

Réunion publique Francheville

18 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
- Anne CLABAUT – Chef de projet Transport par câble, SYTRAL
- Séverine LARDELLIER – Responsable concertation, SYTRAL
- Emilie BURQUIER – Directrice d'études, SETEC
- Benoît FONTANEL – Chef de projet, 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 chat.

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

350 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://www.youtube.com/watch?v=bjUrsZH_p0I

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.

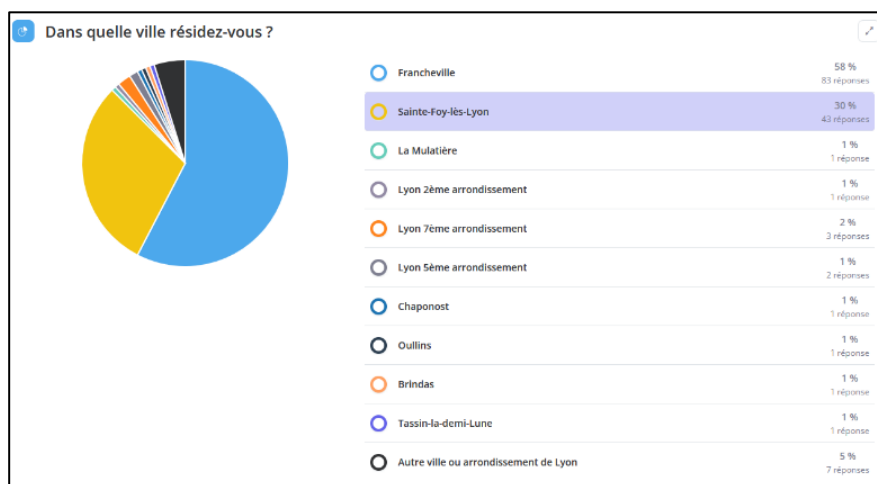
Elle précise à tous que cette réunion est enregistrée et qu'elle sera diffusée en replay sur YouTube : les participants peuvent couper leur caméra, s'ils le souhaitent.

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. 41% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Francheville 58%
- Sainte-Foy-Lès-Lyon 30%
- La Mulatière 1%
- Lyon 2ème arrondissement 1%
- Lyon 7ème arrondissement 2%
- Lyon 5ème arrondissement 1%
- Chaponost 1%
- Oullins 1%
- Brindas 1%
- Tassin-la-demi-Lune 10%
- Autre ville ou arrondissement de Lyon 5%



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 2297 participants au 5 janvier. Les principales attentes exprimées lors de la phase 1 de la concertation ont bien été notées (cf. présentation en annexe).

Il ajoute que si les réponses aux questions posées mettent prennent du temps à arriver c'est parce que cela prend beaucoup de temps de répondre à tout le monde. Les questions sont importantes et le SYTRAL y répondra.

Il partage ensuite les principales attentes en matière de mobilité exprimées jusqu'à présent dans la concertation. Il rappelle que le métro E a fait l'objet d'une consultation qui s'est terminée au mois de décembre et qu'il sera discuté dans les semaines et les mois qui viennent.

Le mot des garants

Jean-Luc Campagne 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.

Il rappelle 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.

Le grand nombre de participants et le format distancié rendent les échanges plus compliqués 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. Il rappelle aussi que, dans les réunions en présentiel, on ne prend pas la parole pendant les temps de présentation, c'est pour cela que le tchat est fermé, pour focaliser l'attention sur ce qui est présenté.

Le projet se passe dans un contexte politique qui dépasse largement le seul projet. Les garants assurent l'égalité de traitement : toutes les contributions seront traitées de la même façon. Ils seront attentifs aux arguments apportés et qualifieront la mobilisation autour du projet.

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

Anne Clabaut, chef de projet présente le besoin de mobilité sur l'ouest de la Métropole et notamment sur Francheville.

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'évolution des déplacements et de leurs caractéristiques à horizon 2030, sur la base de comptages réels, notamment la grande enquête déplacements de 2015.

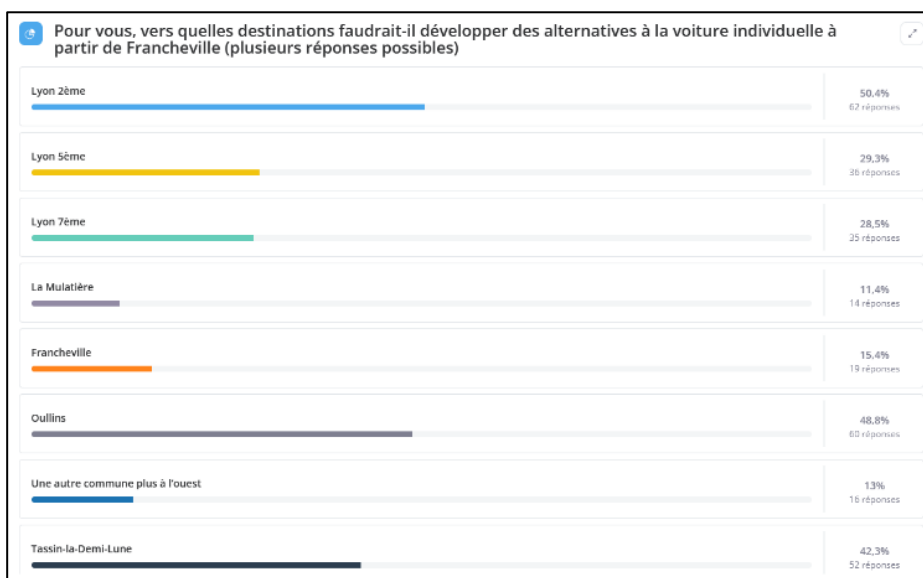
A noter :

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.

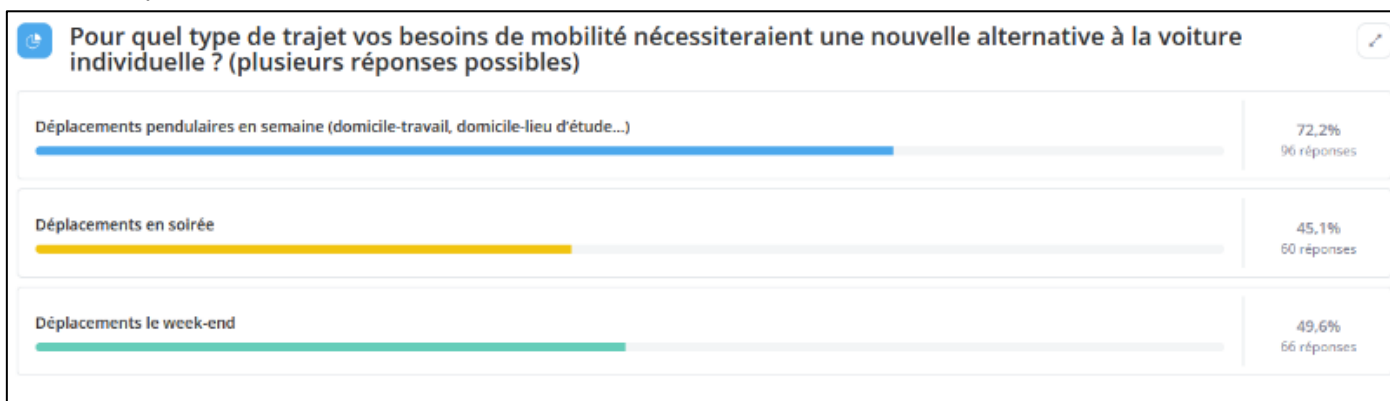
La première question porte sur les destinations vers lesquelles il faudrait développer des alternatives à la voiture individuelle à partir de Sainte-Foy-lès-Lyon. 87% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Lyon 2^{ème} 50%,
- Lyon 5^{ème} 29%,
- Lyon 7^{ème} 28%,
- La Mulatière 11%,
- Francheville 15%,
- Oullins 49%,
- Une autre commune plus à l'ouest 13%,
- Tassin-la-Demi-Lune 42%,
- Une autre destination plus à l'ouest 11%.



La seconde question porte sur les types de trajets qui nécessiteraient une nouvelle alternative à la voiture individuelle. 63% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Déplacements pendulaires en semaine 72%
- Déplacements en soirée 45%
- Déplacements le week-end 50%



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

Michel Rantonnet, Maire de Francheville, commence par remercier tous les participants de leur présence, bien qu'il aurait aimé que cette réunion soit en présentiel.

Il indique que les différentes données démographiques et sur les déplacements quotidiens présentées dans les documents et dans le sondage qui vient d'être réalisé démontrent que les besoins en matière de transports publics sont bien supérieurs à l'offre et que la voiture joue actuellement un rôle prépondérant.

C'est notamment le cas pour la ville de Francheville pour laquelle l'offre de transport collectif n'est pas adaptée à la progression et à l'évolution démographique. Selon l'INSEE, 91% des ménages à Francheville ont une voiture et plus de 40% des ménages sont équipés au moins de deux voitures, soit le double de Lyon. C'est la preuve d'une offre de transport qui n'est pas du tout adaptée à l'évolution démographique. Faut de passer en surface sur des voiries étroites et saturées, le supplément d'offre doit passer soit en sous-sol avec le métro E, auquel il tient, soit en transport aérien par câble. Pour déplacer plus de 50 000 voyageurs/jours entre Tassin et Bellecour, le métro E est la seule réponse adaptée. Pour déplacer plus de 20 000 voyageurs/jours, une optimisation du TER par la Région pourrait convenir, sous réserve d'une fréquence adaptée au besoin et d'un ticket unique. Pour déplacer 10 000 voyageurs/jours, le transport par câble pourrait constituer une réelle réponse à l'offre insuffisante en matière de transports en commun.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, indique partager les propos de Michel Rantonnet et invite tous les participants à poser leurs questions et donner leurs avis lors de cette soirée.

Synthèse des échanges – séquence 1

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

Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

Un participant signale que le lien vers le sondage Beekast ne fonctionne pas pour un grand nombre de participants.

Une participante, habitante de Francheville-le-Haut et adhérente au collectif « Libre comme l'air », indique percevoir beaucoup d'avantages au projet par câble. Elle insiste sur la nécessité de faire baisser l'usage de la voiture individuelle, qui est un véritable enjeu de santé publique, et que le transport par câble peut y aider, en complément des autres aménagements. L'élargissement de la zone à faibles émissions va restreindre les déplacements en voiture individuelle et Francheville va avoir besoin de meilleurs transports en commun. Elle indique qu'elle met plus de 50 minutes du bout de la ligne C20 jusqu'à Bellecour et que le transport par câble permettrait de réduire ces temps de trajet. Ainsi, le Collectif « Libre à l'air » soutient le projet de transport par câble. Elle indique avoir aussi des questions sur la desserte pour parvenir jusqu'aux stations.

Un participant souhaite savoir si la pollution visuelle du transport par câble est prise en compte. Il indique que la pollution de l'air et de la nature est souvent prise en compte dans les présentations, que la pollution sonore l'est de plus en plus, mais que la pollution visuelle de 50 à 60 pylônes de 50 à 60 mètres de haut semble moins abordée. Il rappelle qu'on enfouit de plus en plus et depuis longtemps les lignes électriques et téléphoniques.

Un participant, représentant du magasin Espace Montagne, indique ne pas comprendre l'intérêt d'un transport par câble qui a un débit et une capacité limitée. Il indique être gêné avec le projet car une des stations est prévue sur le parking du magasin alors qu'il n'a pas été concerté au préalable. Il ajoute lire dans le tchat qu'il n'est pas le seul à ne pas avoir été concerté.

En ce qui concerne la mobilité, il indique que son temps de trajet en voiture entre le 2^{ème} arrondissement de Lyon et Francheville est de 20 minutes. Il ne comprend pas comment il sera possible de passer de 20 à 50 minutes de trajet entre 2022 et 2030. Il rappelle que le temps de trajet du C20 depuis Lyon jusqu'à Espace Montagne est aujourd'hui de 29 minutes. Il demande en quoi le projet de transport par câble va améliorer les conditions de circulation des riverains et des habitants de Francheville. Il voit peu d'intérêt à ce projet et beaucoup d'inconvénients comme la pollution visuelle et les expropriations.

Un participant souligne les problèmes d'accessibilité à la gare de Francheville pour les différents bus et même pour les voitures car le rond-point prévu depuis l'époque où la voirie était sous la responsabilité

du Conseil général, autour de la Chardonnière pour pouvoir faire demi-tour et rejoindre la gare n'existe pas. Il demande si cet aménagement de rond-point est prévu dans le projet de transport par câble.

Anne Clabaut, chef de projet de la ligne de transport par câble Francheville <> Lyon, précise que les temps de trajet de 50 minutes présentés sont calculés en heure de pointe en projection à 2030.

Elle précise également que les trajets en contrepoinTE, c'est-à-dire dans le sens Lyon > Francheville le matin et Francheville > Lyon le soir, ne présentent pas spécialement de difficultés de circulation, les difficultés se situant surtout dans l'autre sens aux heures de pointe.

Concernant l'implantation des stations, le sujet sera abordé lors de la séquence 2.

Enfin concernant l'accessibilité de la gare de Francheville, l'idée du projet de transport par câble est de favoriser l'intermodalité en y créant une station. L'accessibilité à cette gare est particulièrement compliquée mais elle a été cependant étudiée dans le cadre de l'alternative BHNS. Elle comprend des propositions favorisant un meilleur accès pour les piétons et également avec une desserte en transport en commun.

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.

Anne Clabaut présente ensuite la solution envisagée par le SYTRAL pour répondre aux besoins de mobilité : le transport par câble.

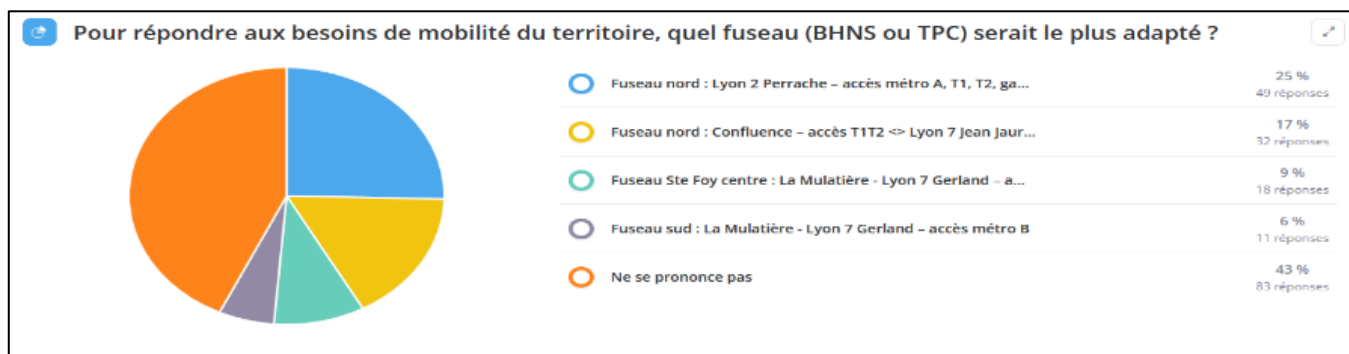
Elle donne ensuite les critères d'insertion d'une ligne de transport par câble et les critères d'implantation des stations sur le territoire de Francheville. Il s'agit notamment de survoler le moins d'habitations possible tout en proposant la meilleure desserte. Elle rappelle que les tracés présentés dans les études de faisabilité sont des hypothèses et non des tracés définitifs.

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.

55% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Fuseau Nord : Lyon 2 Perrache – accès métro A,T1,T2 , gare SNCF 25%,
- Fuseau Nord : Confluence – accès T1,T2 <> Lyon 7 Jean Jaurès – accès métro B 17%,
- Fuseau Sainte-Foy centre : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B 9%,
- Fuseau Sud : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B 6%,
- Ne se prononce pas 43%.



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

Michel Rantonnet, Maire de Francheville, revient sur les temps de déplacements évoqués dans la présentation. Il précise qu'entre Francheville et Bellecour le matin, la durée du trajet est de 1h55 avec le bus C20. Il suffit de se rendre sur le site des TCL pour voir les temps de trajet actuels en transport en commun. Ainsi, cela prend 1h20 en transports en commun pour aller de Francheville à la Part-Dieu en transports en commun alors qu'il suffit d'1h10 pour aller à Roanne, pourtant beaucoup plus éloignée.

Il indique également que selon lui, le fuseau Nord est le plus intéressant pour rejoindre le pôle multimodal de Perrache et avoir accès à la ligne de métro et à tout le réseau bus, même s'il est le plus contraint. C'est également le tracé qui attire le plus de voyageurs et entraîne le plus de report modal, donc de transfert de la voiture vers les transports publics, ce qui est aussi l'objectif recherché.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, précise ne pas avoir de préférences concernant un fuseau en particulier. Il indique que les enjeux se situent au niveau de l'insertion des stations et des infrastructures, en plus du service rendu aux usagers.

Il répond aux reproches faits au SYTRAL de ne pas avoir concerté avant : la concertation préalable a lieu maintenant. Il ne s'agit pas de concerter les individus et commerces un à un mais de permettre à tout le monde de s'exprimer que ce soit lors des réunions, des stands ou sur la plateforme où de nombreuses contributions sont recensées. C'est le cas pour tous les projets du SYTRAL.

Il précise que la Commission Nationale du Débat Public peut témoigner de la volonté du SYTRAL d'organiser une concertation qui permette au plus grand nombre de participer malgré le contexte sanitaire compliqué, pour ce projet comme pour tous les autres projets portés depuis un an et demi.

Synthèse des échanges – séquence 2

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

Le président de l'association « Touche pas à mon ciel », précise habiter Sainte-Foy mais compter dans son association de nombreux habitants de Francheville. Il fait remarquer que le modèle Modely, avec lequel on a comparé le transport par câble au tramway, ne prend pas en compte une donnée importante à ne pas négliger : le ressenti des personnes quand on prend de la hauteur avec des pylônes de 50, 80 à 100 mètres, d'autant plus la nuit. C'est la raison pour laquelle ce mode de transport ne peut pas être comparé à un autre mode de transport et notamment un mode de transport urbain au sol. C'est différent à la montagne, dans un contexte sportif. C'est une donnée importante à prendre en compte lorsqu'on réfléchit sur le nombre potentiel de personnes qui vont l'utiliser.

Pour lui, la notion de hauteur est un élément essentiel du débat. Dans le dossier SETEC, il est mentionné que les gares se trouveraient à 18 mètres de haut. C'est donc la hauteur d'un immeuble. Niveau pollution visuelle, c'est un élément qui sera incontournable et qui va perturber à tout jamais le cadre urbain des communes concernées avec des habitants qui ne pourront pas faire autrement que de voir ces immenses structures.

Emilie Burquier répond que le logiciel Modely prend bien en compte l'effet sur la clientèle de la hauteur des stations. Le temps de parcours a été pénalisé notamment en considérant la hauteur de la station et donc le temps qui est nécessaire pour accéder au transport par câble.

Concernant la comparaison avec le tramway, ce mode de transport a été choisi pour estimer le transport par câble puisqu'il présente une fiabilité sur le temps de parcours qui est équivalente à celle du tramway. L'effet régularité est même un peu meilleur pour le transport par câble que pour le tramway puisqu'il n'y a aucune interférence avec la circulation routière.

Concernant l'effet vertige, elle indique que les outils ne permettent pas d'estimer l'impact qu'il pourrait avoir sur certaines personnes seulement et donc les empêcher d'utiliser ce transport par câble. Il existe toutefois des solutions techniques pour briser la vue notamment en opacifiant les vitres pour limiter cette sensation de vertige. Il faut également se rappeler que certaines personnes ressentent le même effet pour aller sous terre et prendre le métro, certaines personnes sont réticentes à utiliser un mode de transport souterrain.

Concernant la pollution visuelle, un travail architectural spécifique est mené au niveau des stations et des pylônes en lien avec les urbanistes et les aménageurs pour faciliter au mieux l'intégration des stations au sein de l'espace public. Des précautions sont prises, notamment s'il y a des immeubles à proximité, pour que les stations soient moins visibles.

Un participant, habitant de Sainte-Foy-lès-Lyon, indique que faire croire que les tracés identifiés dans le dossier de concertation sont donnés à titre indicatif revient à prendre les administrés pour des naïfs. Le positionnement des pylônes est clairement identifié dans les études de faisabilité. Il invite tous les

participants à aller consulter ces documents très instructifs qui permettent de prendre toute la mesure du massacre écologique induit par le projet de transport par câble.

Un participant, habitant de Sainte-Foy-lès-Lyon, souhaite savoir pourquoi le projet de transport par câble est présenté comme un projet à réaliser d'ici la fin de mandat, avec un tracé déjà prédéfini, sur le site du SYTRAL, alors que la concertation n'est pas terminée. Il s'interroge sur l'intérêt de la concertation si tout est déjà décidé et sur la crédibilité à accorder à cette concertation et aux réelles intentions du SYTRAL.

Un participant précise avoir pris conscience de l'impact du projet notamment grâce à l'association « Touche pas à mon ciel ». Il s'est aperçu que le départ du transport par câble se trouverait dans un quartier résidentiel et passerait également par le Chatelard, véritable poumon vert de Francheville-le-Haut, où de nombreux habitants vont se balader, notamment en ces temps de COVID. Le projet prévoit la création d'un énorme parc relais, matérialisé sur les plans. Il ajoute que sur la colline se situe le centre spirituel du Chatelard qui serait entouré de pylônes de 60 mètres de hauteur, dans une zone qui est classée, boisée et qui sera potentiellement défrichée pour créer des pylônes. Il souligne donc le fort impact visuel et le bruit pour les habitations environnantes ainsi que pour le centre spirituel qui ne bénéficiera plus du calme et de la quiétude recherchée. De plus, un pylône serait situé à 30 mètres de la maison de son voisin et à 70 mètres de sa maison. Il ajoute avoir acheté à Francheville pour bénéficier du calme et des espaces boisés.

Il souhaite savoir pourquoi la mairie de Francheville n'a pas organisé de référendum à l'instar de ce qui a été fait à Sainte-Foy-lès-Lyon et à La Mulatière.

Il souhaite aussi savoir pourquoi ne pas favoriser le développement du tram-train, moyen de transport très utilisé par les Franchevillois et qui met la place Bellecour à 2 stations de métro, à la place du transport par câble.

Il voudrait également savoir pourquoi le SYTRAL a changé d'avis en étant opposé en 2019 à tout projet de transport par câble et depuis devenu favorable à un tel projet.

Enfin, il souhaite savoir quel est l'intérêt du projet de transport par câble avec une station au Chatelard en plein poumon de Francheville pour uniquement 1300 personnes par jour, alors que le projet de barrage a échoué.

Michel Rantonnet indique que la mairie de Francheville n'a pas organisé de référendum puisqu'il n'a aucune valeur légale. Toutefois un sondage a été organisé par la mairie de Francheville durant l'automne 2021. La mairie de Francheville a alors indiqué que les résultats de ce sondage seront communiqués à l'issue de la concertation pour ne pas altérer ni peser sur celle-ci.

Concernant la préservation de l'environnement, il rappelle que Francheville a la chance d'avoir plus de la moitié de ses espaces naturels non constructibles et pas uniquement au Chatelard. Il précise que sur le secteur du Chatelard, peu d'arbres seraient impactés par la station. Le survol du transport par câble serait bien au-dessus des arbres et de la forêt à proximité du Chatelard.

Concernant le tram-train, il partage les remarques sur le fait que le TER ne remplit pas aujourd'hui sa fonction, parce qu'il faut des investissements conséquents pour avoir une double voie et donc une meilleure fréquence. Il est aussi important de mettre en œuvre le billet unique car la tarification actuelle est dissuasive.

Enfin, il indique qu'il faudra surveiller l'intégration paysagère des stations et de l'ensemble des infrastructures, tous les acteurs du projet seront vigilants.

Jean-Charles Kohlhaas indique qu'en effet, il y a deux ans, la précédente équipe du SYTRAL était opposée à tout projet de câble où qu'il soit. Pour savoir pourquoi, il faudrait poser la question aux élus de l'époque puisqu'en parallèle des dizaines de villes en France et des centaines de villes dans le monde développaient des projets de transport par câble. Les élus actuels ne sont pas contre le projet de transport par câble et pensent même que ce mode est une bonne solution dans certains contextes.

Le projet de transport par câble Francheville-Lyon avait été demandé en 2017 par l'ensemble des maires de ce territoire, en particulier Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, mais aussi Oullins. Nous l'avons ainsi inscrit au plan de mandat 2026. Quand le SYTRAL lance des concertations sur ses projets, et il y en a beaucoup, il les inscrit d'abord comme projets pour pouvoir en financer les études puis en faire la concertation avec le public. Ce n'est pas parce qu'un projet est inscrit au plan de mandat qu'il se réalisera obligatoirement, puisque la concertation porte aussi sur l'opportunité du projet, en particulier pour celui-ci.

Emilie Burquier indique qu'il est nécessaire de travailler avec des fuseaux pour évaluer l'intérêt du projet. Lorsque le bureau d'études entre dans l'étude faisabilité, il est obligé d'être de plus en plus précis pour vérifier la faisabilité du projet, pour le dimensionner, pour valider les coûts. Cela nécessite de tracer un profil qui n'est toutefois pas optimisé puisque cela sera fait uniquement si le projet se poursuit. C'est donc un tracé donné à titre indicatif mais qui est nécessaire pour travailler, pour évaluer les temps de parcours et pour évaluer la prévision du trafic. Cela ne veut pas dire que ce sera le projet qui sera optimisé sur la suite. Il s'agit d'une démarche exploratoire.

Concernant les stations et les gares, elle précise que le bureau d'études n'est pas encore rentré dans cette phase d'optimisation. Un principe de positionnement des stations qui semblait intéressant pour les rabattements et pour la desserte de certains secteurs a été choisi mais un énorme travail reste à faire si le projet se poursuit. Il s'agira de

placer les stations en limitant au maximum les impacts sur la végétation avec, par exemple, des stations sur pilotis, et en tout cas la recherche d'une position des stations plutôt sur la voirie. Concernant l'impact sur les espèces, elle précise que l'étude incendie n'a pas encore été réalisée.

En termes d'impact visuel, le profil de la ligne pourra être abaissé notamment en réalisant cette étude incendie et pour vérifier que les risques d'incendie sont limités, ce qui permettra de limiter l'impact du projet. Elle insiste sur le fait que le projet n'en est qu'à ses toutes premières étapes.

Un participant, habitant de Francheville, s'il déclare être sensible à la question écologique et ne pas être opposé à la nouveauté, indique qu'il est opposé au projet de transport par câble pour plusieurs raisons. Il indique qu'il ne lui semble pas que ce soit un projet qui soit attendu et voulu par les habitants de Francheville. Ce n'est pas non plus un projet souhaité par les habitants de Sainte-Foy-lès-Lyon et de la Mulatière, puisqu'un référendum rejetant à 96% le projet de transport par câble a eu lieu. Il souhaiterait savoir pourquoi les résultats de ces référendums ne sont pas pris en compte. Il demande aussi pourquoi les habitants ont l'impression qu'on veut leur imposer ce projet coûte que coûte. Il voit beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages à ce projet.

Pour lui, dans une logique d'économie et de bonne gestion des fonds publics, il serait plus logique d'optimiser les solutions actuelles que d'investir dans ce projet coûteux, qui sera plus coûteux à l'arrivée que le projet actuellement présenté. Le territoire du projet est très urbanisé : il faut travailler sur l'optimisation des moyens de transports actuels plutôt que d'en créer de nouveaux qui engendreront des nuisances pour les habitants, qui l'ont rejeté, au niveau du bruit et de l'insertion paysagère.

Un participant regrette que certains participants prennent la parole pour parler d'autre chose que des questions qui sont posées. Il pense que le prolongement du transport par câble jusqu'à Craponne serait une bonne chose. Il indique également que rejoindre le 3^{ème} arrondissement de Lyon avec La Part-Dieu, qui est aujourd'hui le centre névralgique de Lyon, serait important et très intéressant pour les habitants de Francheville qui vont travailler dans ce secteur. Il suggère d'ajouter aux sondages le 3^e arrondissement.

Il précise être plutôt favorable au fuseau Sud en pensant également aux habitants de La Mulatière qui pourront rejoindre Part-Dieu avec un seul changement à Gerland.

Ainsi, il souhaiterait que le transport par câble bénéficie à Craponne ou à Francheville-Bel-Air. Il demande également de penser aux habitants de la Mulatière, qui est un secteur complètement enclavé. Il ajoute enfin avoir rencontré beaucoup d'habitants qui sont pour le transport par câble.

Un participant, habitant de Francheville, déclare n'avoir que 35 minutes de transport en commun pour rejoindre la Part-Dieu. Tout le monde sera d'accord dans les années à venir pour dire que la mise en place d'alternatives à la voiture est indispensable.

Le transport par câble est en effet une alternative qu'il faut étudier mais en sachant qu'avec ce mode, le trafic est limité alors que la population va continuer de croître. Or la contenance des cabines est forcément limitée. Il s'interroge alors sur la covisibilité et le survol des populations par des cabines qui seront de plus en plus fréquentes.

Il pose également la question du coût total du projet et du coût par usager comparé entre le métro et le transport par câble. En effet, si le métro met plus de temps à être construit, il peut contenir dix fois plus de personnes.

Enfin, il demande si les études tiennent compte dans les temps de trajet le temps nécessaire pour garer sa voiture à proximité des stations pour prendre le transport par câble. Il s'interroge ainsi sur les capacités de stationnement aux abords des stations du transport par câble, alors que le parking de Francheville déborde déjà à l'heure actuelle. Il souhaiterait connaître le calcul complet des temps de trajet prenant aussi en compte le parcours de la personne depuis chez elle.

Enfin, il souhaiterait savoir quand seront réalisés des transports par câble dans l'est lyonnais et demande si tout le monde est prêt à accepter des cabines au-dessus de chez eux.

Une participante, habitante de Francheville, partage le stress auquel les parents sont soumis avec la circulation qui est très compliquée pour déposer les enfants à l'école. Elle indique être face à des embouteillages qui lui font mettre 55 minutes pour aller à la Part-Dieu après avoir déposé ses enfants à l'école. Elle se positionne à l'écoute de nouvelles solutions qui permettront aux enfants de pouvoir prendre des transports en commun qui soient plus proches et plus rapides en temps de parcours. Elle souhaiterait également la création d'un ticket unique qui permette d'utiliser le transport par câble, le métro et le vélo. Cela concerne également les trajets des enfants qui vont grandir puis devoir aller au lycée, à l'université... ils ont besoin d'une alternative. Le C20 n'est plus une alternative, il n'est pas assez fréquent. Elle est donc favorable à une alternative comme le transport par câble qui permettrait de gagner du temps de parcours. Elle soutient également le métro E tout en sachant que les enjeux pour le métro sont beaucoup plus larges. Elle se positionne favorablement à tout système qui permettrait d'aller rapidement à Gerland ou à Confluence.

Un participant, membre de l'association « La sauvegarde de la vallée de Francheville », indique avoir produit des documents sur le transport par câble qui seront disponibles dans un journal. Il indique être partisan de

faire les deux projets concernant le fuseau nord car il est aussi intéressant en BHNS qu'en transport par câble. Les deux temps de trajet sont proches alors qu'ils peuvent toucher des clientèles très différentes (19000 pour le TPC, 16000 pour le BHNS). Le BHNS dessert la clientèle habituelle et le nouveau mode TPC attirera d'autres personnes. Il interroge le SYTRAL sur l'opportunité de mener les deux projets.

Un participant, membre de l'association « Les amis du Grand Vallon », indique que l'association a travaillé sur des solutions alternatives. L'itinéraire Châtelard-Perrache qu'ils proposent a été travaillé et sera publié sur leur site internet. Un travail a aussi été réalisé avec « Touche pas à mon ciel » sur le tracé Sud, il sera publié prochainement. Il indique qu'une forte amélioration des temps de transit peut être obtenue par l'optimisation des lignes existantes, avec un coût très faible. Il souligne que le SYTRAL a manifesté son intérêt pour l'étude de ces solutions alternatives. Il demande au SYTRAL si la comparaison de ces solutions alternatives sera bien faite par rapport au transport par câble.

Emilie Burquier indique que l'outil Modely prend en compte les trajets des personnes notamment les temps de rabattement. C'est un outil que tous les bureaux d'études qui travaillent sur la métropole lyonnaise utilisent, en prenant les mêmes hypothèses. Au sein de cet outil, les bureaux d'études définissent des hypothèses qui reflètent les fréquences, les temps de parcours. Cela permet de refléter les temps de parcours que les personnes réalisent et donc les choix offerts par les différents modes de transport. La comparaison entre les différents modes repose donc sur des données fiables.

Concernant l'accessibilité du transport par câble aux enfants ou aux personnes à mobilité réduite, elle rappelle que le transport par câble est aussi accessible aux PMR qu'un métro ou un tramway. Il n'y a pas de difficulté particulière pour les personnes à mobilité réduite pour accéder au moyen de transport.

La fréquence des cabines a été définie en fonction du potentiel de fréquentation estimé en heure de pointe. Elle peut être modifiée en fonction de la technologie choisie et de la taille des cabines.

Concernant le ratio coût/usager, elle indique que le calcul n'a pas encore été réalisé mais que tous les éléments sont disponibles pour que quiconque puisse le faire. Elle ajoute qu'une ligne de métro peut effectivement accueillir 10 fois plus de voyageurs mais avec un coût nettement supérieur de l'ordre du milliard d'euros d'investissement. Comparé au coût d'investissement transport par câble, même avec dix fois plus de voyageurs, le ratio « coût d'investissement / voyageur transporté » sera moins intéressant pour le métro que pour le transport par câble.

Emilie Mammar, adjointe à la mairie de Francheville, indique entendre les craintes que peut susciter le projet, notamment celles exprimées par les citoyens potentiellement impactés foncièrement par les fuseaux. Elle précise que la concertation est là pour rassurer les administrés sur l'insertion paysagère et sur les solutions possibles pour éviter la covisibilité.

Elle indique ensuite qu'il y a une prise en compte par la population des enjeux climatiques et de santé publique. Cela impose des choix qui doivent être forts et ambitieux dans le changement des habitudes de mobilités. Le virage à effectuer est important.

A l'heure actuelle, ce sont 68% des déplacements qui se font encore en voiture alors que le chiffre a été réduit à 26% à Lyon, grâce à une offre de transports en commun de plus en plus développée ces dernières années, ainsi qu'un développement des mobilités actives.

Elle indique que Francheville possède une topographie particulière avec des contraintes fortes de reliefs. Tant qu'il n'y aura pas une offre de transport en commun ambitieuse et attractive sur le territoire, la voiture restera le choix numéro.

Elle a entendu les alternatives proposées mais considère qu'il faut être plus ambitieux pour combler le retard et répondre aux besoins de mobilités à venir. Le transport par câble n'est pas la solution unique, mais il fait partie des solutions possibles, complémentaires et légitimes dans la mise en place d'un maillage de transports en commun complet.

Elle espère voir aussi l'évolution positive du tram-train vers un THNS, train à haut niveau de service, tout en soulignant qu'une autre collectivité en est en charge.

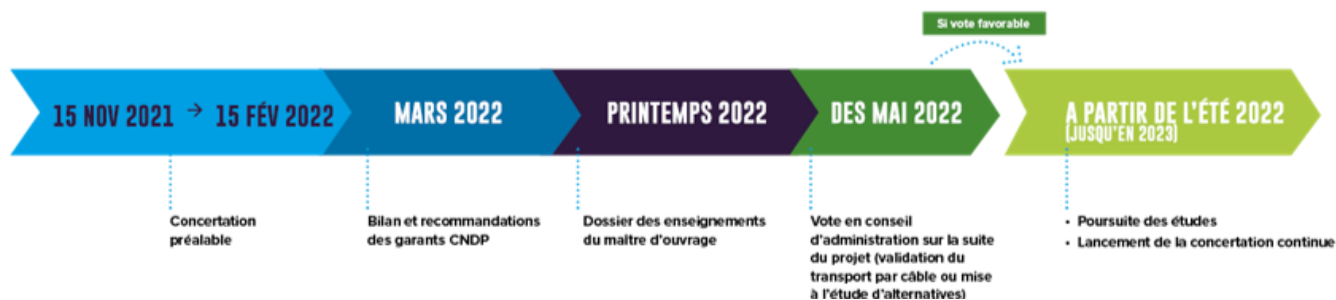
Concernant le renforcement de l'offre existante, qui a sa place, elle indique que pour que les habitants changent leur manière de se déplacer, il faut un gain de temps et une fiabilité que l'offre de bus ne peut pas apporter, tout simplement parce que la voirie est saturée. Il faut cumuler les offres de transport et faire les choix aujourd'hui.

Elle ajoute que les trois quartiers de Francheville sont peu reliés par les transports en commun. Pour aller de Bel-Air à Francheville-Bourg, il faut prendre 3 lignes différentes avec des ruptures de charge importantes qui rallongent le trajet. L'enjeu pour Francheville, notamment avec le trafic de transit de plus en plus important, est de construire un maillage ambitieux, complet en pensant également à Chaponost, Bel-Air, Craponne, dès aujourd'hui.

Le virage sera difficile à prendre car on a été habitué à prendre notre voiture individuelle mais on n'a plus le choix.

Processus de concertation et de décision

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



- Bilan des garants au 15 mars 2022,
- Le bilan et les enseignements du maître d'ouvrage au 15 mai 2022,
- Vote du Conseil d'Administration du SYTRAL fin mai 2022.

Plus globalement, le SYTRAL travaille par ailleurs sur les mobilités dans l'ouest lyonnais. Trois autres processus de décision sont en cours, avec :

- Une visibilité sur 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 de l'Etablissement Public.

Toutes les contributions apportées durant la concertation préalable actuelle sont intéressantes pour nourrir ces réflexions.

Elle termine en présentant les prochaines étapes de la concertation :

- 3 nouvelles réunions publiques (la Mulatière, Lyon 2 et Lyon 7) pour échanger sur le projet en visio-conférence ;
- Un stand mobile à Francheville le samedi 22 janvier à 9h ;
- Un atelier thématique 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 : francheville-lyon-sytral.fr .

Maryline Genevri, animatrice, indique que la réunion touche à sa fin et qu'elle dépassé les 350 participants. Elle invite les participants à continuer de s'exprimer sur la plateforme francheville-lyon-sytral.fr.

Claire Morand, garante de la CNDP note que des inquiétudes sur l'intérêt de cette concertation sont encore présentes. Elle note aussi que les désaccords sur le projet sont très présents. Elle rappelle que l'objectif de cette réunion était bien de discuter de l'opportunité du projet en revenant d'abord sur les besoins de mobilité et en abordant également les solutions alternatives.

Elle souligne que des citoyens, des acteurs de terrain se mobilisent pour proposer aujourd'hui des alternatives, et qu'ils souhaitent travailler avec le maître d'ouvrage. Elle indique également que cette réunion a permis d'aborder les questions d'insertion paysagère, avec des réponses techniques, et d'accès aux stations en lien avec l'intermodalité. Elle rappelle que la concertation se poursuit jusqu'au 15 février et que tout le monde est invité à contribuer au-delà de cette réunion, que ce soit lors des réunions publiques, du stand en présentiel du 22/01 ou encore sur la plateforme dédiée à la concertation.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, prend note de deux interrogations importantes dans le tchat. Tout d'abord, il indique prendre en compte la question du coût du projet, du coût global et du coût par voyageur mais qu'il ne s'agit pas de la seule chose à prendre en compte, sinon aucun des projets de métro mis en consultation ne se ferait. Il précise que le métro E coûte 10 à 15 fois plus cher que le transport par câble en investissement et encore plus en exploitation, pour 2 à 3 fois plus de voyages par jour.

Il indique croire également beaucoup au projet de tram-train, projet qu'il a piloté jusqu'à 2012 lorsqu'il était à la Région. Le tram-train est aujourd'hui en pause et le SYTRAL pousse pour qu'il soit terminé, en passant la fréquence au quart d'heure pour la ligne de Francheville. Le président actuel de la Région estime le coût total d'investissement pour améliorer l'ensemble des lignes du tram-train de l'ouest lyonnais à 500 millions d'euros notamment parce qu'il faut doubler la voie unique entre Ecully et Gorge-de-Loup avec un tunnel à élargir. Ce sont donc des investissements lourds et chaque projet est étudié dans ses coûts investissement et coûts d'exploitation par rapport aux voyageurs attendus. Il précise que le tarif unique pour le tram-train et le TCL notamment sur Francheville est prévu d'ici la fin de l'année 2022. Les discussions sont en cours avec la Région pour que le SYTRAL le prenne en charge et le mette en œuvre. Avec ou sans accord, le SYTRAL le fera car c'est un vrai besoin qu'il porte depuis longtemps.

Concernant les alternatives notamment celles proposées par « Les amis du grand vallon », il répond que les contributions transmises sont en train d'être étudiées. Un rendez-vous sera organisé entre les services du SYTRAL et l'association pendant la première quinzaine de février. Ces études seront de toute façon versées au dossier pour la suite de la concertation et notamment pour alimenter la décision qu'auront à prendre les élus sur la poursuite ou non de ce projet, et sur les solutions qui pourraient être mises en place s'il ne se fait pas.

Concernant la concertation, il précise que les résultats et surtout la participation aux référendums organisés par Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière seront pris en compte, notamment parce que la participation a été massive. Il prend toutefois l'exemple de la Suisse, qui permet aux citoyens de bénéficier de 9 mois d'informations et de débats avant de s'exprimer lors d'un référendum appelé « votation ». On ne vote pas avant d'avoir été informé et d'avoir débattu.

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 qui permettent de faire évoluer les positions. Il ajoute 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 ajoute, qu'à la fin des années 90, si un référendum avait été effectué sur le retour du tram à Lyon, la population l'aurait probablement rejeté car elle y était opposée à 70%, par crainte des accidents pour les personnes âgées et les enfants. Le projet de transport par câble a bien des impacts et ce sont les vrais arguments qui seront pris en compte pour décider si on continue, mais il n'est pas pertinent de dire, par exemple, que « les cabines vont tomber sur les écoles » ce qui n'est pas un argument. Cela nuit réellement à la concertation et à la position de ceux qui essaient de proposer ou de trouver d'autres solutions.

La concertation continue jusqu'au 15 février et le SYTRAL prendra en compte tous ceux qui ont argumenté avant de prendre sa décision finale.

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 322 expressions thématiques, réparties de la manière suivante, qui ont pu être relevées :

Thématique	Nombre d'expressions thématiques
Le renforcement des lignes de bus existantes	50
L'impact sur la faune et la flore	38
Le développement du Tram-Train	37
Le projet de métro E	26
Le contenu des études	21
Le référendum et sondage de Francheville	20
Le dispositif de concertation	19
Les solutions alternatives	16
L'insertion paysagère	15
La pollution visuelle	12
Le besoin de mobilité sur l'ouest lyonnais	11
Les nuisances sonores	10
Le survol	10
Les parkings relais et le stationnement	8
Les autres exemples de TPC dans le monde	8
Le coût du projet	3
Maintenance et exploitation	3
Le BHNS	3
Le développement du vélo	2
Les services : temps de trajet, capacité...	2
Le foncier	2
Le développement des pistes cyclables	2
L'accessibilité	1
La sécurité du mode	1
L'intermodalité	1
Panne et taux de disponibilité	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, 223 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	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'explicitier alors que c'est ce qui justifierait votre projet ?	L'onglet "FAQ" de cette plateforme répond à une partie des questions posées. 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 démontrer la réalité des chiffres de déplacement que vous présentez ?	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
	Quelle crédibilité accorder à Model y ?	
	Dans l'étude avez-vous pris en compte les évolutions sociétales (télétravail, bureaux partagés)	

Modélisation de l'attractivité (et donc de la fréquentation) du TPC par le tramway ?!... Rien à voir entre les deux : combien de personnes par rame de tramway vs cabine(s) de téléphérique ? Transport terrestre vs aérien. Nombre de stations, etc..	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.
La ligne 14 permet aussi d'aller plus rapidement à Bellecour que les autres lignes en passant par Gorge de Loup. Beaucoup d'habitants de l'ouest lyonnais utilisent le parc relais de Gorge de Loup pour avoir accès à la ligne D. Pourriez-vous nous dire combien de personnes vont de Francheville et des communes alentours à Lyon 9e ?	Les déplacements pris en compte dans Modely ne se 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).
Bonjour, Ayant pris le temps de regarder soigneusement les tracés en plans et profils des variantes en télécabines comme en BHNS ... c'est un peu extravagant, 1) au niveau des survols et hauteurs des pylônes pour les TPC, 2) au niveau du nombre d'expropriations, démolitions, abattages d'arbres pour les voies recevant les sites propres BHNS.	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.
Ces options maximalistes sont-elles étudiées en espérant encore faire passer la pilule du survol par le TPC, ou pour se donner des prétextes pour abandonner toutes les options en l'air ou au sol le jour du vote au SYTRAL. ???	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.
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'explicitier alors que c'est ce qui justifierait votre projet ?	Il y aura donc une influence probable du télétravail mais qui reste à ce jour inquantifiable.
Sur les 10000 déplacements combien concerne Francheville ?	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 déplacements domicile travail diminuent en télétravail, ils sont partiellement compensés par d'autres déplacements. Le besoin de mobilité reste donc présent.
En quoi les études intègrent-elles l'impact COVID et le développement du télétravail?	La capacité du transport par câble est similaire à celle d'un tramway.
A-t-on des chiffres de déplacement pendant les heures de pointe le matin et le soir pour évaluer la capacité du télécabine à les absorber ?	
Vous ne montrez pas les études d'impact sur la diminution du nombre de véhicules avec la mise en place de ce TPC : vous pensez diminuer de combien de % le nombre de déplacement par voiture ?	
Le déploiement durable du télétravail ne va-t- il pas faire considérablement réduire les chiffres de besoin de déplacement ?	
Les chiffres des études datent de quand ? Comment sont faites les projections à 2030 ?	
Bonsoir, de quand date vos études statistiques ? Avez pris en compte le fait que de nombreuses personnes sont dorénavant en Télétravail quelques par semaine depuis la signature de nombreux accord dans les entreprises ?	
Dans le dossier de consultation, il n'y a aucun chiffre concernant la fréquentation «actuelle» même si les données sont antérieures à la crise sanitaire. pourrait-on savoir combien de personnes vont de Francheville à Lyon par arrondissement et Villeurbanne et inversement ?	

Pourquoi toute l'étude porte-elle sur une solution et non sur l'analyse du problème ? L'analyse des pistes de solutions envisageables, qui pourraient porter des leviers de changement et seraient portées par les habitants eux-mêmes, concernés au premier chef, n'aurait-elle pas plus d'intérêt au cœur d'une concertation citoyenne ?
PARDONNN ???? 2700 montées CHEMIN DES PRES ????? L'arrêt du 90 est déserté à cet endroit et 2700 montées auront lieu avec un TPC ???????? Soyons sérieux SVPbilité à la gare n'a pas été assez étudié
Avez vous d'autres projections que celles fournit par modelys? Cela semble léger de se baser sur une seule machine...
Le dossier présenté par le Sytral s'appuie sur diverses études mais il en manque une primordiale selon moi : comment s'assurer que le TPC va désengorger la circulation automobile ?
Dans les projections de nombre d'utilisateurs, est-il tenu compte de la nouvelle tendance de fond de développement du télétravail ?
M.Kohlhass, pouvez-vous nous dire en quoi le TPC va vraiment désengorger les routes ? Avez vous une étude qui le montre ? Elle risque au contraire de faire venir toujours plus de monde de plus loin. Tant que la voiture individuelle sera simple et économique, j'ai l'impression qu'une bonne partie des gens l'utiliseront en premier recours.
Pouvez-vous nous expliquer le lien entre les données : 6 000 voitures jour par Francheville, une fréquentation estimée à 700 pers au Chatelard et 1 300 à Taffignon et une prévision de 19 000 en 2030 ?
Modeli n'est il pas un logiciel dépassé et pas pertinent dans le cas qui nous occupe?
Avez-vous des études sur ces craintes (vertige...) ?
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 ?
Où trouver la faisabilité ?
Dans vos tableaux (Etude SETEC) vous annoncez des temps de parcours de terminus à terminus de 28 minutes mais en fait de l'ordre de 50 à 55 minutes pour aller à Bellecour. Donc c'est beaucoup plus que le bus C20 actuel et même futur. Donc quel est l'avantage ???

Vélos et pistes cyclables	Bonjour, et le vélo ? Pourquoi avoir rénové la rue du Bruissin (en face du parc) sans y mettre de piste cyclable.	Pour le SYTRAL, la priorité est de développer des solutions de déplacement efficaces alternatives à la voiture individuelle, afin de répondre à l'urgence climatique. Le transport par câble et le vélo font partie de ces solutions. A ce titre, l'emport de vélo sera possible dans les cabines et des parcs relais vélos et modes actifs seront installés à chaque station. Si le projet se poursuit, les études d'implantation de stations se feront en concertation avec la Métropole de Lyon. parmi les sujets qui seront abordés figurent le réaménagement de l'espace urbains, l'accessibilité piétons et vélos par l'amélioration des voiries, l'implantation des stations Vélo'v....
Fuseaux et stations	Combien d'hectares du Chatelard vont-ils être impactés par le projet? Combien d'arbres vont-ils être coupés pour installer la station du Chatelard? Quelle hauteur la station du Châtelard et combien de pylônes prévus du Châtelard à la gare de Francheville ? Où va être installée la station Chatelard? pouvez-vous préciser quelle zone du chatelard est concernée ?? Le périmètre du site du vieux château qui est classé sera t'il préservé ? Pourquoi le chatelard ? Le tracé a été changé en peu de temps Après la colline de sainte foy, ce sera le survole de tout francheville avec deux directions.. chaponost et Craponne ??? Francheville deviendra t'elle une gare relais et ne sera plus une gare de départ... nous en aurons à notre tour tous les inconvénients d'un toc !!! et après Espace Montagne, on passe dans la forêt ? A quelle hauteur ? Pourquoi bétonner le chatelard, et qui est éloigné de Francheville bourg ? Un Nouveau Centre va être créé, pourquoi ne pas arrêter à la gare de Francheville qui est multimodale ?	La réponse à la plupart de vos questions se trouve dans les études techniques, disponibles ici : https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/116/ 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. 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.
Parc relais et stationnement	Où vont être stationnées toutes les voitures à l'entrée de Francheville ? Comment allez vous gérer le parking ??? Comment est traité le problème des places de parking à Francheville ? Sans cela, pas d'utilisateurs du téléphérique !! Où sont les parkings dans ce projet ? Quelles sont les informations concernant le parc relais éventuellement prévu au Chatelard? Superficie, nb de véhicules, gestion des flux de voitures vers le parc relais? Quand le parc relais sera plein, les gens iront se gare où dans les résidences environnantes du chatelard??? Bon alors le parking au chatelard, 500? 1000, 1500 véhicules pour éviter la saturation comme c'est déjà le cas à OULLINS? Vous parlez de désenclaver Francheville en la transformant en une ville parking, est-ce réellement un progrès ? Carrefour est-il favorable au projet ? Quid du stationnement relais sur son domaine ?	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,

	Les données de montées de de descentes mentionnent 2700 et ~ 1500 pour la station Chemin des Près où il y a peu de modes de transport collectif. Où stationneront les voitures ? Comment pensez vous gérer les flux de voitures supplémentaires qui vont aux arrêts du TPC?	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	Comment le train peut couler plus cher que le transport par câble alors que l'infrastructure existe ? Pourquoi ne pas développer le train de la gare de Francheville ? Combien les investissements du TTOL, alors ? Le billet unique a été annoncé par M. Kohlhas lors de la réunion d'introduction. Ou en est on ? Quid des travaux sur le tunnel des deux amants ? Quel est le montant des investissements nécessaires pour développer le tram train, en particulier l'augmentation du gabarit du tunnel des 2 amants ? sachant que vous confirmez le besoin de mobilités, pourquoi n'avez-vous jamais cherché à optimiser l'utilisation du tram-train déjà existant sur votre commune, ainsi que les lignes de bus en connexion à La Gravière?? M. le Maire, qu'en est-il du projet d'aménagement de l'accès à la gare de Francheville pour avoir un échangeur "complet" entre la Grande Rue et l'Avenue de Taffignon ? Pourquoi l'optimisation du tram-train n'a pas été étudiée ? pourquoi ne pas optimiser le tramtrain?	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 d'accéder au TTOL avec un ticket ou abonnement TCL, a fait l'objet d'un accord politique et devrait être effective en 2022.
Accessibilité	Comment l'évacuation verticale est-elle envisagée en cas de défaillance importante (niv3+)? Quid d'une évacuation verticale des PMR ? quid de l'évacuation si la cabine est positionnée au-dessus de bâtiments ? Un enfant n'a pas le droit de monter dans un ascenseur, comment accéder alors au téléphérique ? Pensez-vous vraiment que les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées prendront le TPC ? comment peut-on imaginer un transport rapide où il faut garer sa voiture, prendre un ascenseur, et combien de personnes pourront rentrer dans ces ascenseurs ? Le dossier de faisabilité précise en p33 « L'arrêt des cabines en stations (...) Ce choix technique impose la mise en œuvre de système de pilotage plus complexe qui peut être source de panne » « Les constructeurs de transport par câble se montrent réticents à l'arrêt des cabines en stations, qui pénalise la fiabilité des systèmes, et lui préfèrent un passage à très faible vitesse (de l'ordre de 15 à 20 cm / seconde) » « Cette proposition d'un accompagnement par un agent, contraire au principe d' « accessibilité universelle » qui suppose que tout voyageur peut se déplacer en toute autonomie, sans mesure spécifique, est vivement critiquée par les associations de PMR. » quelle est l'orientation actuelle ?	L'accessibilité est une préoccupation constante et générale du réseau TCL qui échange régulièrement avec les associations concernées afin de tester avec elles des matériaux, matériels, dispositifs... . Le transport par câble permet également d'offrir une accessibilité optimisée pour les personnes à mobilité réduite ou contrainte : personnes en fauteuils roulant, personnes avec enfants en bas âge, personnes âgées, personnes avec béquilles, personnes malvoyantes ou malentendantes... à condition de le concevoir dès l'origine. Les points d'attention particuliers seront travaillés en étroite collaboration avec les associations de personnes à mobilité réduite, dès la conception du projet, permettant ainsi d'atteindre le même niveau d'accessibilité que le reste du réseau TCL. En ce qui concerne la question de l'évacuation des cabines, lors de la consultation des constructeurs, le Sytral a prévu d'exiger ce qui est appelé "la récupération intégrée" qui est un ensemble de dispositifs (moteurs de secours, dispositifs au niveau des pylônes etc) permettant de rapatrier systématiquement les cabines en stations, éventuellement en vitesse très lente. Il n'y aura donc pas lieu d'intervenir "en ligne". Les procédures de sécurité suivront les recommandations du STRMTG et les nombreux retours

		d'expérience de lignes de transport par câble urbain dans le monde.
BHNS	Voyages journaliers en 2030 ne sont pas modéliser pour le BHNS. Pourquoi ? (cf p 69 à 71 du rapport de concertation)... M. Rantonnet, transport en commun oui tout le monde est pour. Le TPC semble déraisonnable pour bcp me semble t-il. Pourquoi le BHNS n'est pas plus exposé dans ce débat ? Prenez vous en compte le temps pour rejoindre les stations dans vos comparaisons avec le BHNS ? en effet, la distance entre deux arrêts de bus est beaucoup plus proche et donc bien plus rapide pour s'y rendre donc quasi pas de temps supplémentaire à ajouter à un trajet en bus alors que les temps d'accès aux stations semble oubliés Pouvez vous donner plus d'information sur l'alternative de Bus BHNS?	Compte tenu du territoire et des besoins de mobilité, le mode bus à haut niveau de service constitue une réponse intéressante et adaptée, bien que plus contraignante pour son insertion dans le tissu urbain et le réseau viaire. La réponse à certaines de vos questions se trouve dans les études techniques, disponibles ici : https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/116/
Impact sonore	Les eoliennes de part leur taille, leur bruit et leur pollution visuelle ont de nombreux détracteurs. Pensez-vous qu'un transport par cables avec des pylônes de 70m et un bruit de fond de 70db soit acceptable ? pas d'infos sur les nuisances sonores?? Les Jésuites du Chatelard sont-ils au courant ? Le bruit de 70 à 75 décibels noté en p.48 du dossier de concertation aura-t-il une incidence sur cette zone destinée au calme et à la spiritualité ? Ce que vous êtes entrain de dire c'est que vous serez encore plus près des immeubles et maison? Et donc impact visuel et sonore?	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 choisis 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.
Solutions alternatives	La seule alternative étudiée est le bus à haut niveau de service ? pas de métro, pas de train ?	Plusieurs modes ont été envisagés pour la desserte de ce territoire. Le tramway a été considéré comme trop complexe à mettre en oeuvre notamment compte tenu du relief associé aux courbes des rues existantes. 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. Le transport fluvial et l'amélioration des cheminements piétons (notamment passerelle) ne permettraient pas de répondre efficacement aux enjeux de desserte et de report modal des communes concernées.
	Pourquoi pas un bus rapide de Francheville à Gorge de Loup?	
	Pourquoi n'évoquer qu'une seule alternative, le BHNS ? Avec les autres projets évoqués comme le métro, beaucoup de pistes d'alternatives sont possibles.	
	Mais pourquoi le SYTRAL n'a-t-il pas lui-même étudié ces solutions alternatives ?	
	Et on parle quand des alternatives ?	
	Pourquoi ne pas créer de nouveaux ponts piétons / vélo au sud de confluence?	
	Pourquoi ne pas prioriser l'aménagement de l'Axe A2 (Rue Charcot) ? Inscrit au PDU depuis 1997 !	
	Pourquoi pas un TPC depuis Mornant ? et pourquoi pas une desserte fluviale régulée par un barrage à Francheville ?	
Services	En été en plein soleil, sera-il prévu une. Climatisation ou la possibilité d'ouvrir les fenêtres ?	A ce stade des études, la climatisation des cabines n'a pas été travaillée. Des systèmes existent. Ils seront étudiés dans les phases ultérieures si le projet est poursuivi. Il est prévu de renouveler l'air par un système de ventilation. Dans un téléphérique urbain, les "fenêtres" ne peuvent pas être ouvertes pour éviter le risque de chute d'objets cependant un véritable système de ventilation est conçu, non accessible aux usagers. Si le projet est confirmé à l'issue de la concertation, la ventilation des cabines sera conçue par le concepteur-constructeur. La ligne de transport par câble Francheville <> Lyon si elle est réalisée sera intégrée au réseau TCL et sera accessible au même tarif que le reste du réseau.
	Quel est le coût par voyageur? vs métro? vs bus	
Dispositif de concertation et processus de décision	Je regrette que cette réunion publique soit en distanciel car cela empêche de nombreuses personnes de participer aux débats (fracture numérique). Avez-vous prévu de vous rapprocher de ces publics?	Le SYTRAL a décidé d'organiser une concertation préalable à cette période précise car les études sont suffisamment avancées pour constituer une base sérieuse

	C'est problématique de prendre trop de questions à la suite Pourquoi ne pas faire des questions/réponses afin de bien comprendre l'argumentaire de chacun ? Le projet de TPC est massivement rejeté par les habitants, pourquoi ne pas en tenir compte ? Comment les citoyens des rues du Jardin des Hesperides, des Colombes, des Razes, de la route de la gare, du vieux château, de la grande rue, du Mnt des Roches ou de rue du Robert ont-ils été consultés ou approchés ? Quelle proximité du SYTRAL??? Pourquoi un tel acharnement pour ce projet ? C'est politique, idéologique. Quel perte de temps et d'argent public. Pourquoi le premier document publié par le Sytral jusqu'il y a quelques jours s'appelle t-il Synthèse de la concertation? Il a été publié avant le début de la concertation. Pourquoi devant tant de remous continue-t-on à parler d'un projet qui visiblement n'a aucune adhésion ? pourriez vous donner les résultats de votre étude d'opinion sur Francheville ?	pour échanger avec le public. Il est aussi suffisamment tôt dans l'élaboration du projet pour le faire évoluer, voire l'arrêter. 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.
Renforcement de l'existant	Pourquoi ne pas développer les lignes de bus existantes avec un investissement minime? Pourquoi ne pas développer les lignes de bus existantes avec un investissement minime? Pourquoi n'augmentez vous pas le nombre de wagon à Gorge de loup le matin aux heures de pointe, il est régulier que j'attende sur le quai plusieurs passage de métro pour y accéder ? our un Franchevillois, il n'apparaît pas de nouvelles dessertes dans votre exposé par câble. Il y a différentes lignes de bus et le tain et différents liens avec le réseau métro, tram... L'enjeu n'est pas plus de densifier l'existant (fréquence des trains...) et faire évoluer les usages ? A-t-on étudié l'optimisation des structures existantes ? Dans le dossier de concertation du TPC, l'amélioration du réseau de bus est écarté alors qu'elle était mise en avant dans le dossier de concertation du métro E et figure dans le plan de mandat du SYTRAL. Cela concerne notamment les lignes C20 et 14. Pourriez-vous nous en dire plus pour ces lignes ? Comment se fait-il que la ligne C19 ne soit pas concernée alors qu'elle permet de relier Francheville à Perrache. en 25 minutes (hors aléas de circulation) Envisager la création d'une ligne C19 express partant du Fort du Bruissin serait plus pertinente que le TPC car modulable et réversible.	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

	Les éventuelles voitures qui seront remplacées par des trajets en voiture seront forcément remplacées par des voitures prises par des habitants de communes plus éloignées (appel d'air) qui quitteront peut-être un trajet en train plus long au profit d'un trajet plus rapide en voiture. Pourquoi ne pas améliorer d'abord l'existant : fréquence de bus et aménagement carrefour, tram-train et tarification unique ? Le parking de la gare d'Oullins est saturé en permanence, la fréquence des trains est ridicule et la ligne pas optimisée, idem pour les bus... pourquoi ne pas commencer par cela?	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.
Périmètre de la concertation	Pourquoi les habitants du 5 ieme ne sont ils pas consultés?	Le périmètre présenté (Francheville, Saint-Foy-Lès-Lyon, La Mulatière, Lyon 2ème et Lyon 5ème) est défini simplement par le fait que ces communes et arrondissements sont directement survolés par le transport par câble. La concertation est ouverte aux habitants du 5ème arrondissement et à tous les habitants de la Métropole.
Référendum consultatif	pourquoi la mairie de Francheville n'organise pas de referendum sur le sujet ? La mairie de francheville envisage t elle un référendum citoyen afin de voir ce que pensent les habitants ? A quand une consultation des citoyens de Franchveille ??? A quand le référendum à Francheville ? M le maire de Francheville : quels sont les résultats du sondage que vous avez fait sur votre commune et que vous n'avez jamais communiqués ? Le seul Franchevillois qui soutienne le projet c'est son maire, à quand un référendum démocratique? Pourquoi pas de référendum à Francheville, alors que les autres communes y ont eu droit ? pourquoi le sytral ne publie pas le resultat accablant du vote des fidesiens contre ce projet ? 90% contre pour 6000 participants	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	Quel est l'objectif de cette concertation pour la suite? Si le projet et avant-projet étaient bien construits, le sytral n'aurait pas une telle opposition . De plus il apparaîtrait ainsi comme un projet non nécessaire inutile et destructeur Pourquoi vouloir "le bien" des citoyens contre leur gré ?	La concertation a pour but d'éclairer la décision des élus, comme le prévoit le code de l'environnement. Le SYTRAL délibérera au printemps 2022, après avoir tiré les enseignements de la concertation, sur la poursuite ou non du projet. 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.

Rôle de la CNDP	Que font les garants ??? De quoi sont ils les garants ?	Réponse des garants : Neutres et indépendants des parties prenantes, nous avons pour mission d'établir un climat de confiance pour faciliter le déroulement du processus de concertation. Nous veillons notamment à ce que la concertation, conformément à l'article L.121-15-1 du Code de l'environnement, permette de débattre de l'opportunité même du projet, c'est-à-dire de la question de sa mise en oeuvre ou non, ainsi que des alternatives et des principales caractéristiques du projet de transport par câble. Vous pouvez retrouver notre lettre de mission : https://www.debatpublic.fr/projet-de-transport-par-cable-entre-lyon-et-francheville-1354
	Messieurs dames les garants : pourquoi laisser faire un sondage aux questions orientées ?	Réponse des garants : Le SYTRAL nous a indiqué que l'objectif de ce sondage était de mieux connaître les besoins de déplacement des habitants (horaires et origines / destinations). Un item "ne se prononce pas" permet d'indiquer qu'aucun des fuseaux ne correspond à son besoin. De notre point de vue, les questions posées répondent à cet objectif de mieux connaître le besoin de déplacement des habitants et à notre recommandation d'élargir la concertation préalable aux enjeux de mobilité. Nous comprenons cependant le point de vue de certains participants qui auraient souhaité pouvoir indiquer leur opposition au projet de transport par câble dans le cadre de ce sondage.
	Que pensez-vous vous garants de cette manière de procéder ?	Réponse des garants : N'ayant pas d'autres éléments de contexte concernant la question posée, nous revenons sur le déroulement global de la réunion, conforme à nos attentes en tant que garants et à l'article L.121-15-1 du Code de l'environnement à savoir : - repartir des questions de mobilité sur ce secteur de l'Ouest lyonnais, - permettre au public d'émettre un avis sur l'opportunité du projet et de s'exprimer et de porter des propositions sur les alternatives possibles, - d'obtenir des informations sur l'insertion du projet de transport par câble. Bien que le mode distanciel complique les échanges et les interactions, il nous semble que les possibilités de contributions à l'oral ou par le chat donnaient à chacun la possibilité de cette expression, compte-tenu de l'engagement du SYTRAL à répondre aux questions du chat.
Coût global	Le coût total de possession (investissement + exploitation sur la durée d'investissement) de chaque type de transport peut-il être détaillé ?	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

Survol - Covisibilité	QUI PAIERA LE SURCOUT TPC ??	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.
	M. Rantonnet, pouvez-vous nous communiquer les budgets des 2 projets : TER et câble.	A noter qu'une ligne de transport en commun n'a pas vocation à être rentable mais à répondre à un besoin de mobilité.
	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. »	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 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.
	Le maire de Lyon s'inquiétait de la santé des animaux du parc de la Tête d'Or liée au stress dû au petit train. Quel est son avis pour les humains qui vont avoir une cabine toutes les 20 s dans un sens soit toutes les 10 s ?	
Impact foncier et immobilier	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'indemnisations proposées par cas d'école ? C'est une forte inquiétude des impactés.	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 de 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
	Et pour ceux qui ont choisi d'habiter Francheville ou Saibntge Foy sans savoir qu'on leur im(pro)poserait un téléphérique, quelle indemnisation est prévue pour le préjudice lié à la dégradation de vue et à la dépréciation du foncier ?	

	quel est le montant des indemnisation de survol ou d'expropriation pour les habitation survolées ou détruites pour les stations ?	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. 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	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 évènements 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 ?	Comme pour les autres modes de transport urbain, de tels niveaux de disponibilité sont indissociables d'une politique de maintenance préventive et de contrôle efficace. D'une manière générale, les obligations de maintenance imposent des arrêts de plusieurs jours (en effet d'environ 10 jours par an) pour les transports par câble. Des mesures prises à la construction permettent de réduire ces temps d'arrêt en réalisant une partie de la maintenance nécessaire de nuit et en mettant en place des dispositifs de contrôle permanents Au stade actuel des études, il n'est pas possible de répondre de manière plus précise à votre question. En effet, faute d'avoir challengé des bureaux d'études et des constructeurs sur la question et au regard des éléments communiqués par les porteurs des autres projets, les deux semaines de maintenance annuel intègrent l'ensemble des sujets. Ainsi, l'estimation de 10 jours par an est une estimation raisonnable au regard des autres lignes de transport par câbles et elle sera affinée au fur et à mesure des études ultérieures et une fois que le contrat d'exploitation-maintenance sera attribué. Des de taux de disponibilité cibles seront imposés au futur exploitant.
Sécurité dans les cabines - Sécurité incendie	Au niveau de la sécurité des personnes à l'intérieur des cabines : comment cela va se passer si une personne a un alèse, si des voyous vampirisent des personnes de mon âge (racket), et si une tempête de vent intervient ? comment assurer la sécurité physique des usagers en cas d'agression à 50m dans une cabine autonome à 23h ? Régulièrement la gare de Part Dieu est évacuée pour cause de colis suspect, que se passera-t-il lorsque des voyageurs constateront un colis oubliés dans une cabine ? Ces situations se produiront forcément et engendreront des frayeurs importantes pour les passagers concernés. Cela ne risque-t-il pas de détourner beaucoup d'utilisateurs potentiels ?	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. Il est par ailleurs prévu du personnel en station.

	Pour l'effet vertige, peut-on sonder les utilisateurs potentiels pour avoir une approche du nombre de personnes concernées et réticentes ? Le Chatelard est un « espace boisé dense ». Le SYTRAL devra-t-il déboiser au-delà des demandes règlementaires de survol pour éviter un risque incendie ? Quelle sécurité en hauteur avec une personne malveillante ?	
Insertion des pylônes et stations	L'insertion paysagère devait être traitée pendant la consultation, vous vous y étiez engagés, quand est-ce que cela sera-t-il réalisé ? Des pylônes de 65 m de haut répondent-ils à un besoin ? Que disent les monuments historiques de ce projet, quand vous êtes contraints simplement par une couleur de façade ? Toutes les stations peuvent donc encore bouger de plusieurs dizaines voir centaines de mètres à l'issue de la concertation ? Intégrer veut dire rendre non visible : vous faites comment avec les stations et les pylônes ? Comment peut-on mettre ce type d'installation à proximité de monuments protégés comme les aqueducs alors qu'un privé ne peut pas faire des modifications de son habitat (ce qui est logique par rapport aux nuisances visuelles) ? Quelle hauteur pour les pylônes ? Quelle emprise au sol ? Comment comptez-vous camoufler des pylônes en béton de plus de 50 m de haut ? En les peignant ? Quelle est la dimension d'un pylône de 60m au sol ? P 43 du dossier de faisabilité il est noté « L'aperçu proposé ne porte pas de choix formel (il reste encore quelques marges de manœuvre) ni de préfiguration des matériaux utilisés ou des coloris qui pourront être préconisés éventuellement plus précisément ultérieurement dans un cahier des charges de consultation de réalisation ». Cela questionne. Les marges de manœuvre seraient uniquement (pour SETEC) dans la proposition architecturale ou les couleurs ? Les volumes sont donc réalistes et manifestement massifs. Quelle tailles feront les stations ? Hauteur ? pollution visuelle ? Quelle hauteur la station au Châtelard ? Francheville refuse un barrage de 23m de haut. Pourquoi accepterait-elle une gare à 18m de haut et des pylônes de 53m ? les pylônes quel empiètement au sol ? A quoi va servir la station du Châtelard ? taille et profondeur des fondations des Pylônes ? Quel est le tonnage de béton prévu pour chaque pylône, pour l'ensemble des piliers et l'impact environnemental ? Pour info, les franchevillois ne veulent pas d'un barrage de 23m de haut. Pourquoi voudrait-il d'une station à quai de 18m de haut ?	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 pylônes, 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 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 bâtiments de France seront associés et consultés lors des phases d'études ultérieures.
Impact environnement et paysage	Est-il légitime pour tenter de mieux connecter Francheville de dénaturer, dégrader Ste Foy les Lyon ? La destruction de l'espace naturel du Châtelard à Francheville avec la création d'un parc relais ne pose aucun problème à Monsieur le Maire de Francheville ? Ceci n'est pas de l'espace naturel ? Comment peut on parler d'un projet vert ???	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

	Quel sera l'empreinte écologique de toutes les infrastructures à créer et nécessaires pour avoir une chance de remplir suffisamment le TPC ? Et les arbres à abattre, et le bruit ? Et les oiseaux ? Où est l'écologie Le projet de TPC survole de nombreux espaces boisés classés (EBC) qui abrite de nombreuses espèces animales et végétales protégées et souvent menacées. Mais il n'aurait qu'un impact minime sur les arbres contrairement au BHNS. Les stations, les pylones et les espaces se situant sous les câbles vont être largement impactés. Pourriez-vous nous dire le nombre d'arbres menacés pour chaque fuseau ? Ainsi que les mesures de compensation prévues ? Le TPC est la colonisation de nouveaux espaces par l'homme au détriment de la biodiversité. La conférence citoyenne pour le climat demande de protéger les forêts périurbaines car elles permettent de lutter contre la pollution et les îlots de chaleur. La Métropole de Lyon met en avant la création de nouvelles forêts pour lutter contre le réchauffement climatique. Le TPC ne représente-t-il pas une menace pour la préservation de la biodiversité et la lutte contre le réchauffement climatique ?	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. Tout projet d'infrastructure de transport induit des impacts sur l'environnement. Le SYTRAL applique, comme pour tous les autres projets et comme tous les autres maîtres d'ouvrage français, la séquence Eviter, Réduire, Compenser.
Fréquentation	Combien d'utilisateurs du téléphérique sont prévues de Francheville ?	Les réponses à vos questions sur les études de fréquentation figurent dans l'onglet "FAQ" de la présente plateforme (https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/55/). Davantage de détails sont disponibles dans les études de faisabilité, consultables dans l'onglet "Je m'informe" de la présente plateforme (https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/116/). Les études Arcadis, Egis et Setec y figurent. Leur méthodologie est décrite.
Technologie	Quand la technologie sera t elle choisie ? Il n'y aura pas du tout le même impact selon si c'est monocable ou 3S....le nombre de pylônes passent du simple au double.... Etonnant de pouvoir annoncer des chiffres et des éléments précis sans avoir choisi la technologie finale non ?	Les télécabines adaptées à des contextes urbains sont généralement : • Monocâble (1 même câble pour porter et tracter la cabine) ; • Bicâble/2S (un câble pour le soutien, un câble pour la traction) ; • Tricâble/3S (deux câbles pour le soutien, un autre pour la traction). Ces différentes technologies sont décrites en page 37 du dossier de concertation. En réalité, il n'y a pas de technologie unique mais une pluralité d'options, qui permettent de s'adapter à la fréquentation attendue et au contexte (densité urbain, possibilités d'implantation des stations et pylônes, vents...). Sur le projet de transport par câble Francheville <> Lyon, 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 la technologie est toujours ouvert à ce jour et ne sera décidé qu'à l'issue de la concertation si un des fuseaux est retenu par le SYTRAL pour faire l'objet d'études détaillées.

Intérêt et objectifs du projet	Monsieur KOHLHAAS nous a dit, lors de la dernière réunion publique, que le SYTRAL était prudent quant aux investissements sur les lignes de bus en raison des baisses de recettes actuelles. Comment les trajets vont-ils augmenter dans ce contexte pour se reporter sur un TRANSPORT PAR CÂBLE ? D'où vont sortir les nouveaux clients pour le TPC ? Cet investissement est-il bien pertinent alors que les bus et le train existent déjà et peuvent être améliorés dans le secteur FRANCHEVILLE?	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. Le transport par câble, véritable Transport en Commun en Site Propre aurait peu d'impact sur la circulation. Il contribuerait aussi à renforcer l'attractivité du réseau de transports en commun et donc à favoriser le report modal. 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/
	Chaponost, Taluyers, Communay ainsi que d'autres communes de la Métropole Lyonnaise sont très mal desservies par les transports en commun. Pourquoi ne pas commencer par désenclaver ces villes avec l'argent public avant de créer un troisième mode de transport en commun entre Francheville et Lyon ? Un TPC qui va coûter trop cher pour un transport anecdotique et idéologique en milieu urbain dense.	
	Bonjour Je ne comprends pas Monsieur Kohlhaas, dans son introduction a dit que l'objectif du projet n'est pas de régler le problème de mobilité de tout l'ouest lyonnais ... mais seulement des villes concernées et pourtant dès la première page du dossier de concertation le projet est présenté comme « une réponse aux besoins de mobilité entre l'ouest et le centre de la métropole »... ?????	
	En quoi le TPC va éviter l'engorgement automobile ? A mon avis cela va faire venir des gens de lieux toujours plus loin de Lyon et non désengorger les routes. Le Bus à haut niveau de services me semble plus à même de répondre à cet objectif initial du projet.	
	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'explicitier alors que c'est ce qui justifierait votre projet ?	
	On observe que ce projet de TPC ne répond pas aux enjeux en terme « d'intermodalité », (sujet toujours mis en avant par SYTRAL et la métropole), car il semble que pour le TPC rien ne soit vraiment pas prévu à cet égard, aucun budget n'a été prévu pour créer autour des stations des parcs vélos, voitures, connexion avec les bus, trams, train... On voit bien là que ce projet ne répond pas au besoin et n'est pas réellement étudié dans un esprit de traitement globale des transports dans la métropole. Quel est donc son utilité public?	
	Le besoin d'améliorer la capacité de transports en commun dans les secteurs comme Sainte Foy les Lyon, n'est vrai que pour les heures de pointe : par exemple dans le Chemin des Prés à Sainte Foy, les bus qui y circulent (90) sont pratiquement vides, voire complètement vides en dehors des heures de pointes, et pas bondés pendant ces mêmes heures. Pourquoi installer alors un système de TPC si coûteux, si destructeur et impactant de l'environnement, et si refusé par la population concernée, pour ne pas être utilisé la plupart du temps ? Donc le téléphérique n'apportera rien de plus, c'est du gaspillage d'argent public qui tournera à vide en dehors des heures de pointe par contre avec une pollution sonore ou visuelle qui sera bien là et permanente.	

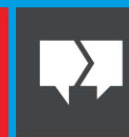
	Comment garantir le report de la voiture sur le transport en commun ? La question est surtout QUE NOUS PROPOSEZ VOUS de CONCRET pour supporter environ 59 000 déplacements Jours??? Sachant que le câble ne va pas supporter tout ça.... Une grande partie des trajets au départ de Francheville a pour destination le nord et non Lyon, la part de déplacement vers Lyon est loin d'être majoritaire (Francheville vers Francheville + Francheville vers le Nord) : il semble préférable de se concentrer sur le nord, pourquoi vers Lyon ? Et quid des autres communes Francheville Bel-Air, Craponne, Chaponost, que leur proposez vous ?	
Sondage mairie de Francheville	Résultats du sondage des habitants de Francheville ? Quel est l'intérêt de diffuser les résultats du sondage après la concertation? Pourquoi ne pas communiquer les résultats du sondage AVANT LA FIN DE LA CONCERTATION? Quels résultats le référendum de Francheville ? pourquoi attendre pour rendre public les résultats du sondage ? Quels sont les résultats du sondage TPC ? le resultat du sondage à Francheville sur le tpc ? pourquoi la mairie de Francheville ne communique pas le resultat ? La ville de Francheville a fait un sondage interne pour connaître l'état de l'opinion sur le sujet du barrage et celui du téléphérique. Le résultat de la question « barrage » à été très largement communiqué. Mais aucune communication de la Mairie sur le sondage téléphérique ? Pourquoi ? Merci	Un sondage a été organisé par la mairie de Francheville durant l'automne 2021. La mairie de Francheville a indiqué lors de la réunion publique que les résultats de ce sondage seront communiqués à l'issue de la concertation pour ne pas altérer ni peser sur celle-ci.
Autre	Pourquoi le Sytral est il devenu AOMTL? Pourrions-nous connaître le nombre de membres du Collectif libre comme l'air ?	Le Sytral est devenu AOMTL dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). La nouvelle autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais associe la Métropole de Lyon, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, ainsi que l'ensemble des communautés de communes du Rhône. Elle porte de nouvelles missions de coordination, d'information multimodale et de planification de l'ensemble des mobilités à l'échelle de son territoire. Elle conserve sa mission initiale d'autorité organisatrice des transports publics réguliers, des transports publics à la demande, des services de transports scolaires et de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Lyon Saint Exupéry, à l'échelle d'un bassin de mobilité élargi comprenant 13 collectivités du Rhône, desservant 263 communes sur un territoire de plus 1.8 million d'habitants. Nous vous laissons vous adresser au collectif pour connaître leur composition.

Transport de matières dangereuses	Il existe un risque lié au TMD est présent sur l'avenue du Châter (RD 342), empruntée pour le transit routier des TMD au sein de l'agglomération de Lyon, ainsi que sur le réseau de voies ferrées. Ce risque est identifié en p 101 du dossier de faisabilité du SYTRAL. Le transport de matières dangereuses est-il confirmé ? Le SYTRAL a-t-il besoin d'une autorisation ICPE ?	Un travail d'analyse des impacts potentiels temporaires en phase travaux et définitifs sera réalisé dans la suite du projet s'il est poursuivi et permettra d'engager un travail avec les services de l'Etat et les associations concernées afin de proposer des mesures d'évitement, de réductions et le cas échéant de compensation. Celles-ci devront être validées par les services de l'Etat et mises en œuvre pour obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation du projet. L'étude d'impact environnementale sera réalisée à l'issue de la concertation préalable, si le SYTRAL décide d'approfondir un fuseau ou une alternative BHNS. Une fois terminée, comme pour tous les projets d'aménagement du territoire, l'étude d'impact sera rendue publique et consultable par tous dans le cadre d'une enquête publique.
Transport par câbles en France	Dans quelles villes françaises existent le transport par câble et quel retour a t on ? Avez vous des retour sur les villes qui ont mis en place ce type de transport par câbles ? Brest (en panne depuis des mois) ? Toulouse (opérationnelle depuis cet été normalement) ?	En France, plusieurs projets ont fleuri ces dernières années, comme à Toulouse, Saint-Denis (la Réunion), Brest, Grenoble, Ajaccio, Créteil et Nice. Le système de va-et-vient mis en place à Brest n'est pas une technologie envisagée pour la ligne Francheville-Lyon. Vous trouverez page 37 du dossier de concertation les différentes technologies existantes à ce jour. Le système du transport par câble de Brest est un cas particulier où le constructeur a proposé un certain nombre d'innovations mal maîtrisées qui a conduit à des pannes et périodes de tavaux successifs. Parmi ces innovations, par exemple le fait que les cabines ne circulent pas en parallèle mais l'une au dessus de l'autre qui a été à l'origine de grosses difficultés d'équilibrage du système et donc de périodes d'arrêt. La disponibilité est aujourd'hui bien meilleure.
Pollution lumineuse	et la pollution lumineuse ? Quelle sera la pollution lumineuse la nuit liée aux pylônes ?	L'étude d'impact sera réalisée dans un second temps, si le SYTRAL décide de poursuivre le projet à l'issue de la concertation.
Temps de trajet et circulation	Quel est le gain de temps réel pour aller au terminus du TPC pour un voyageur qui aura à prendre un premier moyen de transport pour rejoindre une gare, garer son moyen de transport en toute sécurité (voiture, vélo, vélo électrique, ...), rejoindre à pied la gare, faire la queue pour embarquer ? quels impacts à Francheville sur la circulation qui devrait fortement augmenter avec les personnes habitants à Craponne ou plus loibn et venant prendre le TC au Chatelard ? Cela at il été évalué? On ne le voit nulle part dans le dossier de concertation ?	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/

Annexe : Présentation powerpoint de la soirée



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

du 15 novembre 2021 au 15 février 2022

Réunion Publique Francheville

Mardi 18 janvier 2022

Construisons ensemble le transport par câble

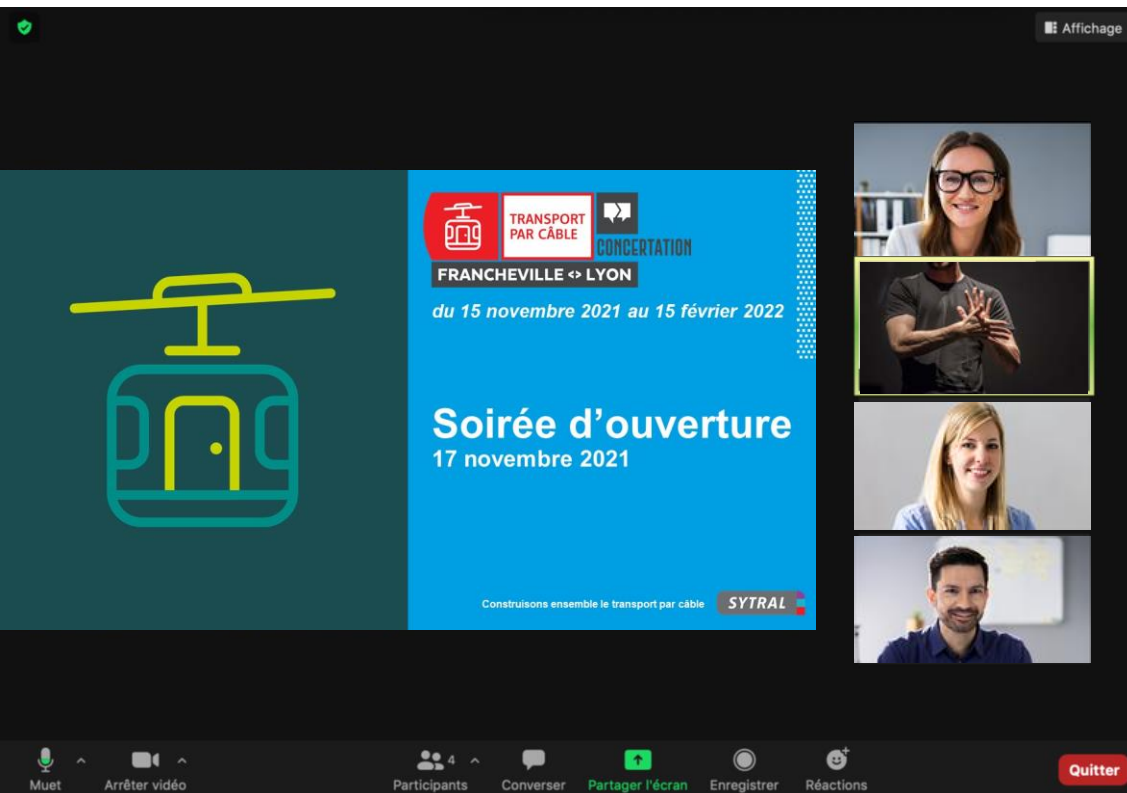
SYTRAL

Introduction

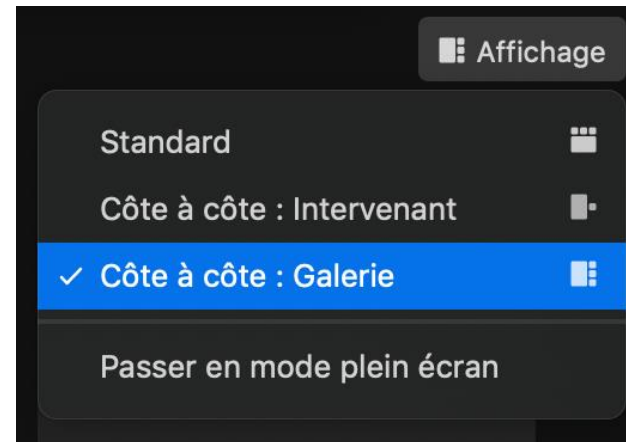


Pour suivre cette réunion en langue des signes

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

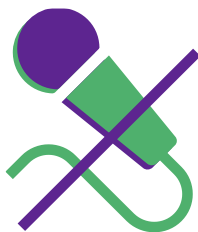


Si vous souhaitez voir le traducteur en plein écran, cliquez sur AFFICHAGE / INTERVENANT

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

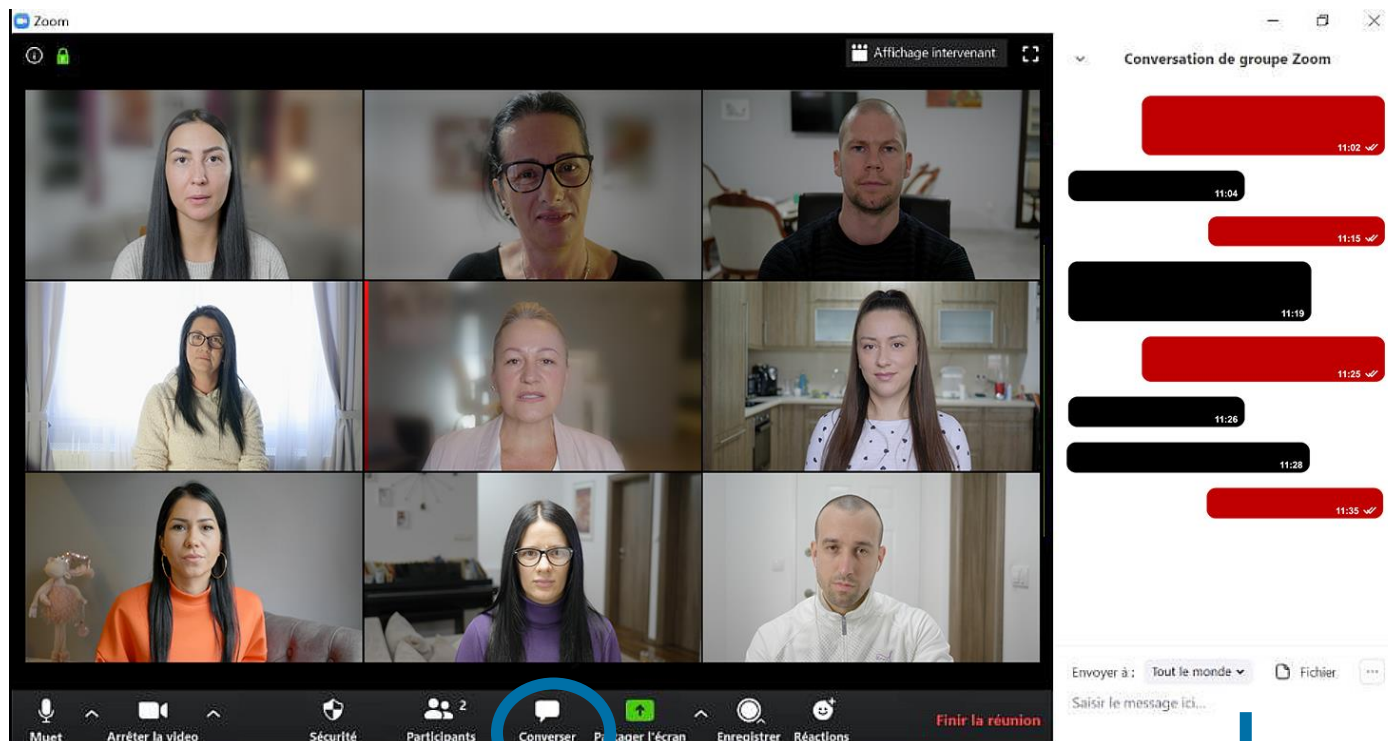
Possibilité de déposer vos avis ou remarques après la réunion sur franchevillelyon-sytral.fr



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

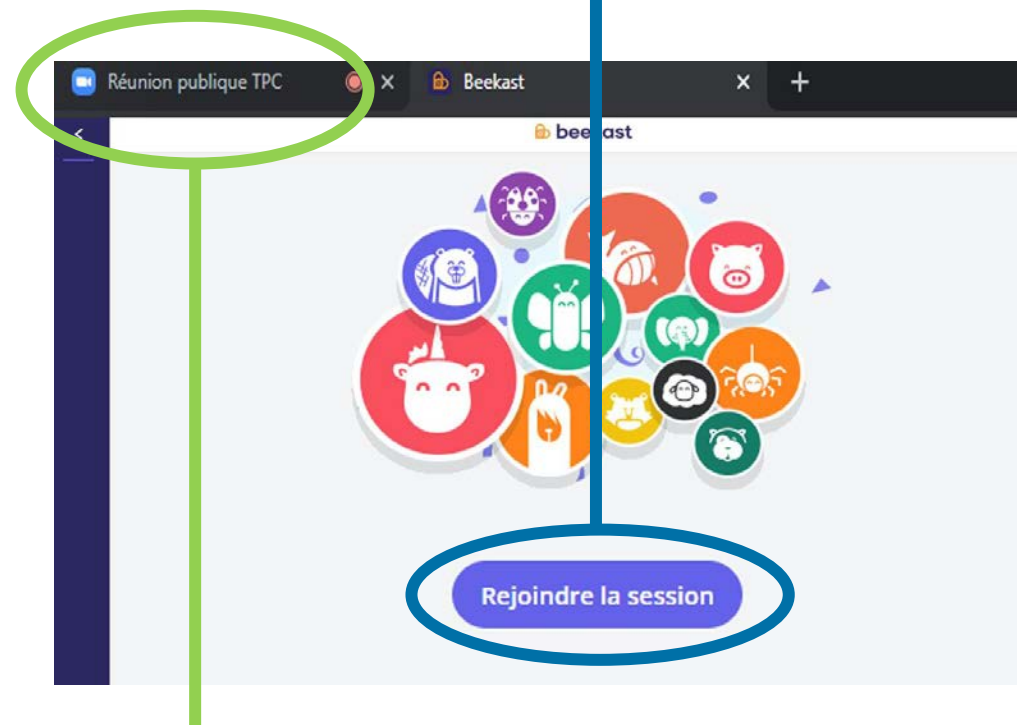
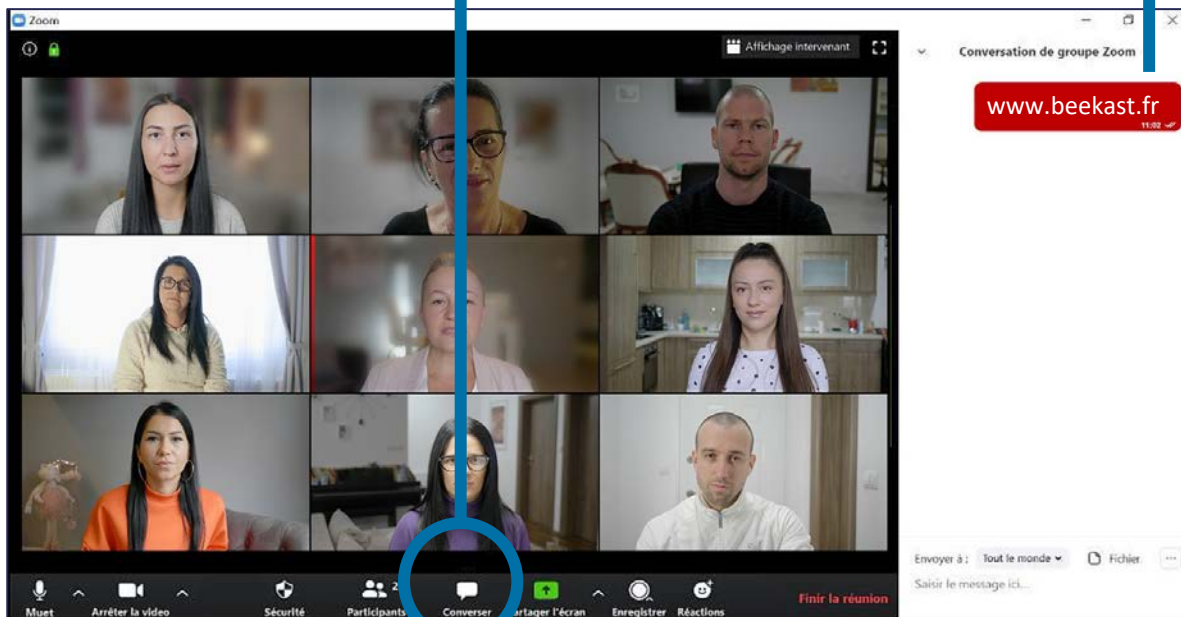


Comment contribuer sur Beekast ?

APPUYER SUR CONVERSER POUR
ACCÉDER AU FIL DE DISCUSSION

CLIQUER POUR OUVRIR LE LIEN
BEEKAST DANS UN NOUVEL ONGLET

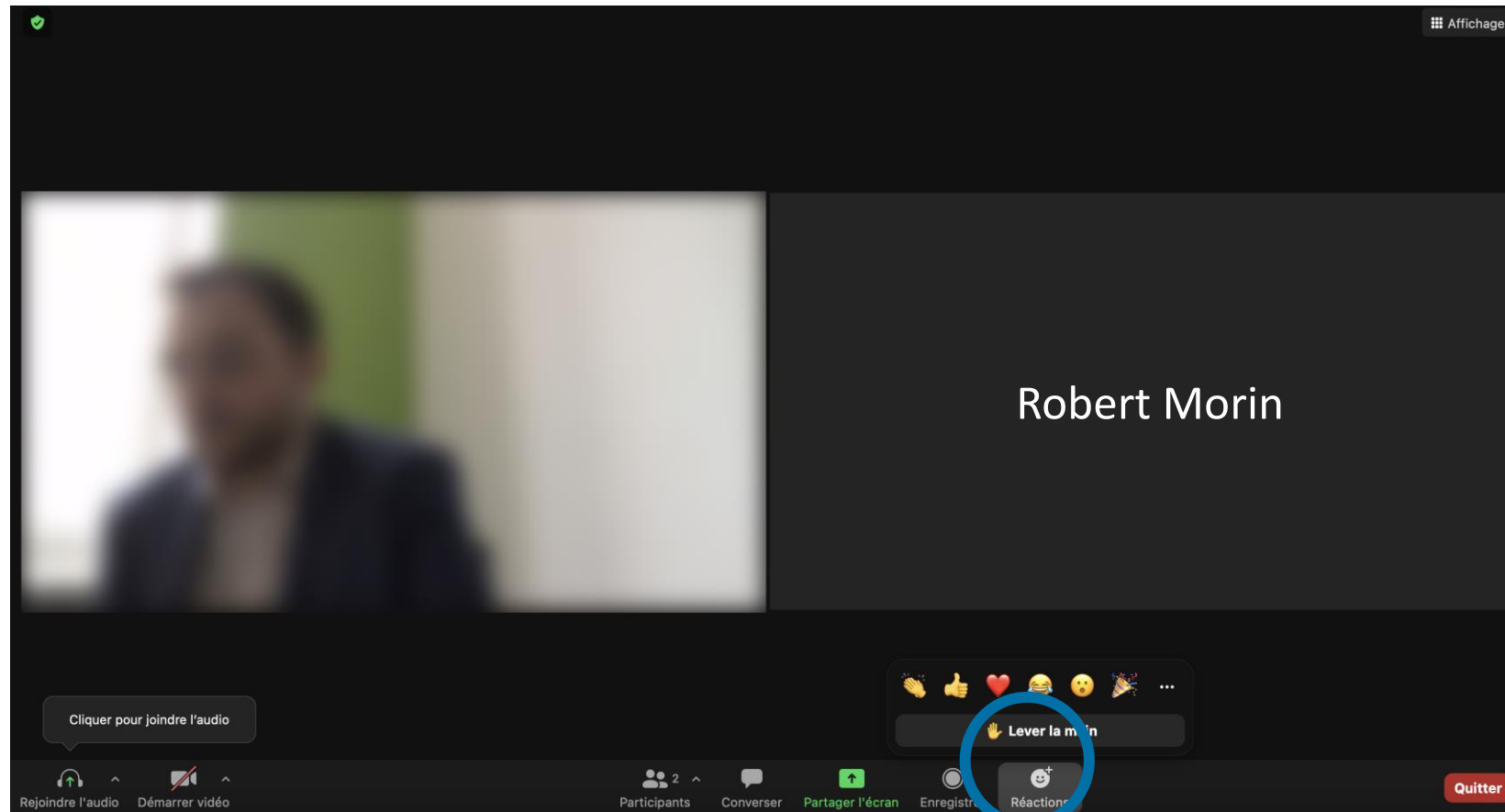
CLIQUER SUR REJOINDRE LA SESSION
POUR CONTRIBUER



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 : 868 4882 9023

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

- > **Nicolas MALLOT**
Directeur Général Adjoint
- > **Anne CLABAUT**
Chef de Projet transport par câble
- > **Séverine LARDELLIER**
Responsable concertation

BUREAU D'ÉTUDES

- > **Emilie BURQUIER**
Directrice d'Etudes SETEC
- > **Benoît FONTANEL**
Chef de Projet 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 Francheville

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

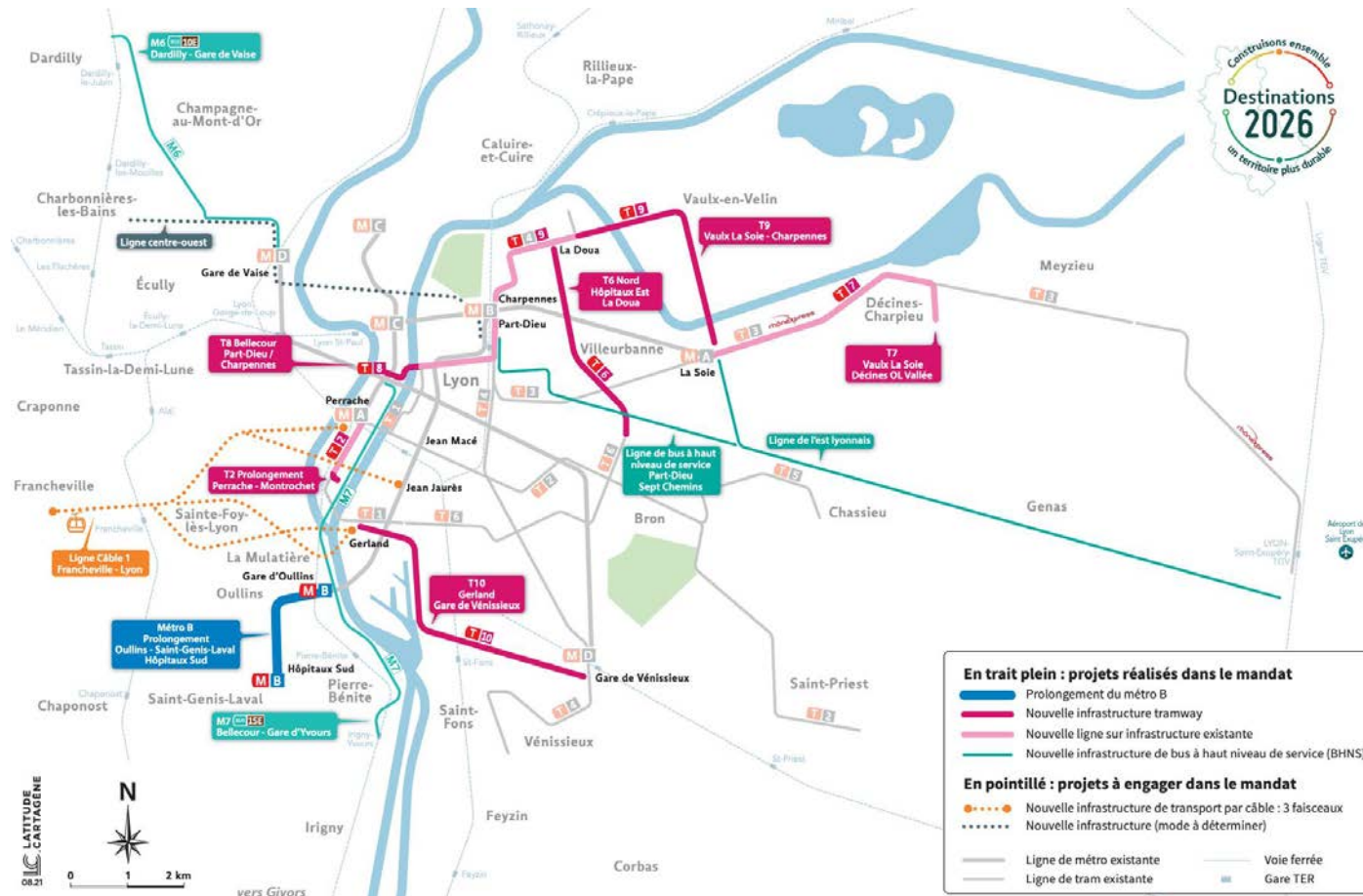
Processus de concertation et de décision

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

Phase 1 : 15 novembre 2021 au 5 janvier 2022

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

Une réunion d'ouverture



Soirée d'ouverture projet transport par câble Francheville Lyon

Des stands mobiles dans les communes



2297 participants
1407 contributions
861 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 meilleur accès à la gare de Francheville (à pied, à vélo, en navettes, en TPC...)
- > Un accès rapide et direct vers le centre de la Métropole depuis Francheville

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)

Nicolas MALLOT, Directeur Général Adjoint

Anne CLABAUT, Chef de projet de transport par câble

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

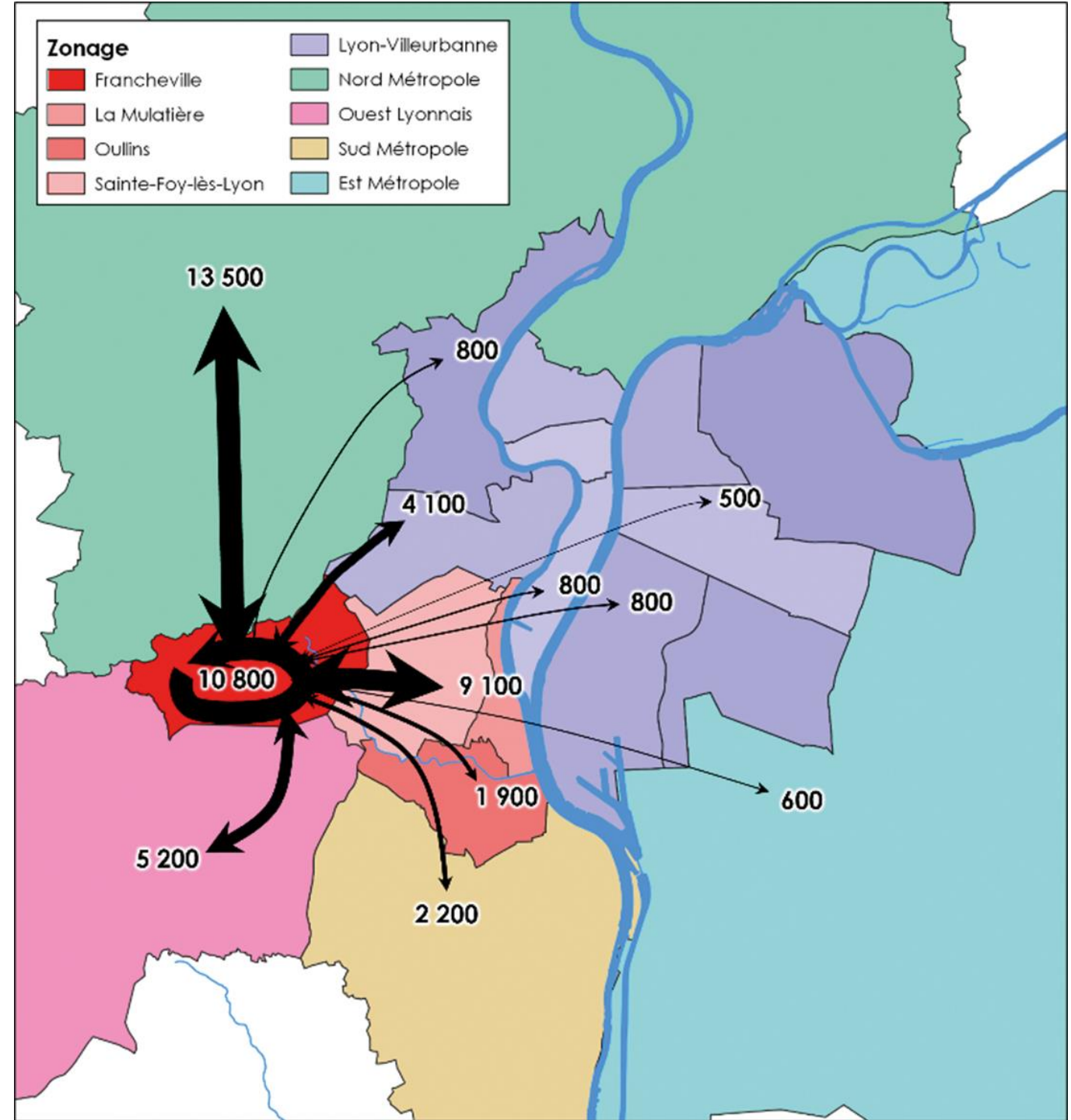


+ 27 500 habitants
+ 14 000 déplacements

50 minutes pour relier Francheville à Lyon

Zoom sur la mobilité de Francheville

- Des relations importantes avec Sainte-Foy-lès-Lyon, Craponne et Tassin-la-Demi-Lune
- Des déplacements vers Lyon principalement vers le 5^{ème} arrdt
- La voiture largement majoritaire y compris pour les déplacements internes à Francheville



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 Francheville ?
(plusieurs réponses possibles)

- > Lyon 2^{ème}
- > Lyon 5^{ème}
- > Lyon 7^{ème}
- > La Mulatière
- > 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 Francheville**

Séquence 2

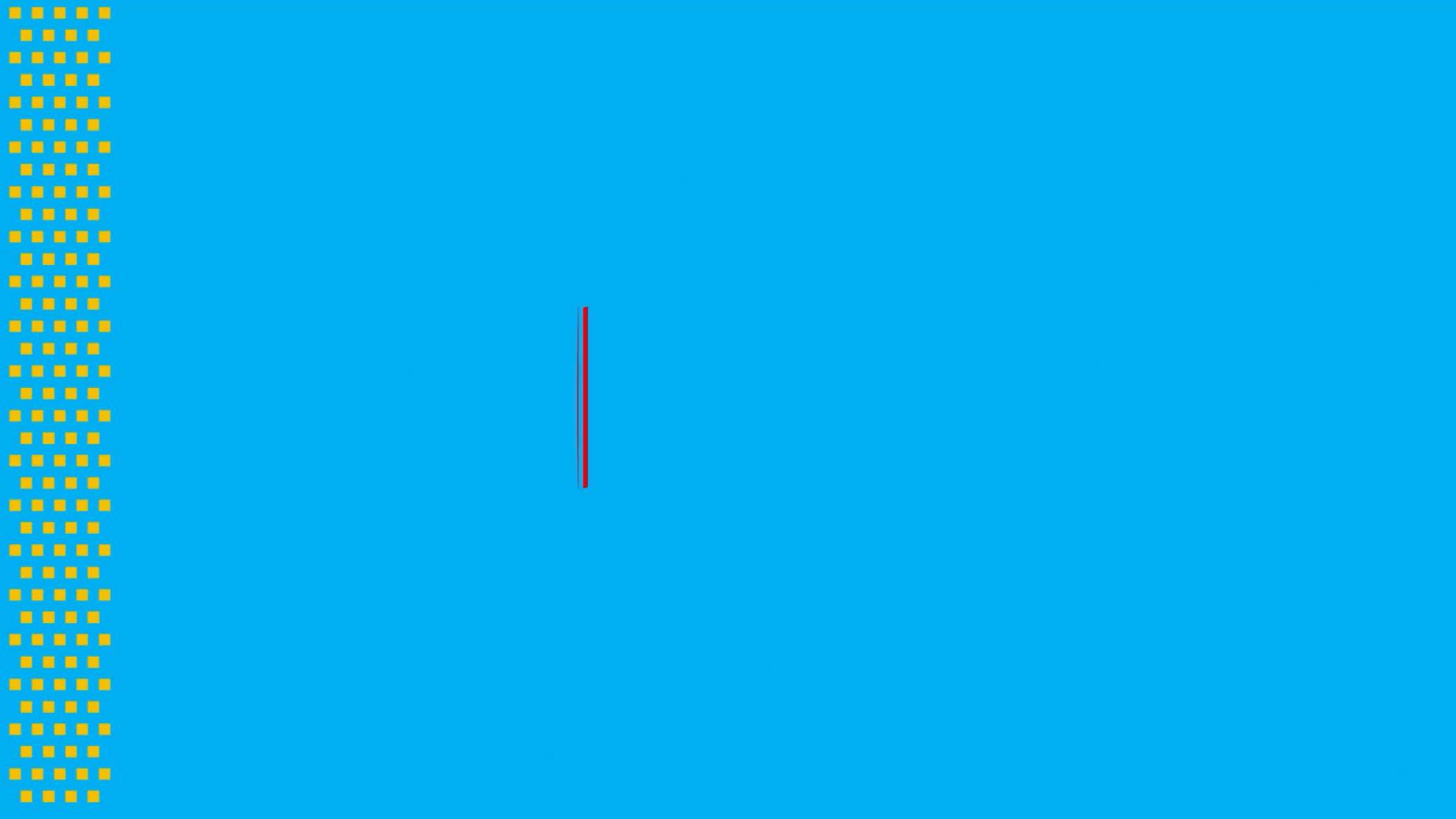
Projet : itinéraires, insertion, fréquentation et modes envisagés

Nicolas MALLOT, Directeur Général Adjoint

Anne CLABAUT, Chef de projet de transport par câble

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





Décryptage de l'insertion d'une ligne de transport par câble



Rappel des règles de conception



- Lignes droites
- Recommandations par rapport au risque incendie et réglementation
- Caractéristiques intrinsèques du système

Composantes d'un système

- Les stations
- Le câble (et sa hauteur) et les cabines
- Les pylônes

**Interaction entre ces éléments :
travail par itération pendant
toute la durée des études**

Décryptage de l'insertion d'une ligne de transport par câble

Les stations : critères d'implantation



- Assurer la desserte optimisée d'un quartier
- S'intégrer dans la composition urbaine d'un quartier
- Présenter une bonne accessibilité pour les usagers à travers le quartier quelque soit le mode de déplacements choisi pour la rejoindre
- Présenter une bonne lisibilité
- Apporter des services annexes en lien ou non avec le système de transport :
P+R vélos, commerces, services (poste, colisserie...)



Coblence, Allemagne

**Travail collaboratif
avec les villes,
les urbanistes,
les habitants**

Décryptage de l'insertion d'une ligne de transport par câble



La ligne de câble

- Hauteur résultant
 - des recommandations sécurité incendie du guide RM2
 - de l'ordonnance 2015 - 1495
- Optimisation après étude incendie et en fonction de la technologie

Les pylônes : interdistance

- Monocâble : un pylône tous les 200 – 300 mètres, jusqu'à 500
- 3S : de 500 à 1000 mètres en fonction de la topographie

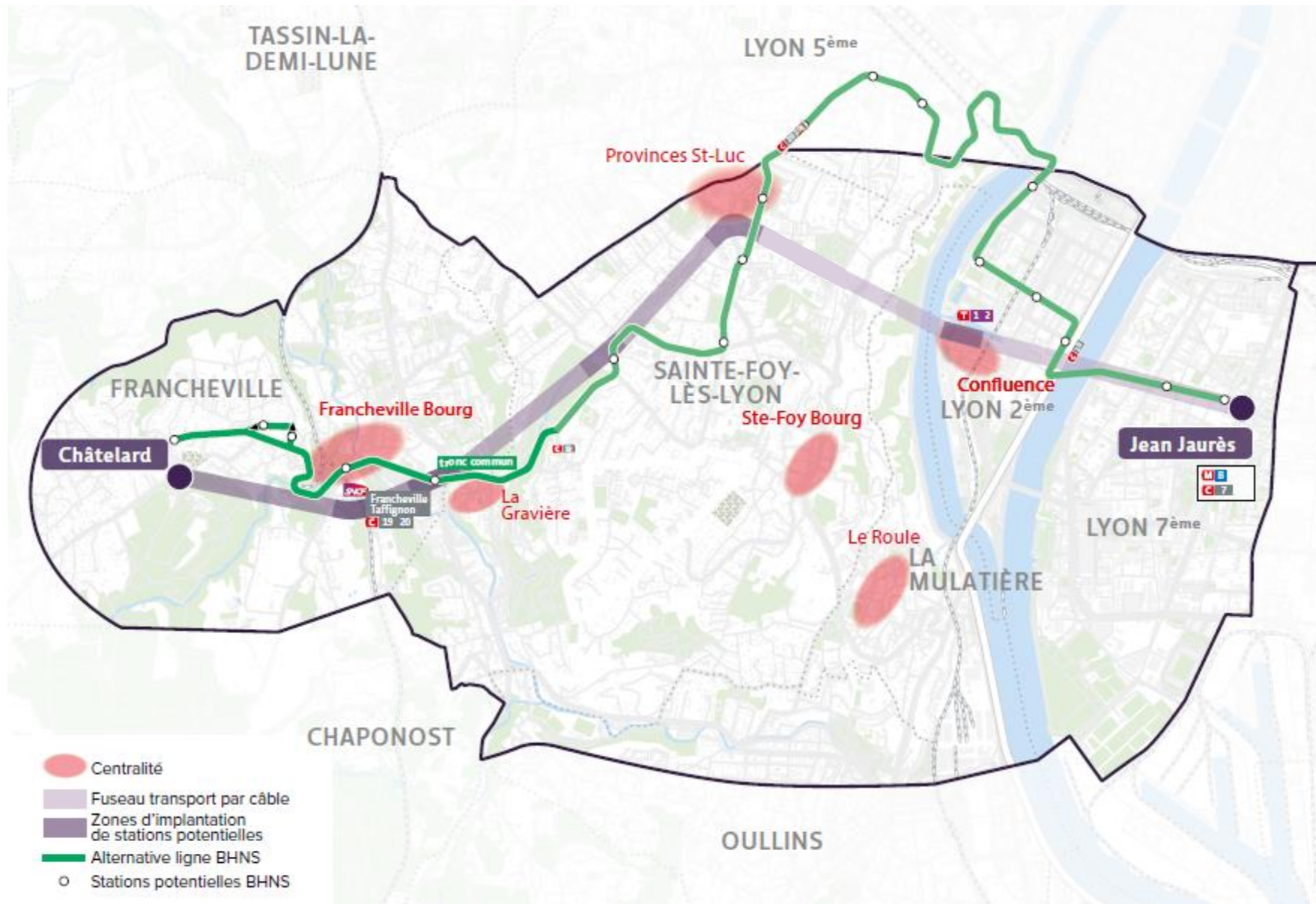


Londres, Angleterre

**Optimisation finale
avec le concepteur
constructeur**

Profil du transport par câble à Sainte-Foy-lès- Lyon

Exemple du Fuseau Nord : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> Confluence <> Lyon 7 Jaurès



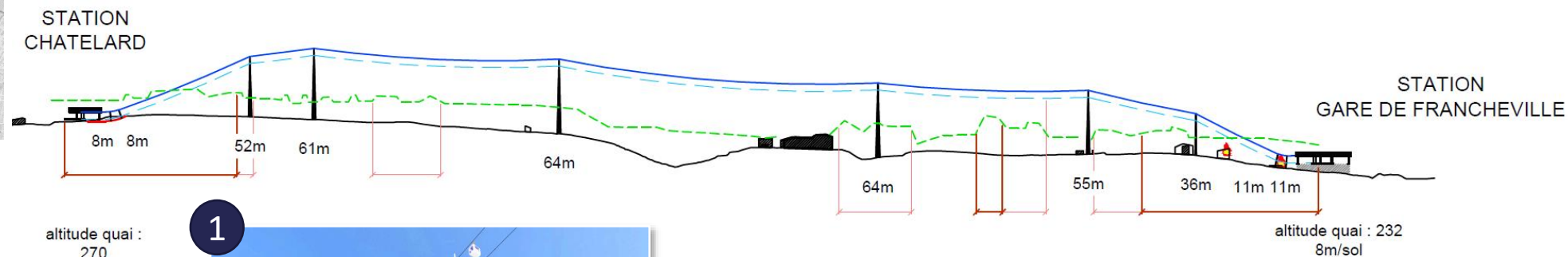
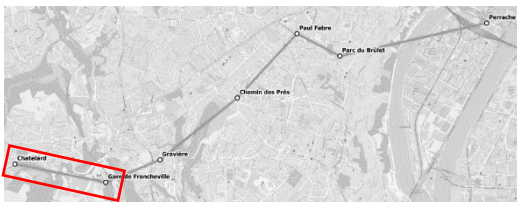
Profil présenté à titre indicatif

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 Francheville

Exemple sur tous les fuseaux au départ de Francheville



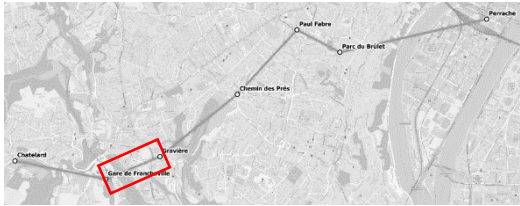
Profil présenté à titre indicatif
Non définitifs, ils permettent de s'assurer de la faisabilité et d'illustrer les impacts du système.

La suite des études permettra de les optimiser.

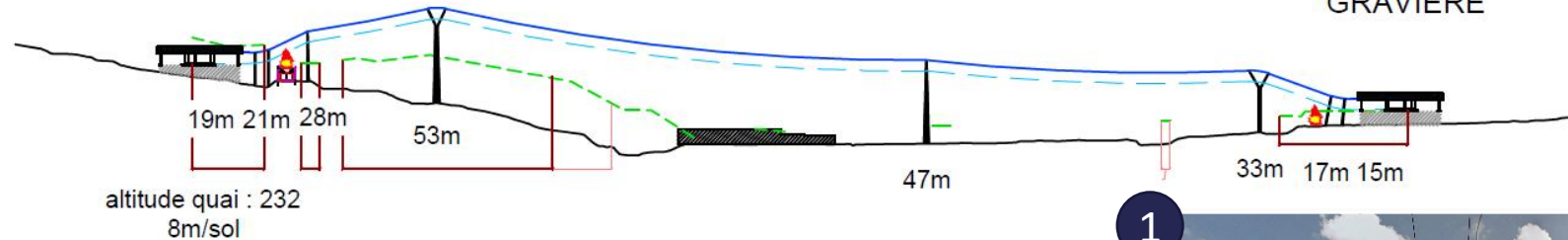


Profil du transport par câble à Francheville

Exemple du Fuseau Nord : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> Lyon 2 Perrache



STATION
GARE DE FRANCHEVILLE



STATION
GRAVIERE



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.



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
-

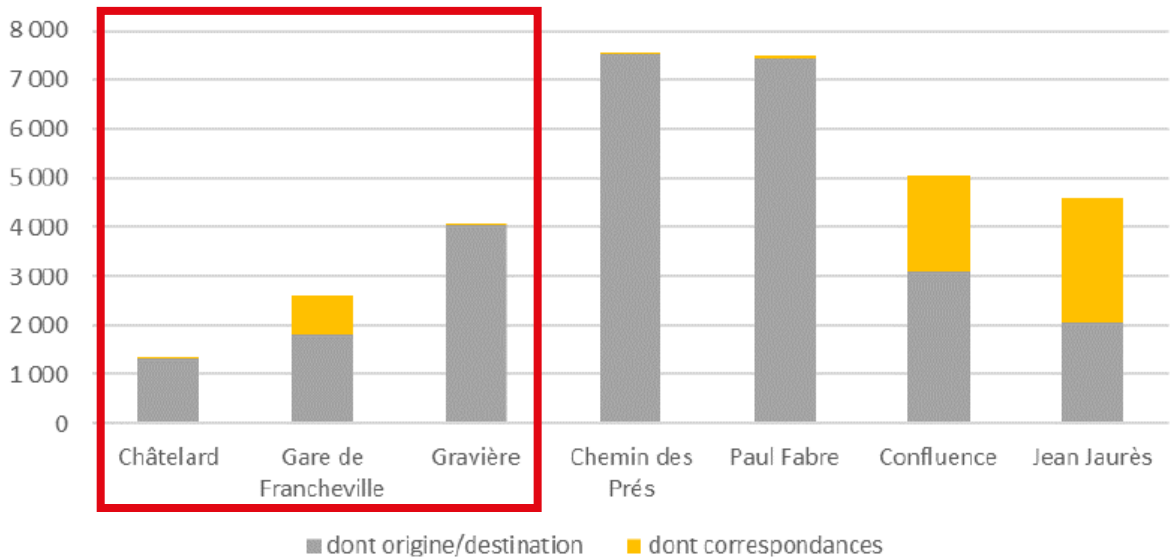
Zoom sur la fréquentation à Francheville

Exemple du Fuseau Nord : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> Confluence <> Lyon 7 Jaurès

Fréquentation journalière en 2030 :
16 000 voyages
dont 12 000 nouveaux sur le
réseau TCL (= report modal)

	Direction Lyon		Direction Francheville		Total	% corresp.
	Montées	Descentes	Montées	Descentes		
Châtelard	700	0	0	700	1 300	2%
Gare de Francheville	1 200	200	200	1000	2 600	30%
Gravière	1 300	700	700	1300	4 000	0%
Chemin des Prés	2 700	1 300	1200	2400	7 500	0%
Paul Fabre	2 000	1 900	1700	1800	7 500	1%
Confluence	600	2 200	1700	600	5 000	39%
Jean Jaurès	0	2 200	2500	0	4 600	55%

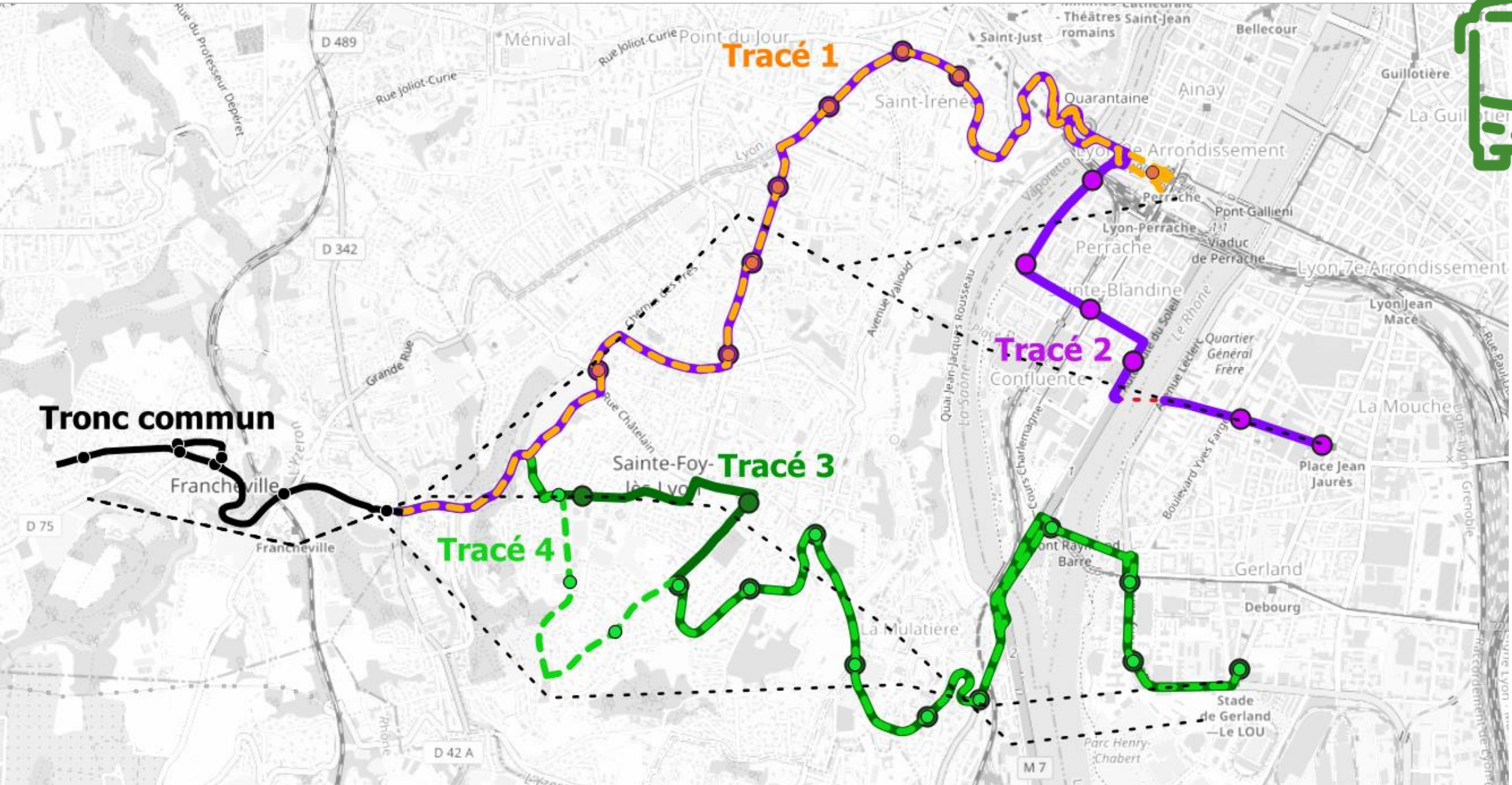
NB : Le total des montées et descentes sur la ligne est égal au double du nombre de voyages



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

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

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

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

- La Mulatière : jeudi 27 janvier à 18h30
- Lyon 2ème : mercredi 2 février à 18h30
- Lyon 7ème : lundi 7 février à 18h30

Stand mobile et temps d'échanges à Francheville

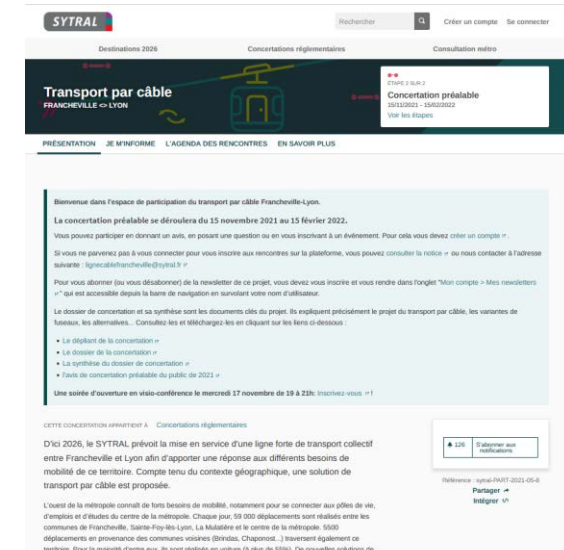
Samedi 22 janvier de 8h45 à 12h

- Stand en accès libre
- 5 temps d'échanges (sur inscription)

Un atelier thématique en visio conférence

- Accessibilité (sur invitation)

Un processus d'échanges jusqu'au 15 février 2022



**ESPACE DE CONTRIBUTIONS
ET INSCRIPTIONS**



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

Conclusion

Enseignements de la soirée



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

Merci de votre participation

Rendez-vous sur
francheville Lyon-sytral.fr

Construisons ensemble le transport par câble

SYTRAL