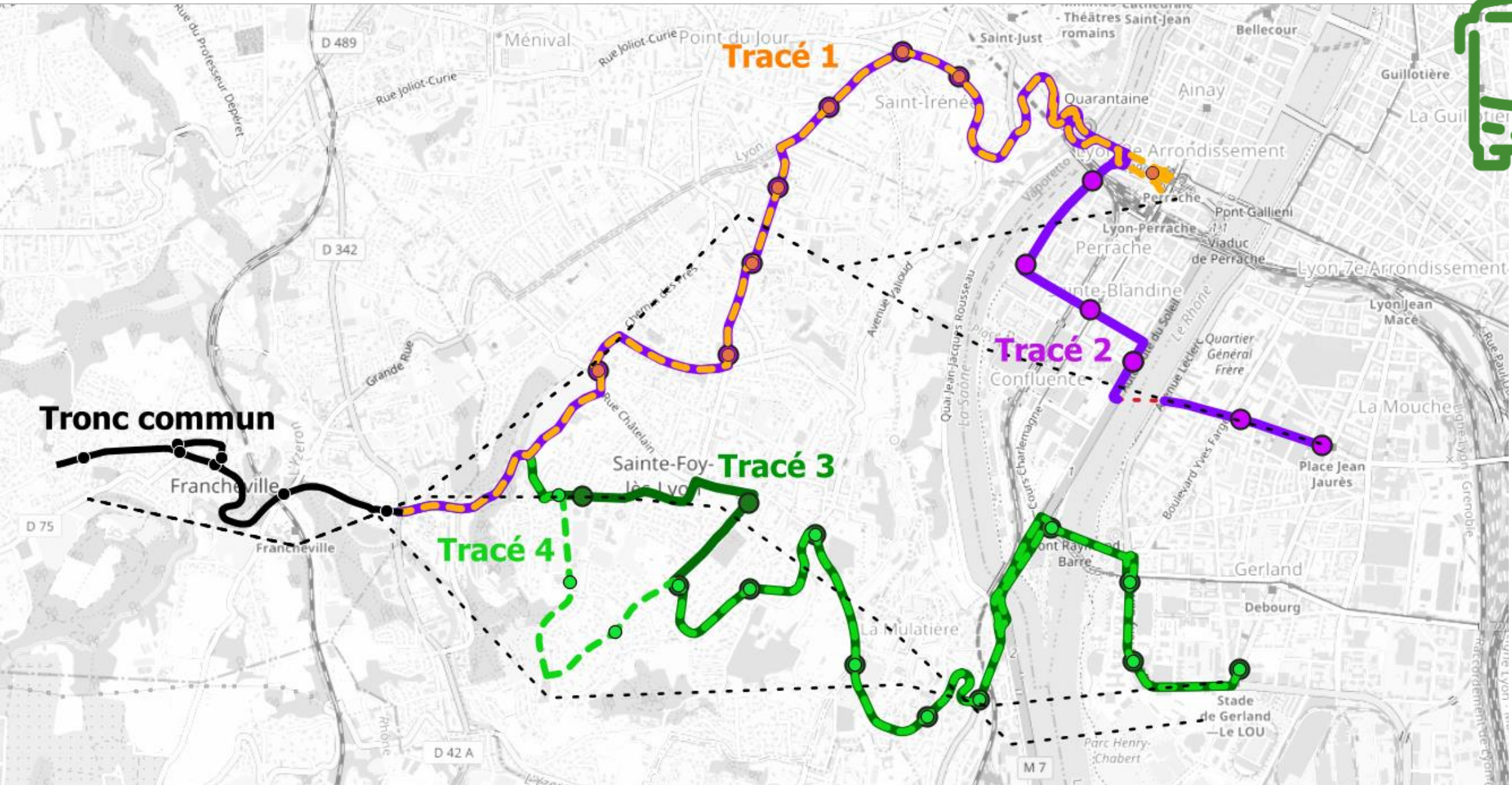
NB : Le total des montées et descentes sur la ligne est égal au double du nombre de voyages



Données brutes
issues de Modely,
permettant d'établir
des fourchettes dans le
dossier de concertation

Montées et descentes à la journée sur la ligne, en 2030, deux sens confondus

4 tracés alternatifs en BHNS soumis à la concertation



Fréquentations des fuseaux en transport par câble et BHNS



		Fuseau Nord Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> Lyon 2 Perrache	Fuseau Nord Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> Confluence <> Lyon 7 Jean Jaurès	Fuseau centre Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland	Fuseau sud Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland
BHNS 	Voyages journaliers 2030	16 000	12 000	7 000	6 000
	dont nouveaux voyages TCL	4 000	3 000	4 000	3 000
Transport par câble 	Voyages journaliers 2030	19 000	16 000	15 000	9 000
	dont nouveaux voyages TCL	16 000	12 000	10 000	5 000

Données brutes

issues de Modely, permettant d'établir des fourchettes dans le dossier de concertation



Pour mieux connaître vos attentes

Lien Beekast dans le tchat (ouverture dans une nouvelle fenêtre)

Pour répondre aux besoins de mobilité du territoire, quel fuseau (BHNS ou TPC) serait le plus adapté ?

- > Fuseau nord : Lyon 2 Perrache – accès métro A, T1, T2, gare SNCF
- > Fuseau nord : Confluence – accès T1T2 <> Lyon 7 Jean Jaurès – accès métro B
- > Fuseau Ste Foy centre : La Mulatière - Lyon 7 Gerland – accès métro B
- > Fuseau sud : La Mulatière - Lyon 7 Gerland – accès métro B
- > Ne se prononce pas

Nous vous attendons sur Beekast

Vous avez la parole

Vos avis et propositions sur les itinéraires, dessertes, destinations et modes envisagés.

Séquence 3

Processus de concertation et de décision

Séverine LARDELLIER, Responsable Concertation

Processus de décision du projet



Les processus de décision complémentaires sur l'ouest lyonnais

Au nord du périmètre



- suite à donner à la consultation Métro → printemps 2022

Au sud du périmètre

- échanges sur la restructuration du réseau bus en liaison avec les stations de métro B : Oullins, Saint-Genis Laval → 2022-2023

Périmètre Ouest de l'Etablissement Public

- échanges sur le Plan de Mobilité avec les communes, les EPCI et les partenaires → 2022-2024

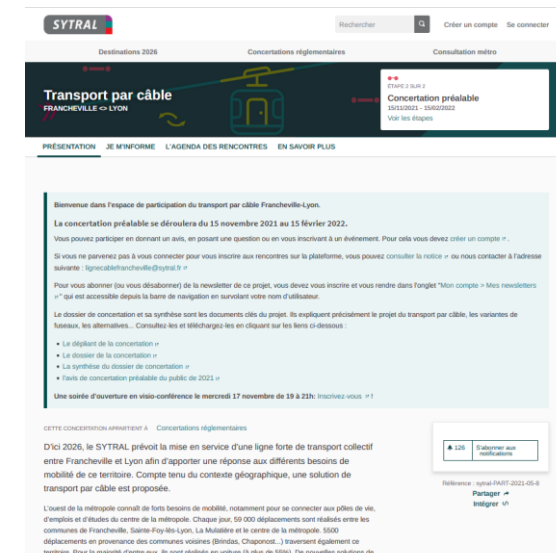
Prochaines étapes de la concertation

2 réunions publiques communales pour échanger sur le projet en visio-conférence

- Lyon 2ème : mercredi 2 février à 18h30
- Lyon 7ème : lundi 7 février à 18h30

Un atelier thématique en visio-conférence

- Accessibilité (sur invitation)



**ESPACE DE CONTRIBUTIONS
ET INSCRIPTIONS**



**EN SAVOIR + :
FRANCHEVILLELYON-SYTRAL.FR**

Un processus d'échanges jusqu'au 15 février 2022

Conclusion

Enseignements de la soirée



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

Merci de votre participation

Rendez-vous sur
franchevillelyon-sytral.fr

Construisons ensemble le transport par câble

SYTRAL