

Réunion publique Lyon 2

2 février 2022 en visio-conférence

COMPTE-RENDU

Intervenants

> Animation

- Maryline GENEVRIER - Journaliste

> Intervenants

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

> Garants CNDP

- Jean-Luc CAMPAGNE
- Claire MORAND

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

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

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

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

172 participants environ

La présentation est disponible en annexe de ce document.

A noter :

Vous pouvez retrouver la vidéo complète de la réunion sur :
<https://www.youtube.com/watch?v=TGroCiLpbGs>

Ouverture de la réunion

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

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

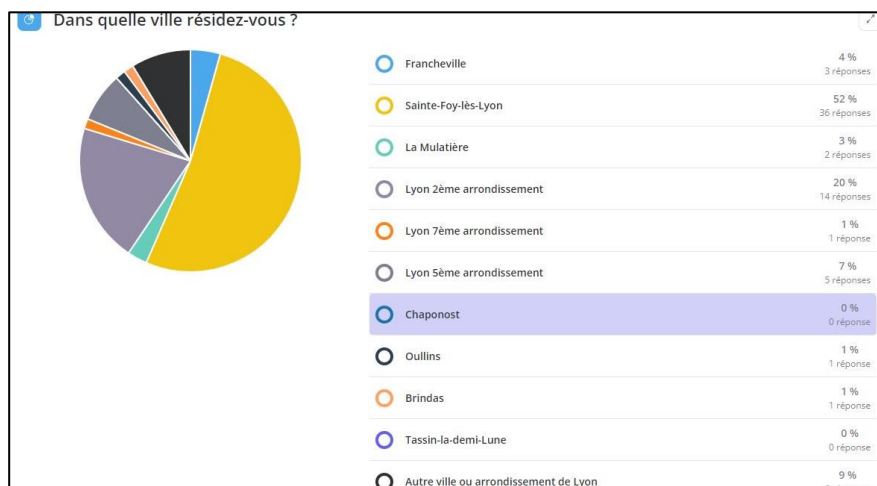
Elle précise à tous que cette réunion est enregistrée et qu'elle sera diffusée en replay sur YouTube : les participants peuvent couper leur caméra, s'ils le souhaitent.

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

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

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

- Francheville 4%
- Sainte-Foy-Lès-Lyon 52%
- La Mulatière 3%
- Lyon 2ème arrondissement 20%
- Lyon 7ème arrondissement 1%
- Lyon 5ème arrondissement 7%
- Chaponost 0%
- Oullins 1%
- Brindas 1%
- Tassin-la-Demi-Lune 0%
- Autre ville ou arrondissement de Lyon 9%



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 3833 participants au 27 janvier. Les principales attentes exprimées lors de la phase 1 de la concertation ont bien été notées (cf. présentation en annexe).

Le mot des garants

Jean-Luc Campagne souligne 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 d'échanger sur l'opportunité, les enjeux du projet et ses alternatives.

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

Caroline Prospero, directrice du développement présente le besoin de mobilité sur l'ouest de la Métropole et notamment sur le 2^{ème} arrondissement de Lyon.

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

A noter :

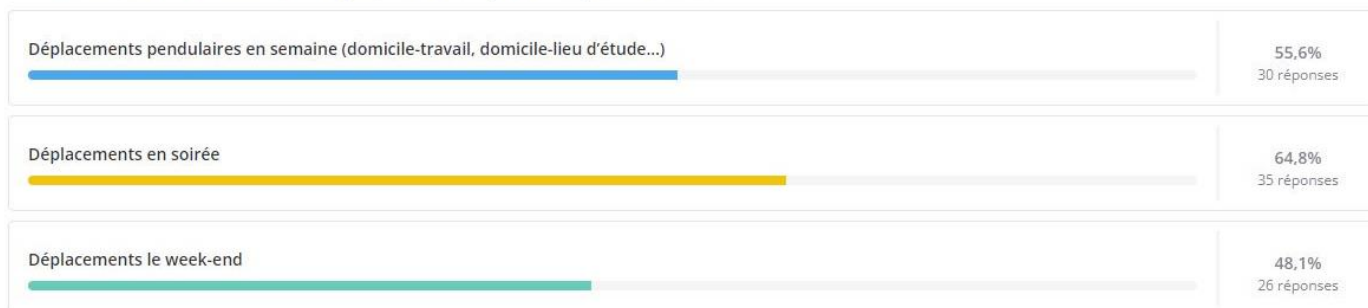
[Vous pouvez retrouver en ligne toutes les informations sur le projet sur francheville-lyon-sytral.fr](http://francheville-lyon-sytral.fr)

L'animatrice invite ensuite les personnes présentes à répondre à une question.

Cette question porte sur les types de trajets qui nécessiteraient une nouvelle alternative à la voiture individuelle. 31% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Déplacements pendulaires en semaine 56%
- Déplacements en soirée 65%
- Déplacements le week-end 48%

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



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

Pierre Oliver, Maire du 2^{ème} arrondissement de Lyon, commence par remercier le SYTRAL de lui donner la parole et regrette l'absence de l'adjoint à la mobilité de la ville de Lyon qui aurait eu toute sa place lors de cette réunion. Il indique que le 2^{ème} arrondissement, notamment toute la partie Sud qui serait impactée par ce projet, a déjà à subir les nuisances de l'autoroute entre Paris et Marseille et celles de la gare de Perrache, un axe notamment largement emprunté par le fret. Il ajoute à cela, la récente piétonnisation du cours Charlemagne. Il précise que beaucoup de riverains sont confrontés à de nombreuses nuisances. C'est ce qui ressort de l'enquête organisée par le 2^{ème} arrondissement, à laquelle plus de 2700 personnes ont répondu : le sentiment que le transport par câble, qui ne sera pas utile aux habitants du 2^{ème}, sera également une nuisance supplémentaire.

Concernant les alternatives, il indique être d'accord avec le vice-président du SYTRAL sur la question du tram-train. Il précise que des échanges ont lieu entre la Métropole et la Région pour travailler sur le sujet. Il indique être un fervent défenseur du métro car c'est, pour lui, la meilleure solution pour lutter efficacement contre la réduction de la place de la voiture en ville et la meilleure réponse pour un désenclavement de certaines zones de l'agglomération. Il précise avoir de grandes réserves sur la sincérité de cette concertation car 3 enquêtes menées par différentes équipes écologistes ont abouti à une situation où les avis sont donnés par des personnes qui n'habitent absolument pas le secteur et qui vont à l'encontre de ce que pensent les riverains. Il précise être là pour porter et faire entendre la voix des habitants du 2^{ème} arrondissement. La mairie du 2^{ème} a voulu jouer le jeu de cette concertation et notamment de l'organisation de cette réunion, il se réjouit de voir beaucoup monde à cette visio-conférence.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, indique partager avec le Maire du 2^{ème} arrondissement plusieurs objectifs en particulier celui de réduire la circulation sur l'axe M7, qui traverse Lyon et qui longe le 2^{ème} arrondissement en apportant beaucoup de nuisances et de pollution. Il précise que c'est un sujet compliqué car l'essentiel du trafic est un trafic qui va vers Lyon, Villeurbanne puis la métropole. Il y a peu de trafic de transit, il est donc impossible de le dévier en demandant aux véhicules de contourner Lyon. C'est la raison pour laquelle pour diminuer véritablement le nombre de voitures, il faut proposer des solutions de transports collectifs. Il faut développer à la fois des transports publics de proximité, que ce soient des bus, des BHNS, des tramways ou des transports par câble. Il faut également mettre en place un RER métropolitain parce que beaucoup de personnes viennent de communes extra métropolitaines. Pour cela, le ferroviaire est la bonne solution en matière de temps de parcours. Concernant les enquêtes, il précise que ce sont des instituts de sondages officiels qui font des enquêtes avec des panels précis même si des biais sont toujours présents. Les concertations ne sont pas improvisées et ceux qui veulent, peuvent témoigner même si souvent, ce sont surtout les opposants qui s'expriment. Les sondages sur plus de 1000 personnes ont une marge d'erreur de 3%. Ils sont réalistes quant aux souhaits de la totalité de la population et pas seulement de certains opposants qui ont tendance à plus s'exprimer que d'autres.

Synthèse des échanges – séquence 1

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

Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

Un participant souhaite savoir où en est le dossier du tram-train et l'avancée de ce projet. Il souhaite également savoir quelles sont les marges d'erreur et la sensibilité du modèle Modély dont les données de déplacements semblent être indiscutables.

Un participant, habitant de Lyon 2^{ème} s'interroge sur le tracé notamment sur son arrivée sur Lyon 2^{ème}. Il indique avoir suivi les grandes problématiques de densification qui semblent, et à raison, vouloir densifier là où il y a des transports lourds. Il semblerait que le transport par câble arrive au droit de l'îlot C2 Sud de la Zac de Confluence. Vu la densification qui est escomptée dans la Zac de Confluence, il indique avoir du mal à voir arriver un transport par câble dans cette zone densifiée au niveau R+7, R+8 voire R+13. Il se demande si le transport par câble va entraîner la suppression de la circulation sur la rue comme par exemple la rue Montrochet ou alors si le transport par câble va traverser un parc ou encore une zone où il y a deux gares TGV, du métro et où on va devoir abaisser les niveaux de construction.

Une participante, membre de l'association Touche pas à mon ciel, indique ne pas trouver le projet de transport par câble pertinent car il ne transportera pas le nombre de personnes annoncé par Modély et qu'il est inadapté car il ne désencombrera pas l'ouest lyonnais. Il porte également atteinte au cadre de vie, à l'environnement des riverains qui sont sur son passage. Le budget lui semble également sous-estimé. Elle s'interroge sur le survol de très nombreuses habitations et notamment sur la réalisation d'un transport par câble dans une zone aussi urbanisée que Lyon 2^{ème} avec beaucoup d'immeubles. Elle s'inquiète également de la dépréciation foncière des habitants qui seront soit survolés soit à proximité. Elle demande au SYTRAL de travailler sur des solutions alternatives et indique que l'association est prête à collaborer, en lien avec toutes les autres associations, pour étudier ces solutions alternatives notamment l'optimisation des bus et l'intermodalité entre les voies de bus, les voies de métro et le tram-train. Elle précise qu'une concertation sur toutes les solutions alternatives aurait été plus utile qu'une concertation uniquement sur le transport par câble.

Une participante indique que la semaine passée sur Lyon, seules les voitures aux vignettes 1 et 2 pouvaient circuler à cause d'alertes pollutions très fortes, créées notamment par l'utilisation de la voiture. Si rien n'est fait sur des transports plus importants, plus efficaces, plus rapides, plus nombreux, plus structurants, on va se retrouver dans une situation où on ne pourra même plus utiliser la voiture sans avoir d'alternative. Concernant la dépréciation foncière, elle indique avoir consulté plusieurs organismes immobiliers et constaté qu'il n'y a pas eu de baisse des ventes sur Sainte-Foy-lès-Lyon, Francheville ou La Mulatière liée au transport par câble, les ventes restent encore extrêmement chères.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, indique que le tram-train est un vrai sujet pour la ville de Francheville mais également pour les autres communes. Il indique bien connaître le projet pour l'avoir mis en œuvre durant sa première phase entre 2006 et 2012 quand il était Conseiller Régional. Il indique qu'il y a une vraie volonté de la part de la Métropole et du SYTRAL de continuer le projet qui est sous la responsabilité de la Région. Cette dernière a réalisé des études pour savoir ce qu'il fallait mettre en œuvre pour continuer le projet : prolonger de Brignais à Givors, passer la fréquence au quart d'heure sur la ligne qui concerne le territoire de l'ouest lyonnais mais aussi doubler le tronçon commun, prolonger au-delà de l'Arbresle et faire la liaison Tassin-Lozanne. Il indique avoir fait des propositions en septembre 2020 puis à l'automne 2021 aux différents vice-présidents délégués aux transports. Il indique également transmettre prochainement de nouvelles propositions très concrètes et écrites sur l'ensemble des projets TTOL et RER à la Lyonnaise à la Région. Il indique que dès que les projets seront actés, l'ensemble des travaux de l'Ouest lyonnais peut être réalisé en six ans en passant les trois lignes au quart d'heure, ce qui fait un train toutes les cinq minutes.

Concernant Modély, il indique qu'il ne s'agit pas un modèle construit pour le SYTRAL mais par et pour un certain nombre de partenaires dont la Région et l'Etat. Ce n'est pas un outil politique mais un outil de modélisation utilisé pour tous les projets mis en œuvre par le SYTRAL. Il précise que Modély est même généralement plutôt pessimiste sur le nombre de voyages prévus par rapport à ce qui se réalise dans la réalité. Il indique que le SYTRAL suit de près les évolutions de la mobilité : la part modale de la voiture diminue sur la Métropole de Lyon, mais comme la population augmente sur la métropole et au-delà, le nombre de déplacements augmente. C'est ce qui explique les chiffres qui sont donnés dans la présentation sur la question de la mobilité depuis le début de la crise sanitaire.

Il précise que depuis le début de la crise sanitaire, le SYTRAL a mis en place un suivi des mobilités par des études réalisées avec le laboratoire d'économie des transports de l'Université Lyon 2 et des bureaux d'études. Il invite les participants à être humbles sur le télétravail qui paraissait être la solution miracle pour supprimer la pollution et la

saturation dans la métropole. Ce n'est pas le cas en réalité. Il précise que le télétravail influe à peu près sur 5 à 10% des déplacements de la population, d'abord parce qu'il y a beaucoup de métiers dans lesquels on ne peut pas télétravailler et ensuite parce que même dans les métiers où le télétravail est possible, on constate que beaucoup préfèrent retourner au bureau car le monde du travail est également générateur de relations sociales. Il ajoute de plus que dans les mêmes temps où l'on observe une baisse des déplacements liés au travail, on observe une augmentation de déplacements pour d'autres motifs. Le télétravail est suivi de près mais ne suffira malheureusement pas à régler les problèmes de saturation à court et moyen terme dans les arrondissements lyonnais.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, indique que Modély est un outil qui permet de reconstituer les pratiques de déplacements qui ont lieu sur la métropole Lyonnaise et au-delà. Le processus débute par une étape de « calage » dans laquelle on reconstitue de manière schématique dans le modèle, les réseaux, les pratiques de déplacement pour être sûr que le modèle représente bien les pratiques de déplacement qui sont observées actuellement sur la métropole et sur l'agglomération. Ensuite, un projet est introduit dans le modèle afin d'évaluer son effet. Une évolution des pratiques des déplacements est également introduite sur l'outil en fonction de l'évolution du nombre d'habitants, du nombre d'emploi suivant les différents secteurs de développement. Elle précise qu'il n'y a pas de données chiffrées sur la précision et sur la marge d'erreur du modèle mais que cela est fortement corrélé à la précision des hypothèses d'évolution, du développement du nombre d'habitants et du nombre d'emplois. Ces hypothèses sont étayées par l'agence d'urbanisme qui fait un recensement des différents projets à travers les documents de planification. Elle précise que Modély est un outil, c'est la raison pour laquelle ce sont des fourchettes de fréquentation qui sont présentées et non des chiffres précis. Les fourchettes prennent en compte une marge d'erreur. Modély est un outil utile pour comparer des fuseaux et pour comparer des projets alternatifs les uns par rapport aux autres.

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

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

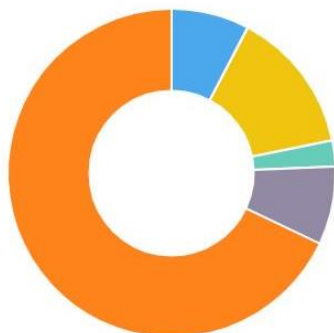
Emilie Burquier, directrice d'études SETEC détaille ensuite la solution envisagée par le SYTRAL pour répondre aux besoins de mobilité, le transport par câble. Elle précise les critères d'insertion d'une ligne de transport par câble et les critères d'implantation des stations sur le territoire de Lyon 2.

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 enjeux de la Zone à Faibles Emissions (ZFE).

45% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Fuseau Nord : Lyon 2 Perrache – accès métro A,T1,T2 , gare SNCF 8%
- Fuseau Nord : Confluence – accès T1,T2 <> Lyon 7 Jean Jaurès – accès métro B 14%
- Fuseau Sainte-Foy centre : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B 3%
- Fuseau Sud : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B 8%
- Ne se prononce pas 68%



	Fuseau nord : Lyon 2 Perrache – accès métro A, T1, T2, ga...	8 % 6 réponses
	Fuseau nord : Confluence – accès T1 T2 <> Lyon 7 Jean Jau...	14 % 11 réponses
	Fuseau Ste Foy centre : La Mulatière - Lyon 7 Gerland – a...	3 % 2 réponses
	Fuseau sud : La Mulatière - Lyon 7 Gerland – accès métro B	8 % 6 réponses
	Ne se prononce pas	68 % 53 réponses

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

Pierre Oliver, Maire du 2^{ème} arrondissement de Lyon, indique être farouchement opposé au projet car convaincu qu'il est nécessaire de travailler sur les mobilités au sens large. Il indique avoir consulté des personnes qui avaient exploité ou géré le transport par câble dans leurs carrières professionnelles chez Keolis par exemple ou dans d'autres organismes. Ces experts ont expliqué qu'habituellement un transport par câble va d'un point A à un point B sans aucun virage. Or dans le projet Francheville-Lyon, les lignes semblent zigzaguer. Il indique que cela aura un énorme impact sur la fiabilité de ce transport et sur les arrêts multiples par temps de vent ou de tempête. Il indique que le projet de transport par câble a peu de chance d'être réalisé si le SYTRAL respecte, comme il l'a promis, l'avis des riverains. Les référendums de Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière ont donné des résultats et à Lyon 2^{ème}, 1600 personnes concernées par le projet ont répondu : plus de 80% d'entre elles y sont opposées. Pour lui, cette réunion intervient trop tard car le projet est déjà enterré.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, indique que les opérateurs actuels de transport par câble et les services de l'Etat expliquent que le transport par câble en zone urbaine a aujourd'hui la même fiabilité qu'un métro, qui peut aussi tomber en panne. Le transport par câble, suivant la technologie, s'arrête à des vitesses de vent très élevées et les données transmises par Météo France montrent que durant les quinze dernières années il n'y a aucune journée où la vitesse des vents aurait nécessité l'arrêt du transport par câble.

Concernant les pylônes, il précise qu'il existe beaucoup de fausses croyances sur leur implantation quant à la destruction du nombre d'arbres. Il précise que cela dépend de la technologie. Pour une technologie monocâble, c'est un pylône tous les 200 à 500 mètres. Pour une technologie 3S, c'est un pylône tous les 500 mètres voire 1 km, cela fait donc peu de pylônes. C'est uniquement à leur emplacement qu'il faut effectivement détruire abattre des arbres pour y planter le pied d'un pylône. Cela représente 100 m², soit 10 mètres par 10 mètres, donc pas une forêt entière ou un parc entier.

Concernant la longueur de la ligne, il explique que tous les modes de déplacements ont des impacts. Ainsi, le 2^{ème} arrondissement subit beaucoup de trafic automobile individuel avec de forts impacts de bruit, pollution, gaz à effet de serre. Pour les transports collectifs, un bus a un plus faible impact qu'une voiture individuelle mais a malheureusement un temps de parcours souvent plus long puisqu'il est pris dans les mêmes embouteillages et s'arrête régulièrement. Cela ne crée pas beaucoup de report modal. La création de voies en site propre pour le bus entraîne également la suppression de deux voies de circulation et de stationnement sur toute la longueur du site. C'est impensable de supprimer totalement certaines voies de circulation à La Mulatière ou à Sainte-Foy-lès-Lyon par exemple. Le tramway, quant à lui, fait bien plus de bruit qu'un transport par câble, avec un bruit permanent pour les riverains. Il précise toutefois que le transport par câble a bien entendu, lui aussi, ses impacts notamment l'implantation des stations et la question du survol comme l'a dit le Maire du 2^{ème} arrondissement. Il réaffirme que l'objectif d'une concertation est de tenir compte de l'avis des citoyens et d'écouter les arguments. Il précise que des collectifs, des associations et des citoyens ont apporté des arguments notamment les Amis du grand Vallon et Touche pas à mon ciel, qu'il rencontre régulièrement et avec lesquels des rendez-vous vont avoir lieu durant les prochaines semaines pour aborder les alternatives proposées que le SYTRAL a étudié. Après avoir évalué toutes ces alternatives, les élus du SYTRAL décideront ou non de continuer le projet.

La concertation n'est pas terminée, toutes les contributions postées sur la plateforme demandent un temps d'analyse et de réflexion. Le SYTRAL prendra sa décision, non pas en respectant l'avis des seuls riverains, mais en respectant l'ensemble des avis émis par les personnes qui auront participé à la concertation qu'ils soient élus, riverains, utilisateurs potentiels...

Thomas Rudigoz, député de la 1^{ère} circonscription du Rhône, indique que cette concertation publique, utile, arrive tard puisque les maires de La Mulatière et Sainte-Foy-lès-Lyon ont déjà organisé des référendums. Le Maire du 2^{ème} arrondissement a également mené une consultation et les résultats sont très élevés contre le projet de transport par câble. Il indique que la meilleure expression de la population s'est déroulée durant les référendums avec près de 95% de vote contre le projet à Sainte-Foy-lès-Lyon et à peu près pareil à La Mulatière. Les taux de participation furent également très élevés, pour Sainte-Foy-lès-Lyon plus que pour les élections municipales. On remarque donc qu'il y a dans chaque commune une véritable volonté de donner un avis défavorable. Il indique adhérer au besoin de faciliter la desserte en commun pour Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière et pour cette région de l'ouest lyonnais mais à travers un autre projet extrêmement important pour ce territoire : le métro E. Il indique que pour le métro E la concertation était beaucoup plus légère et n'a pu aller jusqu'au fond des choses. Il rappelle qu'une concertation pour le métro E avait déjà eu lieu durant la précédente mandature avec un avis très favorable. Il est important de réfléchir aux solutions alternatives avec un BHNS, avec toutes les difficultés, comme Jean-Charles Kohlhaas l'a lui-même rappelé, d'insertion dans les voiries extrêmement contraignantes de l'ouest lyonnais. Il précise que la véritable solution est le métro E. Il tient à rappeler que le mal originel de ce projet, bien qu'il ne soit pas contre le principe d'un transport par câble en tant que nouveau mode de transport en commun, se situe dans la pratique démocratique de l'équipe actuelle à la Métropole. Il indique que le maître d'ouvrage, n'a jamais, lors de la campagne électorale précédente, présenté ce projet de transport par câble pour ce territoire. Ce n'est pas acceptable de la part d'une formation politique qui rappelle souvent l'importance de la démocratie locale. Il soutient ainsi l'opposition des habitants qui n'ont pas été informés en amont quand ils ont voté au moment des élections bien que ce territoire n'ait pas voté en faveur de l'équipe actuelle. Il espère que la suite de cette concertation permettra d'abandonner le projet.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, regrette que Thomas Rudigoz politise le débat car la plupart des citoyens et des associations qui participent à cette concertation n'ont aucune envie de politiser le débat. Il précise que ce n'est pas non plus le cas des membres du SYTRAL qui représentent différents territoires et différentes étiquettes politiques.

Il indique que le SYTRAL avait l'envie d'expérimenter un projet de transport par câble puisque c'est un projet de transport urbain très intéressant, très écologique, avec moins d'impacts et que beaucoup de villes en France et en Europe développent ce type de projets. Lors de leur arrivée au SYTRAL, les élus ont pris connaissance que les Maires de Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière, Francheville, Oullins et d'autres villes de secteur avaient écrit un courrier au SYTRAL pour demander la réalisation d'un transport par câble. Les prédécesseurs de la majorité actuelle ont réalisé des pré-études d'opportunité sur plusieurs territoires en matière de transport par câble. Le trajet qui paraissait le plus intéressant, d'après ces pré-études d'opportunité, était celui de Francheville-Lyon. C'est la raison pour laquelle les élus actuels ont lancé le projet.

Il précise enfin que l'objectif de cette concertation est de prendre en compte tous les avis et que, quelle que soit la décision, il n'y aura ni gagnant ni perdant, y compris si les élus décident d'abandonner le projet. C'est l'opportunité de ce projet qui est en débat depuis le début. Ce sera la démocratie qui sera gagnante puisque ce sera effectivement l'expression de la concertation qui fera prendre la décision.

Synthèse des échanges – séquence 2

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

Un participant, habitant dans le 7^{ème} arrondissement de Lyon et propriétaire à Sainte-Foy-lès-Lyon, indique être fermement opposé au projet. Il souhaite savoir si, maintenant que les habitants ont pu s'informer correctement sur le projet, un nouveau référendum participatif sera organisé en mai 2022 afin que les habitants puissent voter pour ou contre ce projet.

Un participant prendre la parole pour souligner que les plaidoyers du SYTRAL sont entièrement pro domo et que les questions des sondages sont orientées. Il précise que les 70% de personnes qui ne se prononcent pas quant au choix d'un fuseau, ce n'est pas qu'elles ne souhaitent pas se prononcer c'est que globalement elles sont opposées au projet, pour des raisons qui leur appartiennent et qu'elles ne peuvent pas l'exprimer. Elles ne se prononcent pas parce qu'elles ne peuvent pas dire : « je ne suis pas d'accord avec quelque fuseau que ce soit ».

Un participant, habitant de Sainte-Foy-lès-Lyon, souhaite savoir comment il est possible de garantir la sécurité des pylônes qui vont être installés dans la colline sachant que celle-ci est instable avec l'effondrement d'une voie dans la montée de Choulans quelques années en arrière. Il n'imagine pas l'installation d'un pylône à cet endroit-là. Il souhaite également savoir comment est envisagée l'évacuation des personnes à l'intérieur des cabines en cas d'arrêt pour des raisons de vent ou de dysfonctionnement. Il précise que Jean-Charles Kohlhaas a rappelé à juste titre que les Lyonnais avaient été opposés pour une grande majorité d'entre eux au projet de tramway à Lyon. Cependant, ce n'était pas révolutionnaire comme l'est le transport par câble qui représente un vrai changement de paradigme. Il faut du temps, cela ne se fait pas en une année. Il indique que si finalement le SYTRAL ne donne pas suite à ce projet, il n'y aura ni perdant ni gagnant dans cette concertation mais simplement une intelligence collective qui aura permis de prendre la meilleure décision en étudiant d'autres solutions alternatives.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, indique que pour la sécurité des pylônes lors de l'étude de faisabilité une première analyse des données géotechniques à disposition est réalisée. Ces études ont montré que des solutions étaient envisageables avec des possibilités pour les fondations afin de les adapter aux caractéristiques du sol. Elle précise que si le projet se poursuit, des reconnaissances de sol et des approfondissements seront réalisés afin de bien définir les fondations qui doivent être mises en œuvre pour garantir la stabilité des pylônes. Concernant la sécurité des passagers, elle indique que le système est conçu pour qu'il n'y ait pas à évacuer de passagers qui seraient dans la cabine. Le principe est de rapatrier les personnes en station, un peu comme pour le métro. Elle précise que la réglementation incendie est très stricte pour le transport par câble puisque pour éviter l'arrêt des cabines entre les stations, il faut réaliser une analyse de sécurité incendie pour être sûr qu'il n'y ait pas de risque incendie qui soit propagé à la cabine. Concernant le vent, elle indique qu'une étude a été menée sur la fiabilité du transport par câble par rapport au vent. Météo France a transmis les données météorologiques sur quinze ans et cela a montré qu'il y avait très peu d'indisponibilité du transport par câble liée au vent puisqu'il y a très peu d'épisodes venteux qui sont recensés et qui nécessiteraient un arrêt de l'exploitation. Concernant la fiabilité, elle indique que la longueur importante du tracé entraîne une multiplication des machineries et donc un peu plus de chance d'avoir des problèmes de fiabilité. Elle précise toutefois que cela reste un domaine technique très maîtrisé avec de bons taux de fiabilité pour ces systèmes.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, commence par répondre à une question du tchat concernant les bus diesel du SYTRAL. Il indique que le SYTRAL est l'autorité organisatrice des transports qui possède le plus de bus propres en France, bien avant l'Ile-de-France. Il précise qu'un grand plan de remplacement des bus diesels pour les transformer en bus GNV ou en bus électriques a été mis en œuvre. Lyon est une des deux seules villes à avoir conservé un système de trolleybus avec un niveau de motorisation électrique bien supérieur à la plupart des autres villes françaises.

Concernant le référendum participatif, il indique être un adepte de la participation et de la votation citoyenne telle qu'elle existe en Suisse avec 9 mois de débats et d'informations avant qu'il y ait un vote. Qui dit participation citoyenne dit échange d'argument, prise de connaissance. Cela n'a rien à voir avec un référendum qui a lieu avant tout début de concertation ou au tout début de la concertation. Il indique que dans tout projet collectif, que ce soit un projet de transport collectif ou d'aménagement, il existe des impacts et des avantages et qu'il convient de débattre et de mesurer à juste titre la totalité des éléments pour se prononcer. Cela n'est pas possible quand des informations fausses sont relayées sur certains points comme le vent, le bruit. Il précise s'être rendu à Toulouse, sous un pylône et n'avoir aucun bruit sous le pylône. Le bruit des voitures qui circulaient à plus de 500 mètres était par contre audible. Il précise également qu'à la station terminus aucun bruit n'était audible non plus. La technologie 3S produit moins de bruit que le bruit du rotofil dans le jardin du voisin. Il précise que pour organiser un référendum il faut avoir eu suffisamment d'informations.

Une participante, habitante du 2^{ème} arrondissement de Lyon, indique avoir lu les études de faisabilité et avoir découvert la station Confluence. C'est une station qui va faire 23 mètres de hauteur, avec une voie de garage avec des cabines à l'arrêt, des pylônes de 29 mètres de haut et 2 mètres entre la station et le centre commercial. Elle s'étonne d'une telle implantation avec des nuisances visuelles, sonores, dans un quartier qui vient d'être construit dans les rives de la Saône qui viennent d'être aménagées. Ce quartier est habité par de nouveaux habitants qui viennent chercher une qualité de vie qu'on leur a vendue. Le transport par câble va passer très haut mais peut-être pas suffisamment haut pour que les habitations, très denses, ne puissent pas être vues des cabines. Il lui semble qu'il existe une contradiction entre les aménageurs du quartier, les habitants du quartier et le projet de transport par câble tel qu'il apparaît dans les études.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, indique que les pylônes sont nécessaires en sortie de station puisqu'il faut supporter le câble. C'est la raison pour laquelle il y a souvent des pylônes en sortie de station. Elle précise que ce ne sont que des exemples de profils, d'insertion qui ont été travaillés pour vérifier la faisabilité du projet. Si le projet se poursuit, il y aura des échanges, des adaptations du profil pour optimiser l'insertion et la position des pylônes.

Un participant, habitant de Francheville, indique que la zone où va se situer la station du Châtelard est une zone boisée. Il pense que le projet de transport par câble aura des conséquences sur la faune et sur la flore, notamment avec le parking.

Francois Copaing, membre de l'association Les amis du grand vallon, présente son association d'habitants de Sainte-Foy-lès-Lyon et de Lyon 5^{ème} qui organise depuis plus de 20 ans une journée Nature dans le vallon des Prés. L'association est tout à fait d'accord pour résoudre les problèmes d'attractivité des transports en commun entre Francheville et Lyon mais en préservant les espaces habités, la nature, l'environnement, des territoires concernés par les fuseaux qui ont été étudiés par le SYTRAL.

Il précise que l'association et d'autres collectifs ont travaillé sur les fuseaux. Les propositions sont accessibles sur le site de l'association et ont été transmises au SYTRAL ainsi qu'aux garants de la concertation dans un esprit constructif. L'association ne rassemble pas des professionnels de l'organisation des transports mais sait mobiliser les usagers et les habitants du territoire dès qu'il y a besoin de le faire pour défendre les espaces verts. Il indique que l'association est très impatiente de pouvoir mobiliser les habitants pour que leurs besoins, leurs attentes, les problèmes de mobilité actuels et futurs tout en respectant leur cadre de vie, soient bien entendus et compris. Parmi les propositions alternatives, il y a des bus directs plus rapides qui peuvent être proposés pour rejoindre Perrache ou Confluence. Il existe également la géolocalisation des bus et des usagers comme une solution pour faciliter l'attente et gérer le trafic. Tout le monde attend également que l'autorité organisatrice des transports prenne en charge le sujet du tram. Enfin, il indique que de nouveaux documents vont être mis en ligne issus d'un travail collaboratif avec des collectifs et des habitants, qui seront tous mobilisés pour que ces solutions pragmatiques, puissent être mises en œuvre.

Un participant, s'interroge sur plusieurs points techniques. Tout d'abord, il s'interroge sur la capacité du transport par câble à offrir des débits élevés et faciliter les mouvements pendulaires puisque contrairement au métro on ne peut pas augmenter les capacités au moment des heures de pointe. Il s'interroge également sur le budget car sur de nombreux projets un paramètre très important pour apprécier le volume financier

de l'opération est le côté esthétique des dispositifs proposés, en particulier pour les pylônes et les stations. Il précise que les variations liées à l'esthétique peuvent être un facteur important sur le budget initial. Il s'interroge également sur la capacité du transport par câble à limiter la circulation puisqu'aucune proposition de parking de rabattement pour les personnes un peu plus éloignées du mont du Lyonnais par exemple n'est mentionnée dans le dossier. Il trouve dommage que les éventuelles capacités de report au niveau géographique de l'ouest lyonnais sur les modes de transports lourds existants ou à venir comme le métro B ou le tram-train n'aient pas été davantage travaillées. Enfin, il pense qu'un projet de transport en commun qui concerne le nord-ouest de Lyon pourrait être un projet intéressant dans l'optique de restreindre la capacité de la M7.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, indique que le quartier de Confluence est suffisamment dense pour justifier plusieurs lignes de transports collectifs et que la hauteur des immeubles aujourd'hui est largement survolable par un transport par câble. Si un projet de transport par câble est réalisé, on ne limitera pas la hauteur actuelle des bâtiments, on ne déconstruira pas la hauteur des projets en cours et on pourra survoler si besoin des immeubles, avec toutes les mesures de sécurité possibles. Il précise que pour des secteurs comme les Girondins à Gerland, le 7^{ème} ou le 2^{ème}, le transport par câble n'est pas qu'un transport collectif mais aussi un mode pour aller rapidement se rabattre sur une ligne de métro ou pour survoler des obstacles comme les fleuves, les voies ferrées, l'autoroute. Le projet de transport par câble s'intégrerait bien dans ce secteur car il passe très haut et permet une vue sur la zone dense et urbaine, ce qui est agréable et souligné dans les retours d'expérience de ce qui s'est fait ailleurs en France et en Europe.

Concernant les heures de pointe, le transport par câble comme d'autres modes, peut être densifié en heure pleine, et « ralentir », en termes de fréquence de cabines en heures creuses et donc s'adapter aux besoins de mobilité.

Sur la question de l'amélioration des réseaux de bus, il précise que c'est en projet pour le SYTRAL. La diminution de la fréquentation des transports en commun durant la crise sanitaire a un peu ralenti le projet mais le SYTRAL a une vraie volonté d'augmenter de 20% la quantité de kilomètres bus sur la métropole de Lyon, d'augmenter les fréquences et d'améliorer le temps de parcours en particulier sur les territoires de l'ouest de la métropole. L'objectif est que les bus puissent se rabattre rapidement sur des lignes de métro. Il précise que pour gagner du temps de parcours, il faut réaliser la priorité aux feux et mettre en place des tronçons de site propre de bus déconnectés de la circulation aux endroits les plus saturés. Un vrai problème de saturation existe à Oullins et un objectif est de pouvoir réaliser un corridor bus sur la ligne 14 par exemple qui n'est aujourd'hui malheureusement pas fiable et un peu longue. Toutes ces améliorations sont aussi des débats entre citoyens : les citoyens de Francheville souhaitent qu'un site propre en bus soit créé pour aller vite au métro tandis que les élus d'Oullins disent qu'ils ne souhaitent pas voir supprimées les voies de circulation sur leurs voiries. L'enjeu est de trouver le bon compromis entre des territoires qui peuvent parfois s'opposer les uns aux autres.

Concernant le rabattement des monts du lyonnais vers le transport par câble, il explique que dans toutes les études qui ont été faites sur tous les modes de transports collectifs, on se rend compte que 95% des usagers du transport viennent d'un rayon de 500 mètres autour de la station ou de l'arrêt. C'est pourquoi le rabattement est mis en place sur les lignes fortes que ce soit du métro, du tramway ou du BHNS. Un pourcentage très faible vient des communes au-delà de ces 500m. L'enjeu est de desservir un territoire de proximité pour toutes les lignes de transports collectifs, que ce soit des lignes de bus ou des lignes fortes.

Concernant la réduction potentielle du trafic sur les M6 et M7, il indique que pour réduire assez fortement le trafic, il faut organiser de vrais transports lourds plutôt ferroviaires puisque ce sont des distances plus longues. Il existe des lignes ferroviaires dont il faut absolument augmenter le service. Cela fait partie des propositions faites à la Région puisque c'est la Région qui est maître d'ouvrage en matière de transport ferroviaire. Ce projet peut être une des solutions pour diminuer le trafic sur la M6 notamment l'augmentation des cadences entre Givors et Perrache, sur la ligne Saint-Etienne-Givors-Perrache qui permettrait aussi de fortement diminuer le trafic sur la M7. Il précise que le SYTRAL est prêt à mettre de l'argent en investissement et en exploitation sur ces projets pour réduire la part de la voiture en particulier dans le 2^{ème} arrondissement.

Processus de concertation et de décision

Séverine Lardellier, responsable Concertation du SYTRAL présente ensuite le processus de décision du projet. Elle rappelle que la concertation a lieu du 15 novembre au 15 février, ce qui est le maximum de ce que permet le Code de l'environnement.



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

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

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

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

Elle termine en présentant les prochaines étapes de la concertation :

- 1 nouvelle réunion publique (Lyon 7) pour échanger sur le projet en visio-conférence
- Un atelier thématique en visio-conférence

Elle présente enfin 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 : franchevillelelyon-sytral.fr .

CONCLUSION

Maryline Genevriér, animatrice, indique que la réunion touche à sa fin et que la participation a dépassé les 170 participants. Elle invite les participants à continuer de s'exprimer sur la plateforme franchevillelelyon-sytral.fr.

Claire Morand, garante de la CNDP indique prendre note des nombreuses questions sur l'outil Modely et sur les besoins de mobilité du territoire. Elle souligne que cette réunion a permis de parler de l'opportunité du projet et a laissé à chacun la possibilité de s'exprimer en faveur ou contre le projet.

Elle remercie les participants pour la richesse des échanges et des contributions. Elle précise que le travail des alternatives se poursuit autour des nombreuses solutions qui sont proposées. Elle souligne que malgré l'opposition au projet il y a une volonté de travailler en commun pour trouver des solutions qui soient adaptées au territoire.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, rappelle que le projet de transport de par câble était présent au sein du projet porté pour les élections métropolitaines. La presse s'en faisait l'écho en janvier 2020, à travers de nombreux articles qui présentaient les différents projets de transports collectifs.

Il précise que la concertation continue, avec pour objectif de mener des échanges argumentés et non pas de passer en force. Il ajoute que le SYTRAL va rencontrer dans les semaines qui arrivent les associations Touche pas à mon ciel et Les Amis du Grand Vallon pour discuter de ce projet. L'objectif étant d'enrichir la réflexion, de faire de l'intelligence collective et de prendre une décision en toute connaissance de cause. Le SYTRAL ne passera pas en force : s'il a le sentiment que le projet ne peut pas se faire, il ne se fera pas. Dès le début de la concertation, les garants peuvent en témoigner, l'opportunité du projet a été mise en question. Il faut apporter des arguments, entendre les arguments et par ce processus, il est possible de progresser les uns vers les autres et d'aboutir à une bonne décision. L'objectif étant que la Métropole et ses habitants en sortent gagnants.

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 dizaine de personnes qui ont été très actives sur le tchat durant la réunion.

Au total, ce sont 135 expressions thématiques, réparties de la manière suivante, qui ont pu être relevées :

Thématique	Nombre d'expressions thématiques
Le métro E	23
Le renforcement de l'existant	16
L'impact sur l'environnement	13
Le développement du tram-train	12
Le contenu des études	10
Les référendums consultatifs	10
Les objectifs et l'intérêt du projet	8
L'impact foncier et immobilier	7
Le dispositif de concertation	7
Les nuisances sonores	6
L'insertion des pylônes et stations	6
Les solutions alternatives	5
Le coût global du projet	4
La pollution visuelle	3
La sécurité du mode et des voyageurs	2
Les parkings relais et le stationnement	1
La technologie	1
Panne et taux de disponibilité	1
Les servitudes de survol	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, 95 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	Selon l'étude de faisabilité du projet du TPC vous allez abattre 18 000 à 30 000 m² d'espaces boisés classés pour l'implantation des stations et des pylônes. Vous n'avez pas honte. C'est inadmissible. Mais c'est l'escrologie du siècle ! Vous dites que cela permettra d'effectuer 19.000 voyages par jour, dont 16.000 nouveaux. Je serais curieux de savoir comment vous trouvez les 16000 nouveaux voyages ? Si je refais le calcul dans l'état des choses actuelle : 19 000 - 16 000 (qui n'existe pas) cela fait 3000 voyages par jour. Sachant qu'une personne fait 2 voyages par jour cela fait bien 1500 personnes par jour comme à Brest. C'est avec cela que vous allez régler le problème de l'engorgement de l'ouest Lyonnais. Vous vous moquez vraiment de nous. Maintenant si l'on divise le prix de cette fumisterie par les 1500 personnes, je ne suis pas sûr que ce soit rentable un jour. C'est vraiment jeter l'argent par les fenêtres du téléphérique !	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/. Le modèle multimodal des déplacements de l'aire urbaine de Lyon « MODEL Y » est un outil partenarial utilisé par différents maîtres d'ouvrage (Sytral, Métropole de Lyon, DREAL et Région) intervenant sur la Métropole de Lyon, et produit à partir des mêmes données les estimations de fréquentation de tous les projets étudiés par le Sytral. Ces données donnent à ce stade un ordre de grandeur des fréquentations, permettant d'éclairer le choix des tracés et l'opportunité du projet. Model y a toutefois déjà fait ses preuves à de nombreuses reprises et reste le modèle de référence pour le SYTRAL pour tous ses projets, et pour tous les maîtres d'ouvrages et bureaux d'études qui interviennent sur le territoire de la métropole de Lyon. Les déplacements pris en compte dans Model y ne se

Pouvez-vous nous donner les chiffres de fréquentation des voitures qui passent par Lyon 2 en provenance des communes concernées par le TPC ?	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). Lors de l'étude de 2017, le potentiel voyageur du TPC était estimé à 4000 voyageurs/jour, sur la base d'hypothèses de rabattement a minima (usages actuels des bus, pas d'anticipation d'une évolution de l'espace public plus favorable aux piétons et aux cycles...) et de cabines de grande taille peu fréquentes. Les dernières études en 2020 ont été réalisées avec le même outil de modélisation multimodal utilisé au sein de la Métropole lyonnaise (Modely), mais avec des hypothèses plus affinées (évolution de l'espace public permettant un meilleur rabattement piéton et cycles, cabines plus petites mais plus fréquentes). Cet outil a de plus été mis à jour en 2021 en prenant notamment en compte les derniers aménagements, les potentiels d'évolution issu du PLUH révisé, les lignes de transports en cours de construction ou inscrites au plan de mandat, l'arrêt de l'Anneau des Sciences. Elles donnent donc un potentiel voyageur de 16 000 à 23 000 voyageurs/jour à horizon 2030. A l'issue de l'étude de faisabilité, la fréquentation estimée à la mise en service est de 10 000 à 20 000 voyageurs/jour selon les fuseaux étudiés. 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. 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. Il y aura donc une influence probable du télétravail mais qui reste à ce jour inquantifiable. 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.
Comment Modely mouline-t-il les données ? Quelles données sont utilisées ?	
La modélisation et les projections du trafic présentées tiennent-elles compte de la nouvelle réalité du télétravail qui va perdurer ?	
Pouvez-vous préciser le modèle de Modely ? On entend ce terme mais cela paraît très flou avec des résultats surprenants.	
Les études se basent sur des chiffres de 2015, avant la pandémie. Avez-vous prévu de mettre à jour ces études et revoir votre modèle ? (habitudes de trajet, télétravail, installation hors des villes, ...)	
Les chiffres datent de 2015 et vous présentez des projections à 2030 ; avez-vous validé l'évolution entre 2015 et 2022, puisque nous sommes à mi-chemin ?	
Nous voudrions des précisions sur modèle et quelles données sont rentrées ? à partir de quoi ?	
S'il y a 21000 voyages pour Lyon 2 et Lyon 7, où vont les 38000 autres voyages ? Quelle est la part de Lyon 5 et Lyon 9, les 2 arrondissements de l'ouest de Lyon ?	
Le TPC ne réduira pas le trafic sur l'axe M7 ; avez-vous des chiffres à partager sur le trafic venant des communes concernées sur la M7 ?	
Par ailleurs, pourquoi dites-vous qu'il y a un besoin de transport entre Confluence et Lyon 7 alors qu'il y a déjà le tram ?	
Le dossier de concertation constate que la part des voitures n'arrête pas de baisser depuis plusieurs années. Comment se fait-il que Modely prédise l'inverse alors que des manières de travailler différentes comme le télétravail vont limiter les trajets en voiture ?	
Concernant Modely: serait-il possible d'avoir aux données qui y sont rentrées (base de données) et les demandes qui lui sont faites ?	
Pouvez-vous partager le taux de fiabilité de votre système ?	
Je reste toujours dubitatif sur vos chiffres de report modal différent selon le mode de transport (TPC, BHNS). Pouvez-vous l'expliquer ?	
Je vous remercie de nous transmettre les études météorologiques depuis 15 ans afin de disposer de données concrètes ?	
Voici deux questions importantes auxquelles le dossier de concertation ne répond pas : pourquoi les habitants de l'ouest de la métropole utilisent-ils leur voiture pour aller à Lyon-Villeurbanne ? Le TPC (ou le BHNS) leur fera-t-il renoncer à la voiture ?	

	Modély est un bon outil mais les résultats varient fortement en fonction des hypothèses qu'on y introduit. Ces hypothèses sont bien expliquées dans le document SETEC : elles ont été modifiées sur 2 points pour justifier le câble. Le réseau de référence de Modély a été modifié par la suppression de l'amélioration programmée sur le C20. La zone de chalandise autour des stations a été portée à 1 km. Ces hypothèses sont-elles les mêmes pour évaluer les alternatives ? Pourquoi ne pas avoir étudié la mise en BHNS du C20 ? Ma question sur modely sur la partie d'avant n'a pu être posée car le chat s'est désactivé d'un seul coup. Modely a l'air de se baser uniquement sur des hypothèses. C'est un peu inquiétant quand on sait l'impact d'un tel projet sur la vie des habitants.....et si les hypothèses se révèlent erronées, que ferons nous ? Quand ferez-vous une vraie étude de marché, avec de « vraies gens » sur les réelles intentions de report modal vers le TPC ? Lu dans les études : risques d'instabilité des terrains est globalement assez marqué sur les communes de Sainte Foy et Francheville : des réactions ?	Enfin, concernant les risques d'instabilités évoqués, une première étude générale de la géotechnique des fuseaux a d'ores et déjà été réalisée et les contraintes présentées prises en compte dans les choix d'implantation et les estimations financières.
Fuseaux et stations	Pouvez vous préciser le lieu d'arrivée du TPC en gare de Perrache, vous avez évoqué un parking à proximité de Perrache ?	Il est aujourd'hui trop tôt pour vous répondre de manière précise. Les études actuelle visent 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 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 décide de poursuivre le projet à l'issue de la concertation.
Gare Francheville et Tram Train	Si le tram train semble une solution alternative envisagée, serait il possible qu'une personne en charge de ce dossier à la région puisse intervenir sur la dernière réunion ? Il nous faut un vrai transport lourd, capable de désenclaver l'ouest lyonnais. Le métro E est la seule alternative mais ce ne sera pas pour demain. De nombreuses études couteuses ont été réalisées, il faut le valider au plus vite. En attendant la construction du métro E, partons sur le Tram Train, c'est si simple à mettre en place. Souhaitez vous copier Grenoble ?	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 prochainement.

Impact sonore	Bonjour, concernant l'impact possible du bruit sur la santé humaine dont les effets extra-auditifs se manifestent lors d'expositions chroniques ou répétées à des niveaux sonores même faibles (Source : « Les effets sanitaires du bruit » réalisée par le Conseil National du Bruit Commission Santé Environnement – Septembre 2017), peut-on avoir une réponse autre que l'expérience personnelle de Mr Kohlhaas sous un pylône à Toulouse ? Tout montre, dans le dossier du Sytral que le bruit est potentiellement une nuisance pour les habitants proches des pylônes et des gares : Dossier diagnostic page 66: « La perception du bruit est différente dans la population des communes de Lyon et La Mulatière par rapport à celle des communes d'Oullins, Sainte-Foy-Lès-Lyon et Francheville. Ce point est à souligner car il influera la notion d'acceptabilité du projet » Dossier de concertation, page 48 : « Il n'existe actuellement pas de réglementation encadrant l'impact acoustique des modes de transport par câble en ville »	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. Le SYTRAL basera sa démarche de réduction du bruit sur les objectifs réglementaires définis pour les infrastructures de transports ferroviaires et sur le décret du code de la santé relatif à la lutte contre les bruits de voisinage (2006), ce dernier étant effectivement le plus contraignant pour le maître d'ouvrage et aussi le plus protecteur pour les riverains. Les engagements précis du SYTRAL en la matière ne sont pas définis à ce stade, ils le seront dans le cadre de l'étude d'impact et présenté au public lors de l'enquête publique. Un travail sur la conception des stations ainsi que sur les matériaux utilisés que ce soit pour les bâtis, les pylônes ou les câbles permettent une atténuation importante du bruit.
Solutions alternatives	MR / Mme les garants, pourquoi les solutions alternatives proposées pas les associations ne sont pas détaillées par le Sytral pendant la concertation? Personnellement j'aimerais connaître l'avis de MR koholas sur ces aspects, pas de façon générique, car j'ai compris que ils les a appréciés, mais plutôt détaillés	Réponse des garants : Nous notons votre questionnement. Quoiqu'il en soit, les propositions d'alternatives seront prises en compte dans le bilan de la concertation et nous recommanderons au SYTRAL de se prononcer sur les suites données pour l'approfondissement de ces alternatives.
Dispositif de concertation et processus de décision	Habitante de Sainte-Foy, je suis très surprise du faible nombre de participants, et en particulier d'habitants du 2e arrondissement ? Difficile pourtant d'imaginer qu'ils ne se sentent pas concernés. Ces habitants sont-ils au courant ? Y a-t-il un trop-plein de concertations ? Lassitude ? Incrédulité ?... Pourquoi une réunion en présentiel uniquement à Francheville ? D'accord avec M. Le Maire du 2e. Le quartier « derrière les voûtes » a une histoire de relégation des infrastructures apportant des nuisances (voies ferrées, prisons, autoroute). Quand le projet urbain de Confluence vise à requalifier le quartier, votre projet de TPC introduit une nouvelle infrastructure facteur de nouvelles nuisances, avec les stations, les pylônes, les câbles, et détruit l'atout majeur du paysage verdoyant et calme des balcons et des rives de Saône. Avez-vous consulté la Maison de la Confluence dans votre étude des fuseaux ? Peut-être serait-il intéressant de bien comprendre pourquoi la population est contre ce projet et vous propose des alternatives ? Bonsoir, pourquoi le chat est-il maintenu désactivé alors qu'on nous limite déjà dans le temps d'expression de ces réunions publiques ? pourquoi désactiver le Chat aussi longtemps ? Le sondage montre encore une fois, sur les fuseaux préférés, que les gens n'en veulent pas ; est-ce là aussi un sondage biaisé ? Peut-on croire que cette concertation est transparente et objective ?	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 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. Les réunions publiques sont disponibles en rediffusion sur la chaîne Youtube du Sytral. Par ailleurs, les comptes-rendu ainsi que les réponses aux questions du chat sont accessibles sur la plateforme dans l'onglet "je m'informe".

	Pourquoi ne pas poser directement la question pour ou contre le TPC ? est-ce que le sondage IFOP d'Octobre est valide aux yeux du Sytral ? Quand publierez-vous les comptes rendus et les chats pour les réunions publiques « intermodalité », de Francheville et de la Mulatière ? Pourquoi ne faites-vous donc pas une votation avant de prendre votre décision?	Les référendums consultatifs organisés en tout début de concertation sont difficilement comparables aux votations suisses, qui n'ont lieu qu'une fois que les débats contradictoires ont eu lieu et que le public est suffisamment informé pour exprimer un suffrage éclairé. Enfin, toutes les contributions apportées sur le projet seront prises en compte dans le bilan de la concertation. La concertation, par essence, met l'accent sur l'argumentation et les débats plutôt que sur la seule question "pour ou contre" ?
Renforcement de l'existant	quid des bus qui pourraient desservir la gare de Francheville ? Pour réduire le nombre de voitures par 2, ne suffirait-il pas d'encourager le covoiturage ? Mais si on met plus de bus il y aura moins de voitures, pourquoi ce la n'est jamais pris en considération?? Bus rapide direct Francheville , Metro Oullins?	Les renforts des bus peuvent être une solution pour une partie du périmètre d'étude; mais sur l'ensemble, renforcer le réseau bus, implique la création de voies réservées aux bus et la priorité aux feux, faute de quoi les bus sont dépendants des embouteillages ou congestions au même titre que les voitures individuelles et n'offrent pas un temps de parcours fiable. Faute de telles dispositions, augmenter le nombre de bus ne permet pas de gagner du temps par rapport aux véhicules particuliers. Créer des voies réservées et la priorité aux feux pour les bus reste une solution intéressante qui a cependant un impact fort sur la circulation générale dans le secteur et doit être acceptées des habitants. Le projet de ligne de transport par câble entre Francheville et Lyon répond à quatre objectifs : - Répondre aux besoins de déplacements de l'Ouest de la métropole en développant la desserte en transports en commun. - Améliorer et fiabiliser les temps de parcours depuis Francheville, vers le centre de la métropole - Accompagner la Zone à Faibles Emissions (ZFE) et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air. - Apaiser les communes et quartiers desservis en diminuant sensiblement la part du trafic automobile. Le covoiturage est une des solutions à renforcer sur l'ouest de la métropole mais il ne permettrait pas à lui seul d'atteindre les objectifs précités.
BHNS	pourquoi proposer le BHNS si comme le souligne le VP il n'est pas possible sur Sainte-Foy?	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. Les contraintes d'insertion et les impacts fonciers comparés des tracés BHNS et des fuseaux TPC sont consultable dans le dossier de concertation pages 62 et suivantes.
Périmètre de la concertation	M. Kolhass parle de liaison rapide entre Lyon 2 et Lyon 5 : Lyon 5 n'apparaît nulle part dans les échanges, pas de réunion publique avec Lyon 5, pas de pylone sur Lyon 5, ... ?? il serait intéressant de connaître les critères de consultation et entre autres ceux géographique. Est ce uniquement ceux concernés par ce transport qui sont interrogés ? Pourquoi n'y a-t-il pas de réunion pour Lyon 5, limitrophe de Ste Foy rue Charcot ?	Le dispositif de concertation est plus ou moins intense selon l'éloignement du territoire au tracé proposé de transport par câble. Il faut distinguer le périmètre de proximité composé de Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière, Francheville et le 2ème et le 7ème arrondissement de Lyon (communes directement traversées par l'un des fuseaux proposé à la concertation) et le périmètre d'influence comprend Brindas, Chaponost et Oullins. S'agissant d'une concertation publique, les contributions des habitants du 5e arrondissement de Lyon sont naturellement les bienvenues.

Objectifs de la concertation	Pourquoi faire voter les participants si l'ambition de la concertation est de confronter des arguments ?	Toutes les contributions apportées sur le projet seront prises en compte dans le bilan de la concertation. La concertation, par essence, met l'accent sur l'argumentation et les débats plutôt que sur la seule question "pour ou contre" ?
Coûts du projet	Pourquoi ne pas mettre la budgétisation d'un S3 si cette technologie est encore sur la table ? Pourquoi le budget est celui du TPC simple câble et il faudra un 3 câbles pour des questions de vent ? Quel va être le coût pour stabiliser les fondations si le projet se fait ? Mais le budget est basé sur la technologie monocable, non ? Le Sytral a des difficultés de financement liées au déficit de recettes des usagers en 2020 et en 2021 car la reprise du trafic n'excède pas 85 % du trafic de 2019. Jean-Charles Kohlhaas a reconnu lui-même que ce trou budgétaire changeait la donne dans les projets du Sytral. Dès lors, le projet de TPC Francheville-Lyon mérite-t-il que le Sytral y investisse des fonds alors que la consultation en cours montre sa très faible acceptabilité par les populations concernées ?	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.
Sécurité dans les cabines et sécurité du mode	Quid du danger de survoler l'A6 ? Quand on voit les incivilités en station de ski comment lutter contre les jets de débris depuis les cabines ? Quid de la sécurité au sein même d'une télécabine concernant l'augmentation de la violence ? Y aura-t-il un agent de sécurité dans chaque cabine ? Et si le câble est coupé comment rapatrier les cabines ?? pour les PMR: quid de l'évacuation. ? Qu'est-il prévu à l'intérieur des cabines pour les personnes acrophobes (certes que 2 à 5% de la population me semble-t-il) ?	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. Les cabines ne seront pas équipées d'ouverture. Leur ventilation sera assurée par des systèmes de ventilation permanent, sécurisés et situés hors de portée des usagers. 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.
Insertion des pylônes et stations	Comment envisagez-vous l'intégration d'une ligne de TPC avec des pylônes nombreux et très hauts dans un environnement urbain tel que le nôtre, que ce soit Lyon, la Mulatière, Ste Foy ou Francheville ? Comment concevoir l'implantation de pylônes et de câbles dans des zones très très urbanisées ?	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

	J'habite La Confluence. J'ai découvert dans l'étude de faisabilité parue le 10 janvier, la réalité des nuisances créées par le TPC dans Lyon 2ème. Exemple : la station Confluence aura des quais sont à 23 mètres de hauteur (7-8 étages !), plus 3 pylônes à 29 m, 31 m et 42 m entre la station et le centre commercial et plus les voies de remisage pour les cabines !!! Imaginez-vous vraiment que les habitants des appartements en face de ce Goldorak beaucoup plus imposant que celui qui vient d'être détruit à Perrache et le long des câbles puissent accepter la dégradation de leurs conditions de vie dans un quartier qu'ils viennent de choisir pour son agrément en bord de Saône ? Comment pouvez-vous apporter autant de nuisances sonores et visuelles durant 19 h/24 et 355 j/an en contradiction avec le projet urbain de la Confluence (rives de Saône par Michel Desvignes, centre commercial par François Grether, phase 2 par Herzog et De Meuron) et les attentes des habitants ? Peut-on savoir l'espace autour des pylônes ? Monsieur K parle de 10x10m, mais j'imagine qu'il y a une distance de sécurité additionnelle ? Comment assurer la sécurité des passagers pendant le trajet ? Que se passerait-il en cas d'agression ?	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.
Impact environnement et paysage	Combien d'arbres à abattre ? N'est-il pas regrettable d'envisager de sacrifier des arbres centenaires à Francheville et Ste Foy ?	Les coupes d'arbres seront limitées au strict nécessaire et feront l'objet de compensations, conformément à la séquence "éviter, réduire, compenser", que le SYTRAL applique pour tous ses projets.
Vent	Pourquoi les parcs et espaces verts de Lyon sont fermes des que le vent est trop fort ? Concernant le vent : il me semble bizarre que l'on doive fermer les parcs lyonnais plusieurs jours par an à cause des risques MAIS le téléphérique ne subira pas la même pression ? Pourriez-vous m'expliquer la différence ?...	La conception des installations de transport par câbles actuelles permet : - En téléphérique monocâble, un fonctionnement jusqu'à 25 m/s (90 km/h) sans mise en œuvre de conception particulière ; - En téléphérique de type 3S, un fonctionnement jusqu'à 30 m/s (108km/h) sans mise en œuvre de conception particulière. Le règlement d'exploitation fixe la valeur de vent maximale applicable en fonctionnement avec des passagers, cette valeur est issue des calculs de conception. Des mesures de surveillance de la vitesse de vent et de la direction du vent sont installées sur les pylônes et les gares de téléphériques et permettent de réduire de façon automatique la vitesse de l'installation : - Pour les téléphériques monocâbles quand la vitesse de vent dépasse 20 m/s - Pour les téléphériques tricâbles quand la vitesse de vent dépasse 30m/s La vitesse instantanée du vent dépassant les 25 m/s (90 km/h) est présente 0,15% du temps selon l'analyse de vent menées sur une période de 25 ans (1995 – 2020) sur le territoire du projet. Cela permet de confirmer l'absence d'incidence du vent sur le fonctionnement du téléphérique.
Besoin de desserte de l'ouest lyonnais	est il possible de dissocier le fait de prévoir un transport entre Lyon et Francheville et le mode de transport (téléphérique) ? pourquoi insister sur un mode téléphérique alors qu'une grande partie semble contre.	Vous trouverez dans le dossier de concertation du projet de transport par câble Francheville <> Lyon des alternatives aux différents fuseaux étudiés en mode BHNS.
Lignes de bus actuelles	Pour la zone ZFE est ce que le Sytral a prévu de changer tous ses bus à fioul par des bus électriques ?	La flotte de bus TCL est en cours de renouvellement, et de plus en plus de lignes sont équipées de bus électriques ou au BioGNV, moins polluants mais aussi moins bruyants.

	Vous parlez de temps de parcours très longs en bus. Pouvez-vous partager les chiffres ? (quelles lignes, quels temps, ...)	Les alternatives BHNS (itinéraire et temps de parcours notamment) au transport par câble Francheville <> Lyon sont présentés dans les pages 62 et suivantes du dossier de concertation.
Pollution	Avez-vous des chiffres de pollution due à la voiture vs industrie, chauffage ?	Des éléments sur ce sujet sont disponibles dans les documents mis à disposition dans le cadre de la concertation sur la mise en place de la zone à faible émissions organisée par la Métropole de Lyon.
Fréquence et capacité des cabines	Rigidité du mode de TPC : Confirmez-vous SVP qu'il est difficile voire impossible de réduire le nombre de cabines qui circulent en dehors des heures de pointe : ce qui entrainerait un survol toutes les 45-55 secondes de cabines entièrement vides alors qu'avec d'autres modes de transports alternatifs (bus électriques/hydrogènes, Tram-Train, Metro E...), on peut aisément réduire la fréquence? merci	Il n'est pas prévu au stade des études actuelles de prévoir différents cycles de cabines. Ces éléments pourront être approfondis dans les phases ultérieures d'études si le projet est poursuivi à l'issue de la concertation.
Autres	Avez-vous prévu un dédommagement pour les personnes angoissées depuis des mois avec ce projet irréaliste ?	Le transport par câble est un mode de transport écologique car il nécessite peu d'imperméabilisation des surfaces, il génère moins de quantités de déblais, l'impact sur le foncier existant est relativement maîtrisé. C'est par ailleurs un mode de transport 100 % électrique qui ne produit pas directement de gaz à effet de serre. Par ailleurs, les transports en commun sont par nature plus écologiques que les solutions de déplacement individuelles.
	Pourriez vous nous dire en quoi le transport par câble est il plus écologique que le métro ?	
	J'ai une question pour M. KOHLHASS : pourriez-vous nous dire en quoi le projet est-il écologique (je pense à toutes les zones vertes et boisées) ?	
Zones patrimoniales	J'ai effectivement habité 6 ans quai Jean Jacques Rousseau à La Mulatière face au projet de Confluence et il s'avère effectivement que la colline est une véritable souricière, avec de nombreuses balmes. Il y a eu également eu de récentes découvertes d'aqueducs. Quid de ces trésors gallo romains ?	Une première étude générale de la géotechnique des fuseaux a d'ores et déjà été réalisée et les contraintes présentées prises en compte dans les choix d'implantation et les estimations financières. Les architectes des bâtiments de France ont été rencontrés et informés lors des études de faisabilités du projet de transport par câble Francheville <> Lyon. A l'issue de la concertation, si un fuseau ou une alternative est retenue pour être approfondie, le Sytral veillera particulièrement à ces sujets d'insertion et d'intégration dans le tissu urbain existant. Les architectes des bâtiments de France seront associés et consultés lors des phases d'études ultérieures.
	Pourriez vous aborder les zones sous protection patrimoniale (ABF...) sur Lyon 2. Quid de Sainte Blandine? Merci	

Annexe : Présentation powerpoint de la soirée



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

du 15 novembre 2021 au 15 février 2022

Réunion Publique Lyon 2

Mercredi 2 février 2022

Construisons ensemble le transport par câble

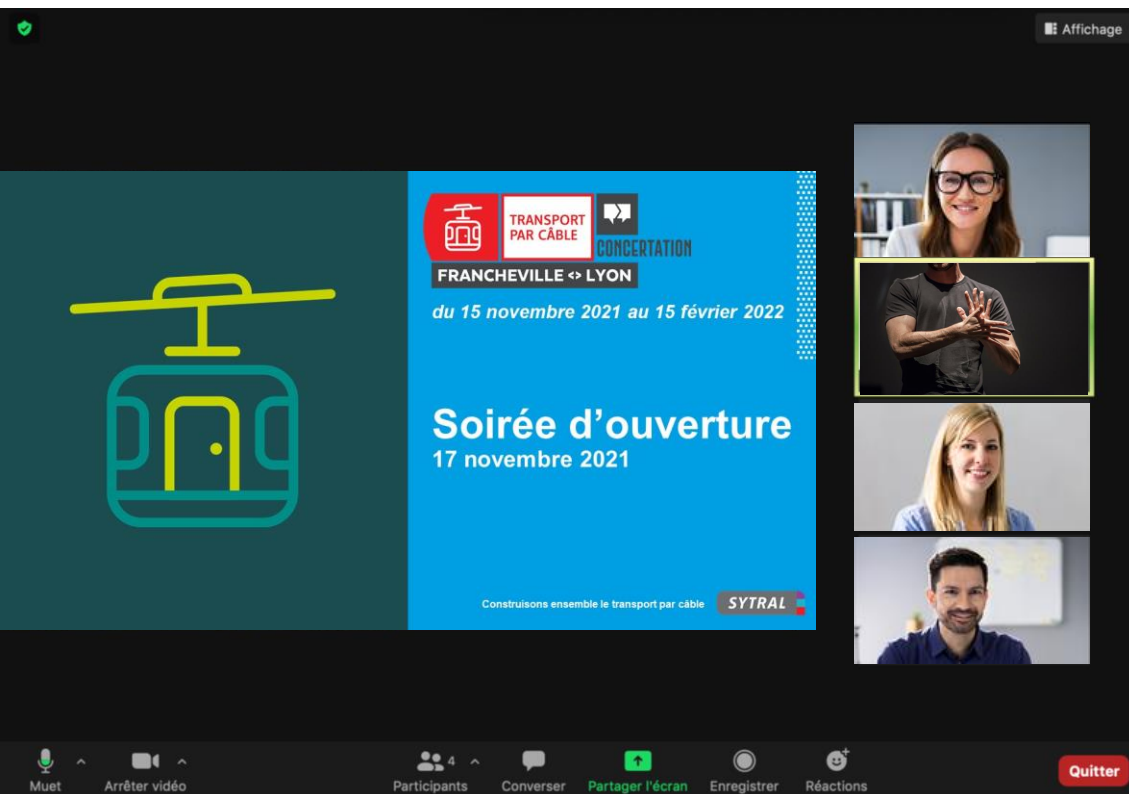
SYTRAL

Introduction

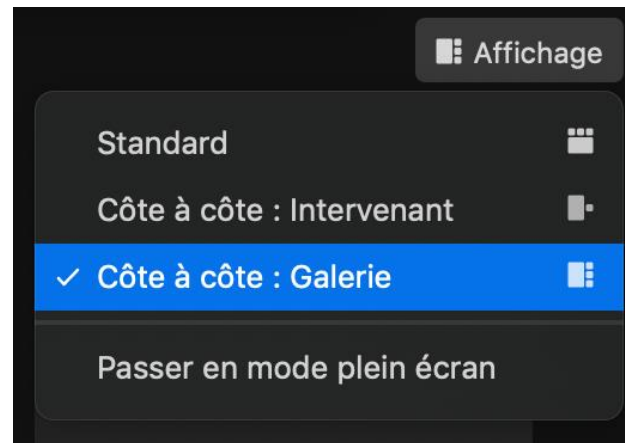


Pour suivre cette réunion en langue des signes

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

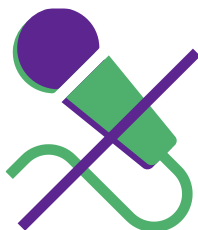


Si vous souhaitez voir le traducteur en plein écran, cliquez sur AFFICHAGE / INTERVENANT

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

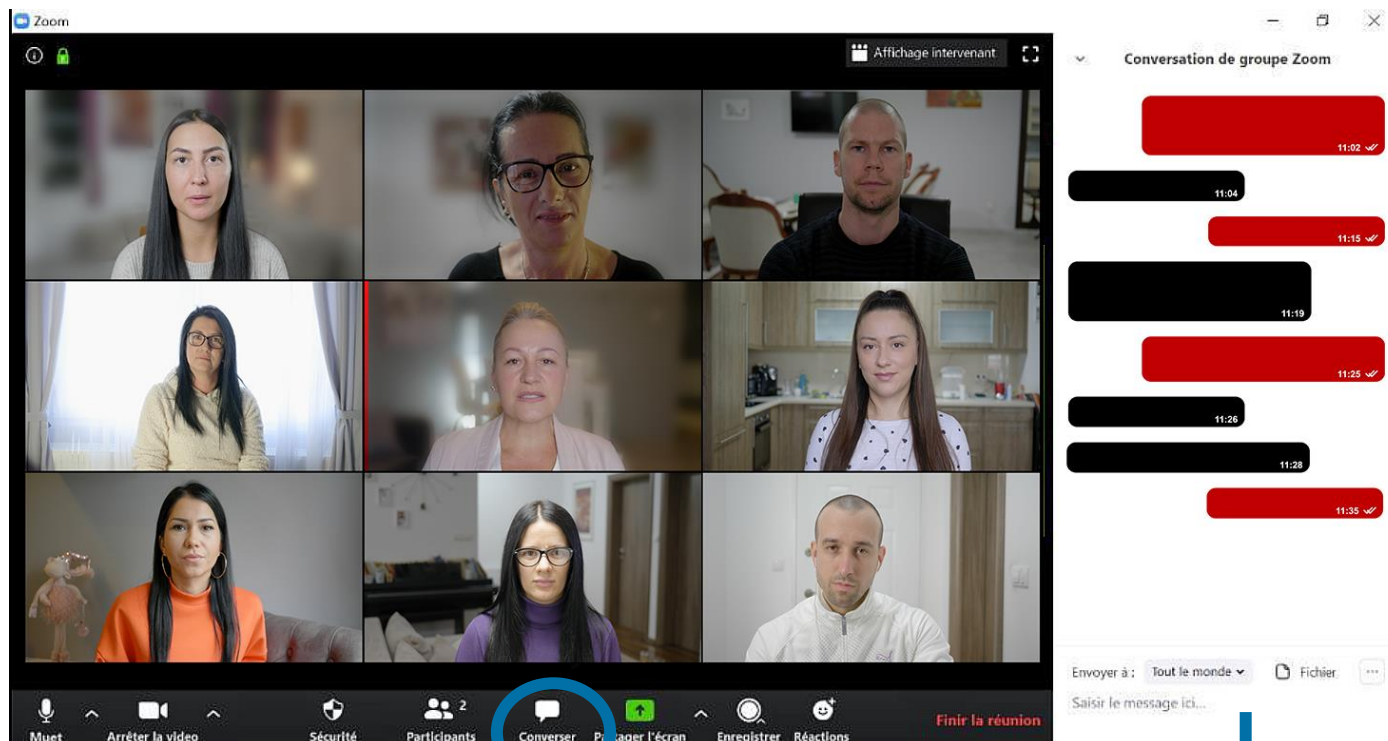
Possibilité de déposer vos avis ou remarques après la réunion sur francheville.lyon-sytral.fr



Donner votre avis : comment faire ?

En visio sur ZOOM

Sur francheville.lyon-sytral.fr



UTILISER LE TCHAT
POUR DONNER VOTRE AVIS



POSER UNE QUESTION OU DONNER
VOTRE AVIS

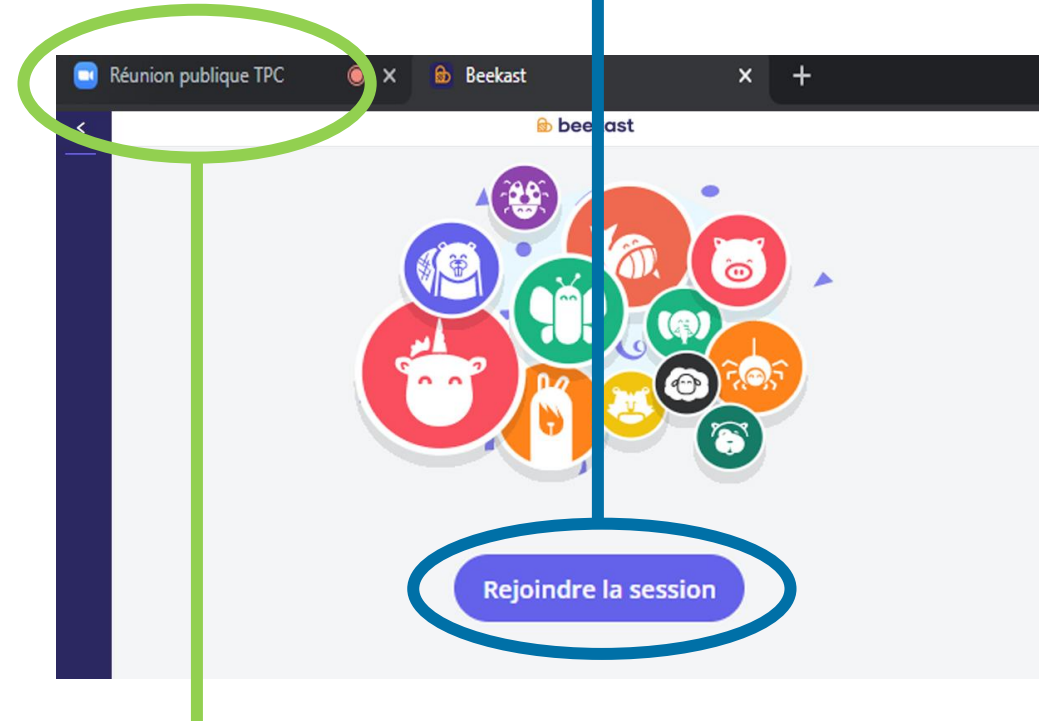
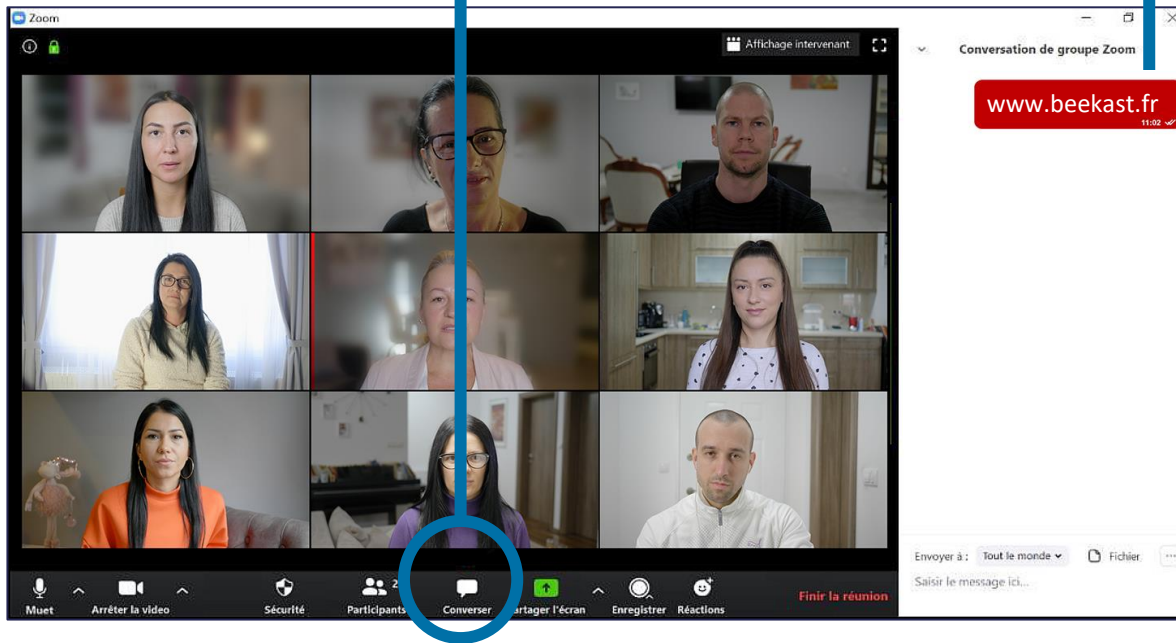


Comment contribuer sur Beekast ?

APPUYER SUR CONVERSER POUR
ACCÉDER AU FIL DE DISCUSSION

CLIQUER POUR OUVRIR LE LIEN
BEEKAST DANS UN NOUVEL ONGLET

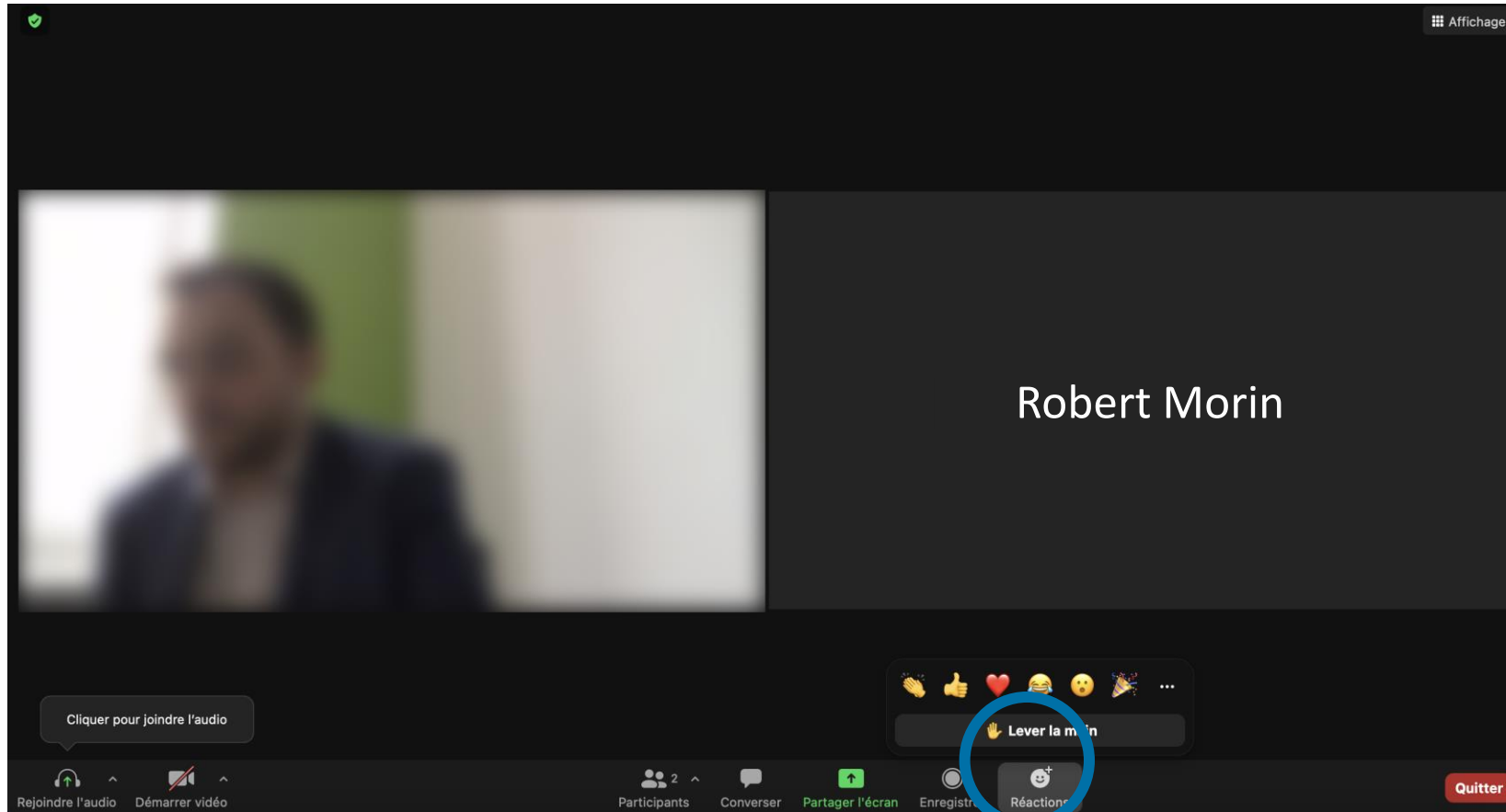
CLIQUER SUR REJOINDRE LA SESSION
POUR CONTRIBUER



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 0350

+33 1 8699 5831

+33 1 7037 2246

+33 1 7037 9729

+33 1 7095 0103

ID de réunion : 869 3865 4852

Les règles du jeu



Dialogue et
écoute



Recueil des
contributions



Respect des
intervenants

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

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

Les intervenants ce soir

ELU

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

GARANTS CNDP

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

ANIMATION

- > **Marilyne GENEVRIER**
Animatrice-Modératrice

SYTRAL

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

BUREAU D'ÉTUDES

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

Sondage pour mieux vous connaître

Lien Beekast disponible dans le tchat
ouverture dans une nouvelle fenêtre

Dans quelle ville résidez-vous ?

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

Nous vous attendons sur Beekast

Déroulé de la réunion publique

Introduction : Vice-Président, Garants

Séquence 1 **Le besoin d'une offre en transport public pour l'ouest vers le centre de la Métropole**

Modely, outil de modélisation

Analyse des flux, perspectives 2030, zoom sur Lyon 2

Expressions et temps d'échanges

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

4 fuseaux/itinéraires proposés

Décryptage insertion d'une ligne de transport par câble

Décryptage des estimations de fréquentation

Destinations à prioriser

Expressions et temps d'échanges

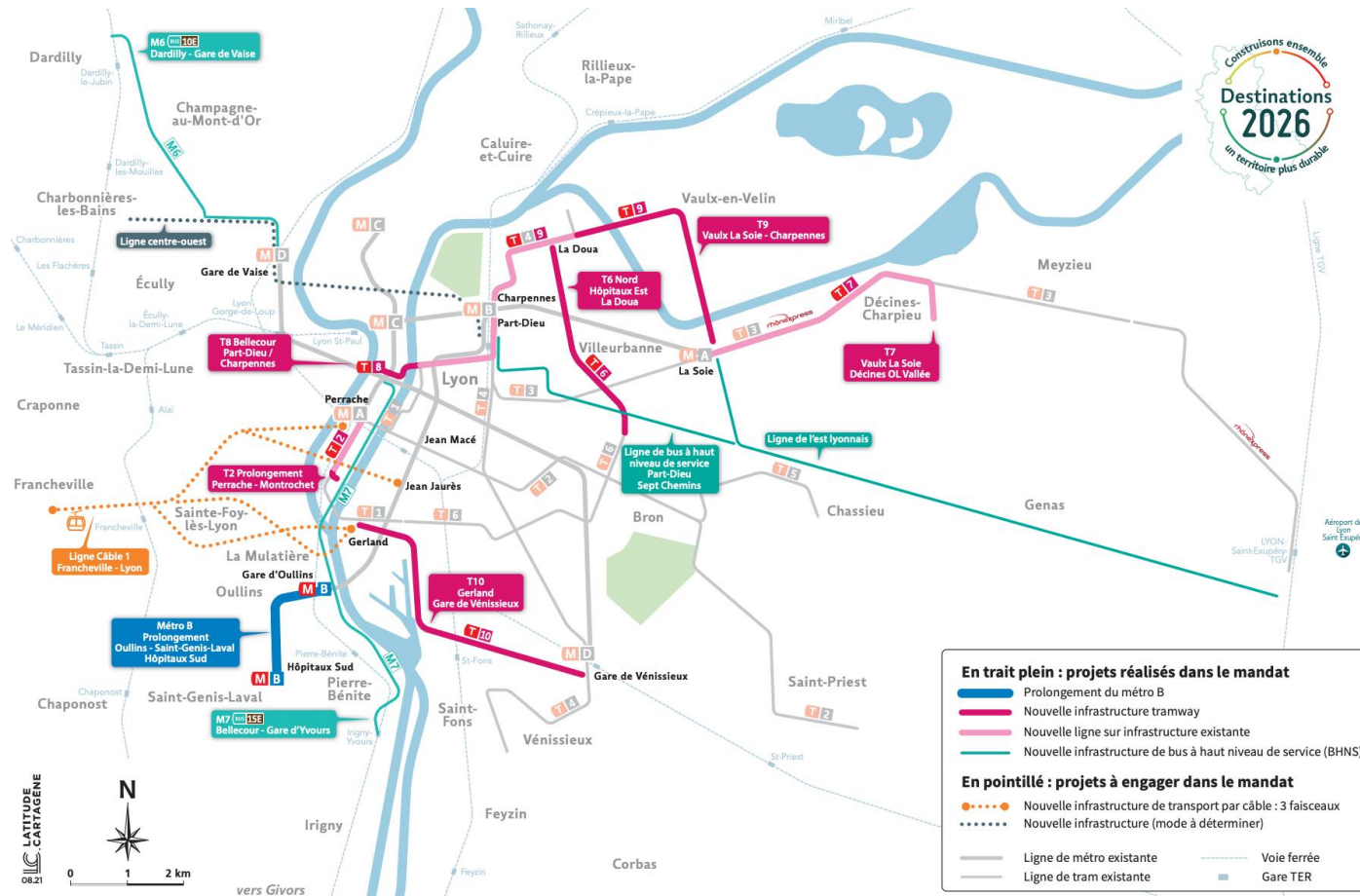
Séquence 3 **Processus de concertation et de décision**

Conclusion : Principaux Enseignements

Accueil

Jean-Charles KOHLHAAS,
Vice-Président du SYTRAL

Destinations 2026 : 3 objectifs affirmés



RÉPONDRE À L'URGENCE CLIMATIQUE



PARTICIPER À LA COHÉSION DES TERRITOIRES



SOUTENIR LA RELANCE ÉCONOMIQUE LOCALE

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

4 grands objectifs pour la desserte Francheville <>Lyon

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



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



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



Apaiser les communes et quartiers desservis en diminuant le trafic automobile



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

Participation du 15 novembre 2021 au 27 janvier 2022

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

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

Des stands mobiles et un Espace Forum dans les communes



Soirée d'ouverture projet transport par câble Francheville Lyon



3833 participants
1951 contributions
1603 questions
75271 visites du site



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

Des attentes sur les transports en commun à l'ouest de la Métropole

- > 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)
- > Un accès rapide et direct vers le centre de la Métropole depuis La Mulatière

Des dessertes à réaliser pour Lyon 2

- > Une liaison rapide entre Confluence et Lyon 7 Jean Jaurès et/ou Gerland
- > Une liaison rapide entre Perrache et Lyon 5

Des réserves fortes sur le mode transport par câble urbain

- > L'insertion (stations, pylônes) en milieu très urbain, 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



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 (Francheville/ Ste-Foy-lès-Lyon/ La Mulatière) vers le centre de la Métropole

Caroline PROSPERO, Directrice du Développement

Les données déplacements issues de l'outil multimodal Modely,

Un modèle de modélisation multimodal des déplacements



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

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

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

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

situation 2015

Flux de Déplacements par jour en 2015



55 % réalisés en voiture



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

situation 2030

Flux de Déplacements par jour en 2030



+ 27 500 habitants
+ 14 000 déplacements

50 minutes pour relier Francheville à Lyon

Zoom sur la mobilité de Lyon 2 et Lyon 7

Francheville
Sainte-Foy-lès-Lyon
La Mulatière



Lyon 2 + Lyon 7
21 000



Part véhicule particulier : 56%



Part modes actifs : 17%



Part transport en commun : 27%

Les enjeux :

- Accessibilité des équipements
- Renfort de l'activité économique
- Amélioration de l'accessibilité des entreprises situées dans la ZFE

Les équipements et pôles du sud de la presqu'île



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

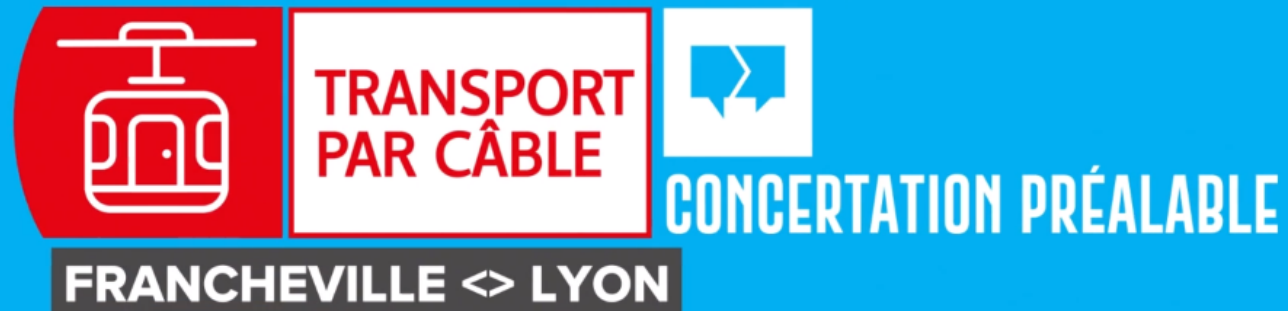
Vos avis sur les besoins de mobilité de l'ouest vers le centre de la Métropole

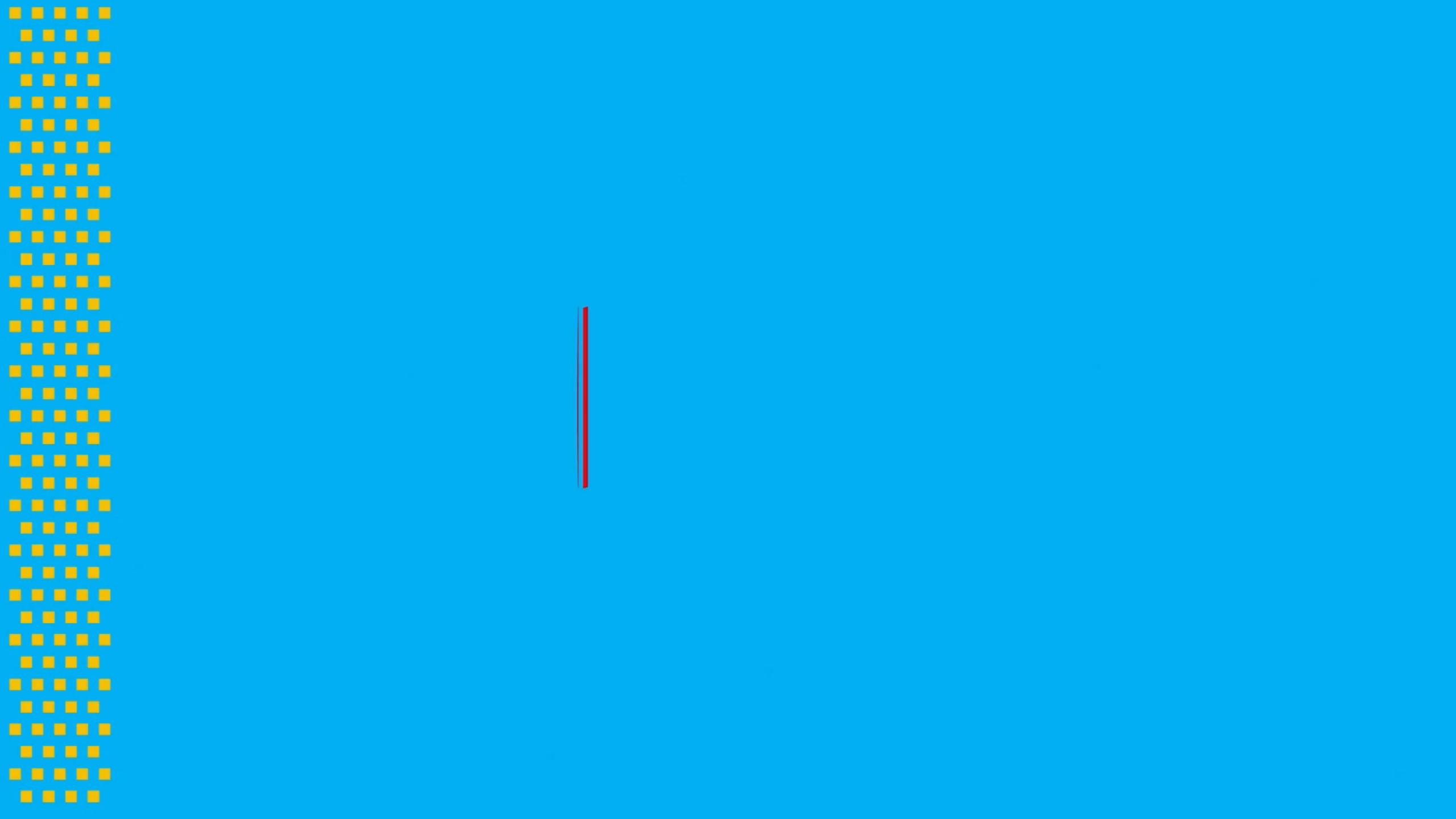
Séquence 2

Projet : Itinéraires, insertion, fréquentation et modes envisagés

Emilie BURQUIER, Directrice d'Etudes SETEC

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





Domaine de pertinence du mode de transport par câble



Atouts

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

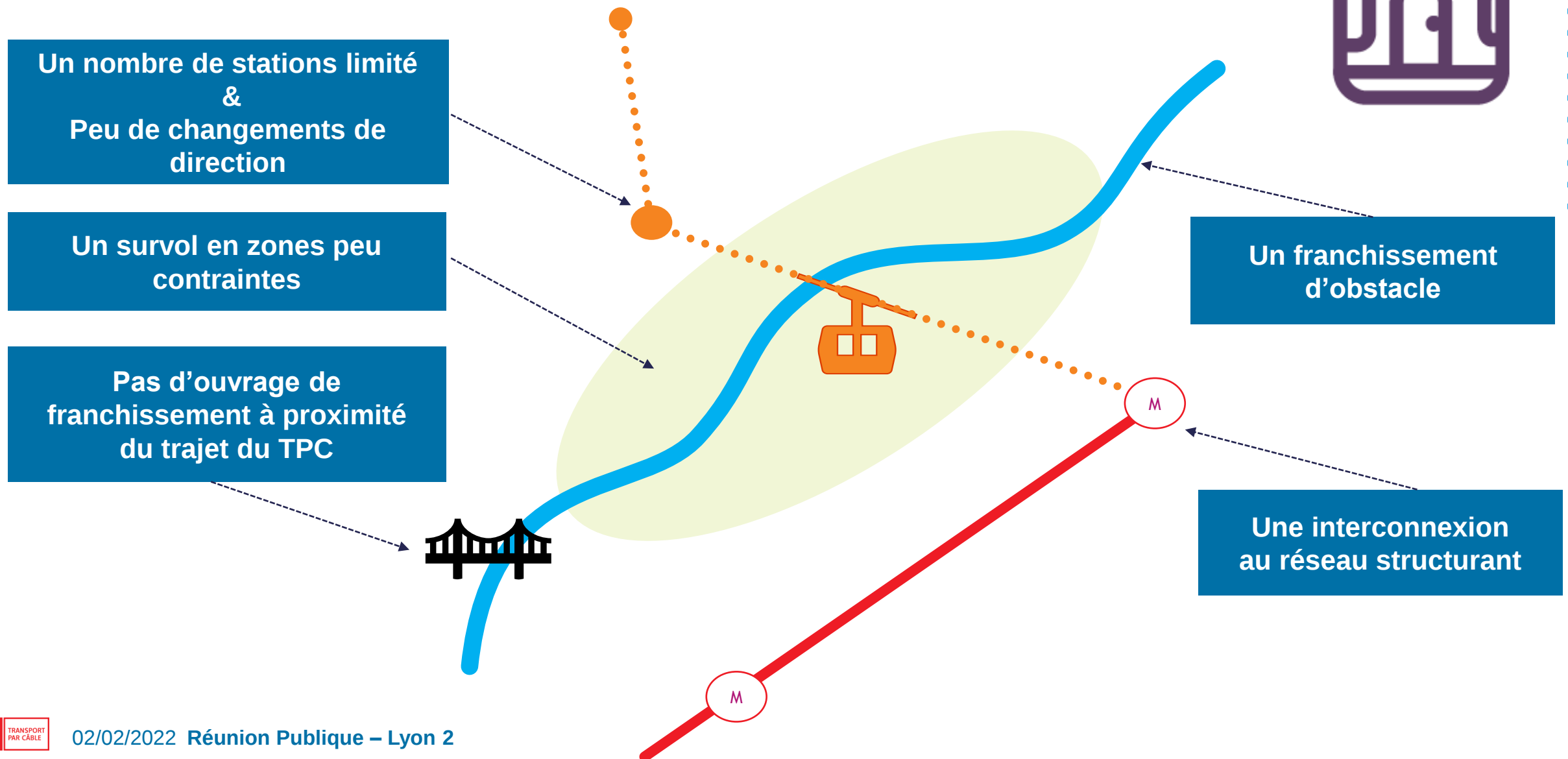
Contraintes

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

Conditions D'application

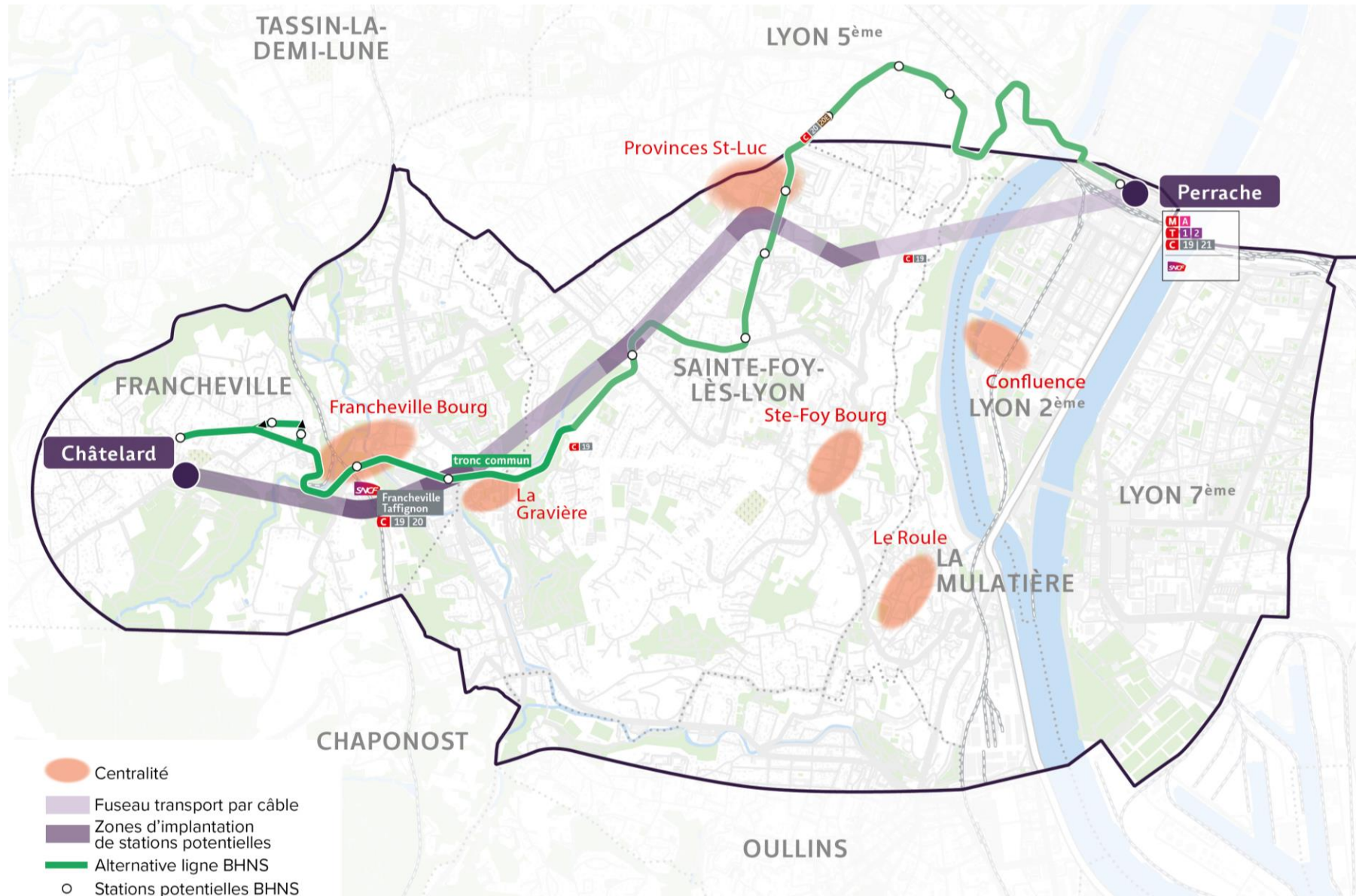
- Coupures physiques, naturelles (fleuve, relief...) ou anthropiques (infrastructures...) dont le franchissement implique des ouvrages coûteux ou des détours importants
- Enjeux de circulation et de volume de trafic attendu
- Pas d'autres modes économiquement plus avantageux

Domaine de pertinence du mode de transport par câble



Profil du transport par câble à Lyon 2

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



> En transport par câble



> Alternative BHNS



Profils présentés à titre indicatif

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

La suite des études permettra de les optimiser.

Profil du transport par câble à Lyon 2

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



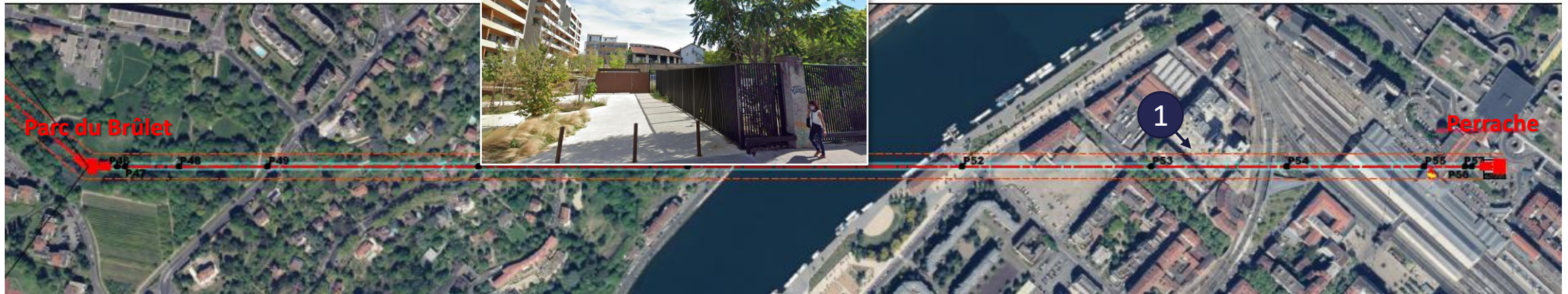
Profils présentés à titre indicatif

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

La suite des études permettra de les optimiser.

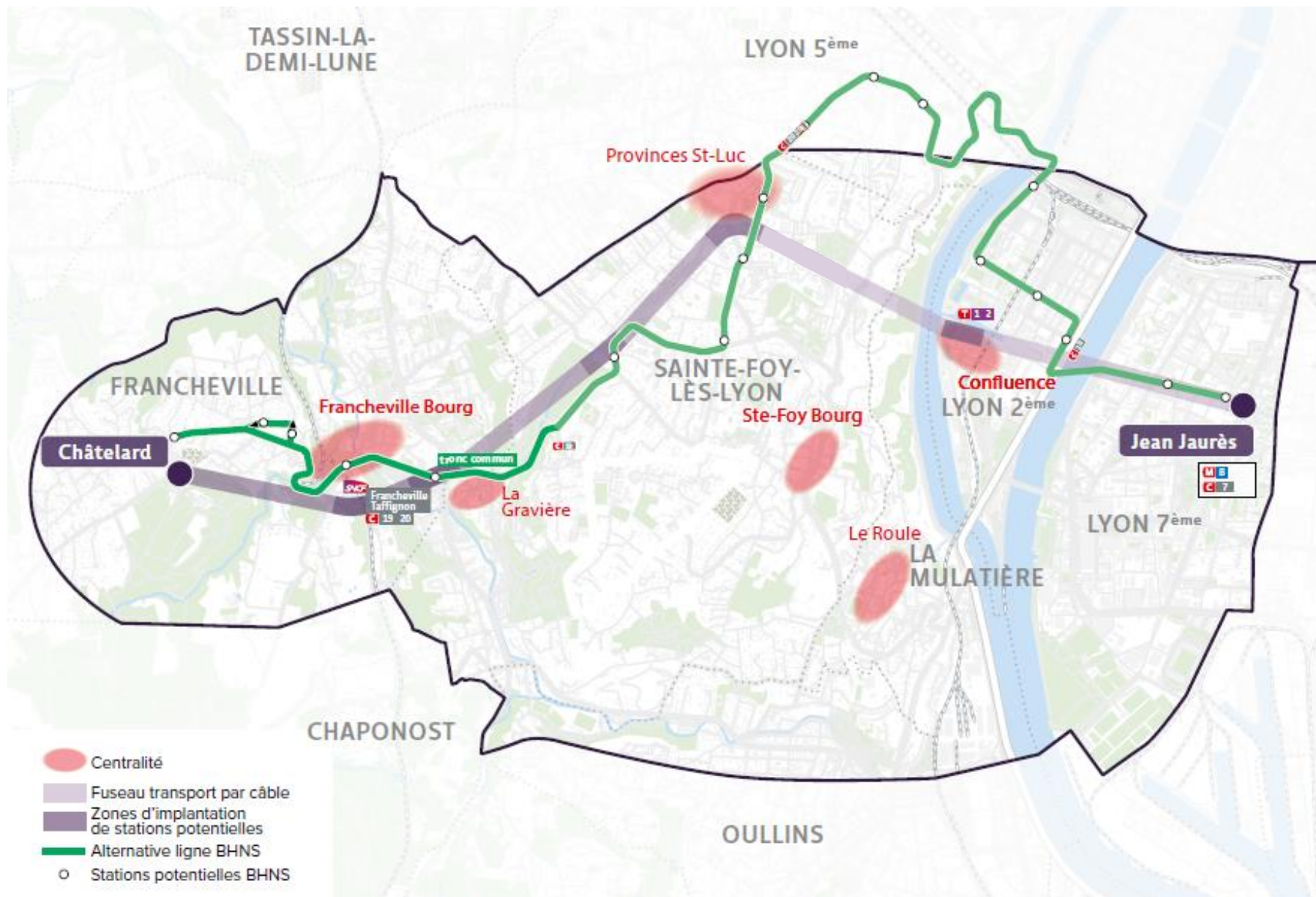


1



Profil du transport par câble à Lyon 2

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



> En transport par câble



> Alternative BHNS



Profils présentés à titre indicatif

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

La suite des études permettra de les optimiser.

Profil du transport par câble à Lyon 2

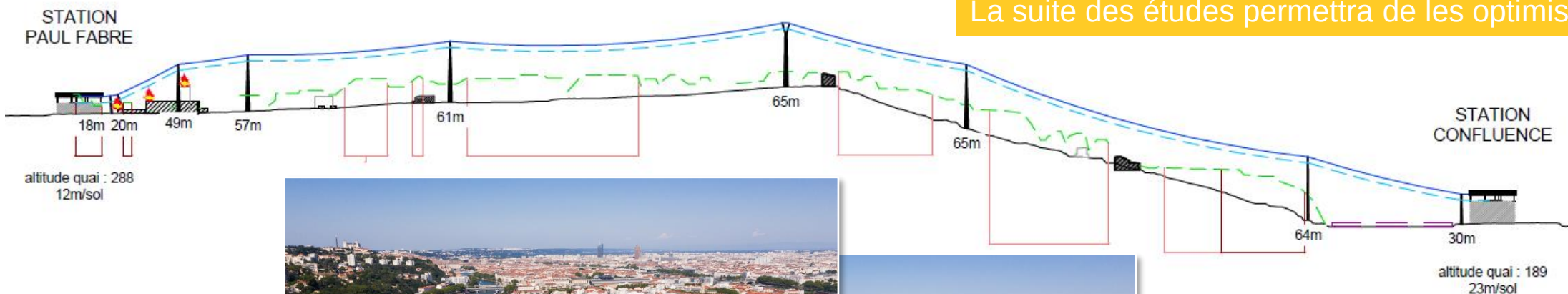
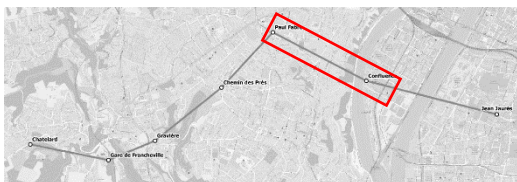
Exemple du Fuseau Nord : Francheville <> Ste-Foy-lès-Lyon <> Confluence <> Lyon 7 Jaurès



Profils présentés à titre indicatif

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

La suite des études permettra de les optimiser.

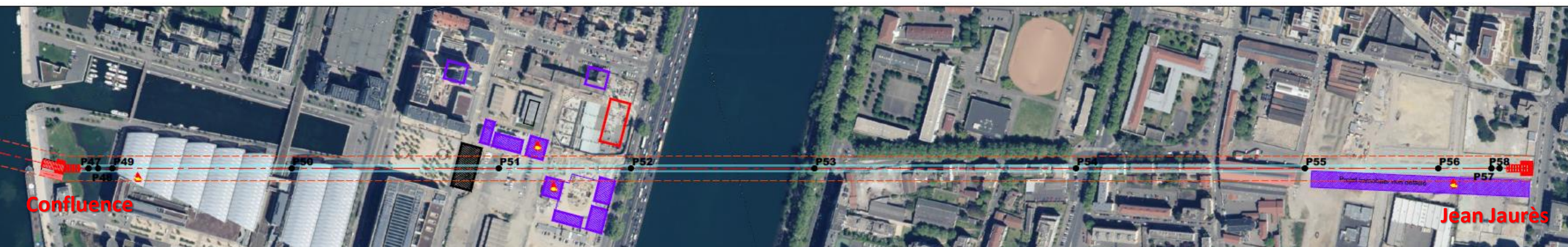
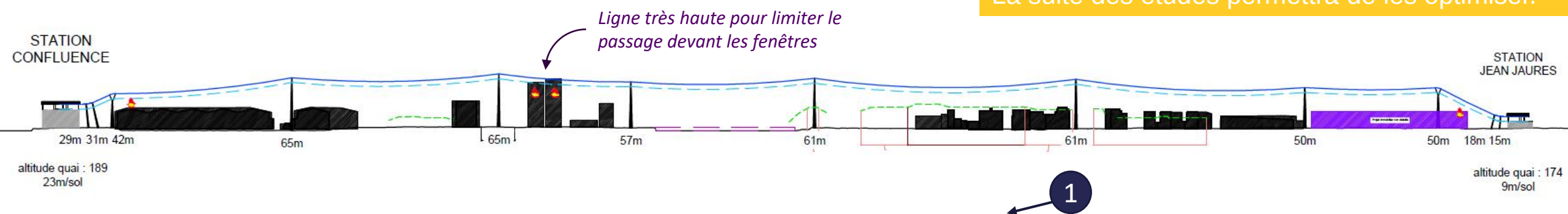
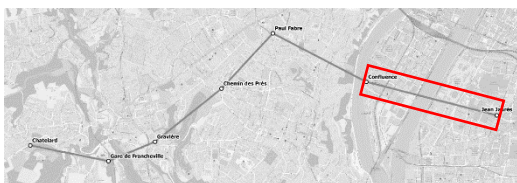


Profil du transport par câble à Lyon 2

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

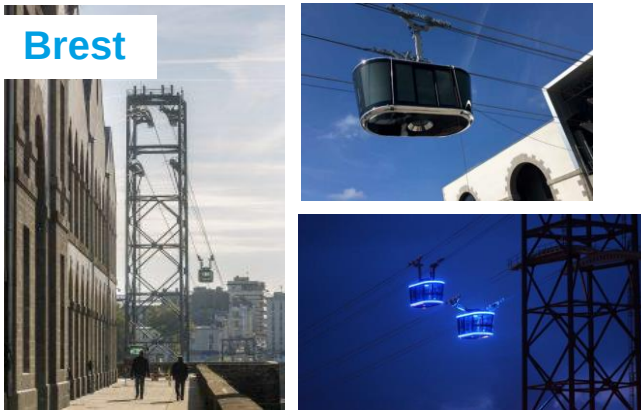


Profils présentés à titre indicatif
Non définitifs, ils permettent de s'assurer de la faisabilité et d'illustrer les impacts du système.
La suite des études permettra de les optimiser.



Une insertion adaptée à l'espace urbain

Un geste architectural pour intégrer les systèmes, stations, pylônes et cabines



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 Lyon 2

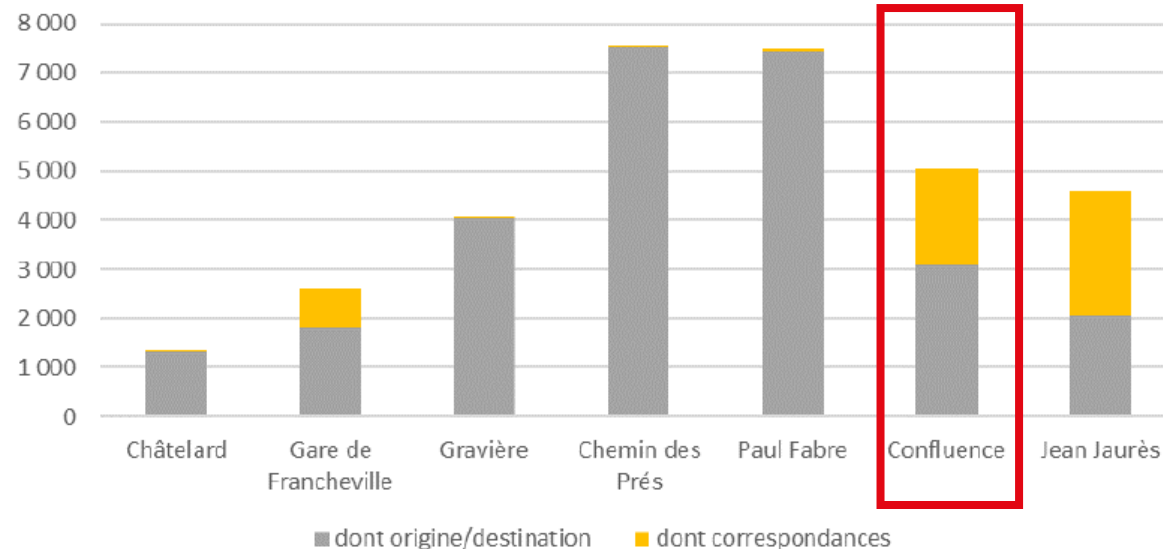
Exemple du Fuseau Nord : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> Confluence <> Lyon 7 Jaurès

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

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 enjeux de la Zone à Faibles Emissions (ZFE), 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

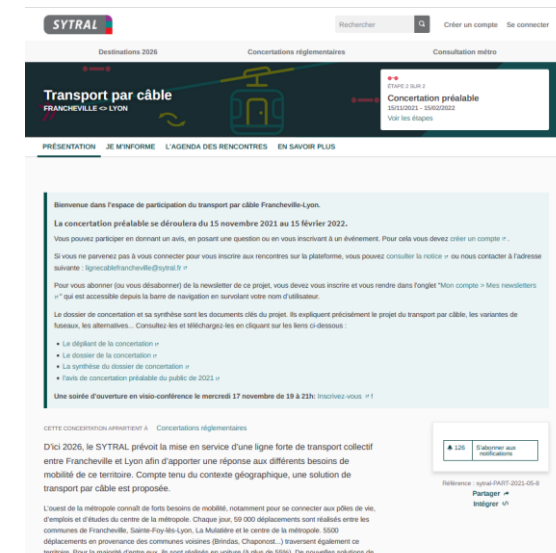
Prochaines étapes de la concertation

1 réunion publique communale pour échanger sur le projet en visio-conférence

- Lyon 7ème : lundi 7 février à 18h30

Un atelier thématique en visio-conférence

- Accessibilité (sur invitation)



**ESPACE DE CONTRIBUTIONS
ET INSCRIPTIONS**



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

Un processus d'échanges jusqu'au 15 février 2022

Conclusion

Enseignements de la soirée



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

Merci de votre participation

Rendez-vous sur
franchevillelyon-sytral.fr

Construisons ensemble le transport par câble

SYTRAL