

Réunion publique Lyon 7e

7 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

> Garants CNDP

- Jean-Luc CAMPAGNE
- Claire MORAND

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

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

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

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

155 participants environ

La présentation est disponible en annexe de ce document.

A noter :

Vous pouvez retrouver la vidéo complète de la réunion d'ouverture sur :
https://www.youtube.com/watch?v=AIT_27XmsCU

Ouverture de la réunion

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

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

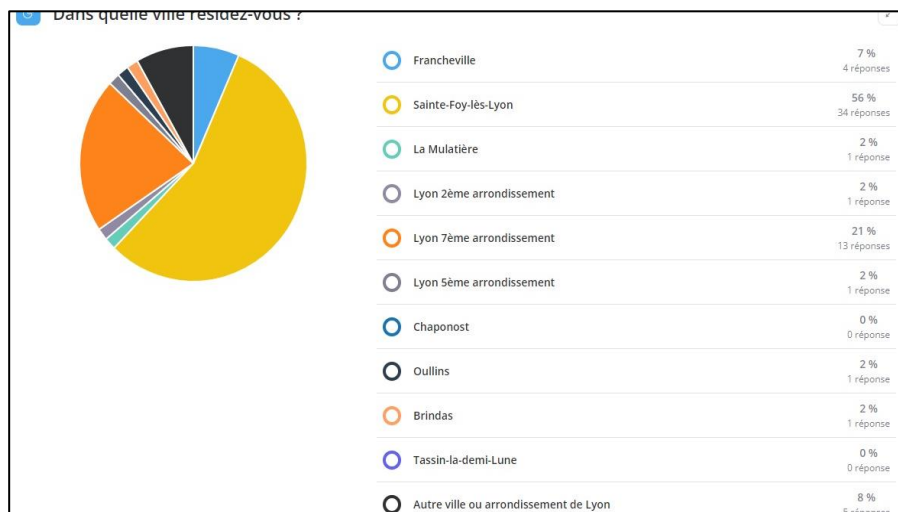
Elle précise à tous que cette réunion est enregistrée et qu'elle sera diffusée en replay sur YouTube : les participants peuvent couper leur caméra, s'ils le souhaitent.

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

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

L'animatrice invite ensuite les personnes présentes à répondre à un sondage pour mieux identifier leur commune de résidence. 39% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Francheville 7%
- Sainte-Foy-Lès-Lyon 56%
- La Mulatière 2%
- Lyon 2ème arrondissement 2%
- Lyon 7ème arrondissement 21%
- Lyon 5ème arrondissement 2%
- Chaponost 0%
- Oullins 2%
- Brindas 2%
- Tassin-la-Demi-Lune 0%
- Autre ville ou arrondissement de Lyon 8%



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

Claire Morand rappelle que la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante qui répond au droit à l'information et à la participation de tous les publics à l'élaboration des plans et programmes qui ont un impact sur l'environnement. Elle rappelle que les garants, neutres et indépendants sont désignés sur une liste de la Commission Nationale du Débat Public.

Leur rôle est de :

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

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

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

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

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

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

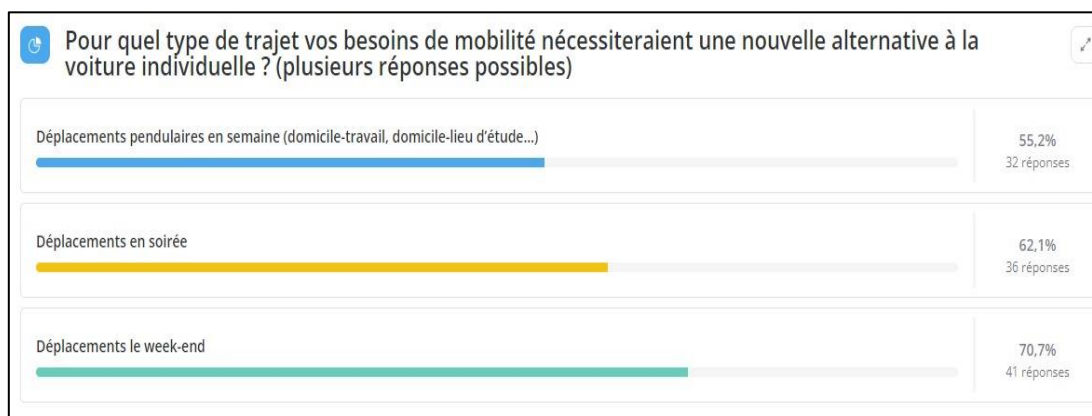
A noter :

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

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

La seconde question porte sur les types de trajets qui nécessiteraient une nouvelle alternative à la voiture individuelle. 37% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Déplacements pendulaires en semaine 55%
- Déplacements en soirée 62%
- Déplacements le week-end 70%



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

Fanny Dubot, Maire du 7^{ème} arrondissement, commence par remercier le SYTRAL de lui donner la parole et les garants de la CNDP pour l'organisation de cette concertation car le transport par câble est un sujet qui amène beaucoup de questions et d'interrogations. Cette réunion publique est l'occasion d'éclaircir un certain nombre de points qui peuvent engendrer de la peur. C'est aussi l'occasion de donner son avis à la fois sur l'opportunité du projet et sur les éventuelles alternatives au transport par câble.

Elle souhaite replacer le projet dans son contexte, un contexte dans lequel la pollution de l'air est de plus en plus présente ce qui devient un sujet de santé publique puisque cela crée des milliers de morts par an et des maladies. Il n'y a jamais assez de transports en commun sur un territoire et en avoir un supplémentaire sur le territoire de Lyon 7^{ème} est une bonne opportunité. 40% des foyers n'ont pas de voiture individuelle et il est nécessaire que la Métropole et le SYTRAL proposent des alternatives et d'autres possibilités pour se déplacer en transports en commun. Elle rappelle que le territoire de Lyon 7^{ème} n'est pas pauvre en transport avec le métro B qui va jusqu'au Stade de Gerland, Oullins et va être encore prolongé. Deux lignes de tramways sont également présentes, T1 et T6 ainsi que la future ligne T10 qui va arriver d'ici 2026 sur Gerland.

Néanmoins, il n'y a pas aujourd'hui de liaison directe avec l'ouest de la Métropole. Cette liaison directe vers l'ouest de la métropole ne répond pas forcément à un besoin de déplacement domicile / travail, comme le montre le sondage, mais cela peut répondre à un besoin de loisir, de se rendre en famille, d'aller voir ses amis, en évitant de prendre la voiture. Elle peut aussi offrir un accès plus direct et plus facile à la nature car on sait que Francheville est le départ de nombreuses randonnées. Le projet peut donc répondre à un besoin d'accès plus facilité vers l'ouest lyonnais notamment pour le loisir, les week-end et l'accès à la nature.

Elle peut aussi faciliter l'accès au quartier de la Confluence notamment pour les personnes qui habitent du côté de la ZAC des Girondins. Une passerelle est attendue déjà de plusieurs années mais elle n'est pas forcément prévue à court terme. Madame Dubot dit également qu'elle est curieuse d'entendre tous les participants à la réunion de ce soir.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, indique partager tout ce qu'a mentionné Fanny Dubot, qui va dans le sens du projet de transport par câble. Il y a en effet un enjeu de liaison très important entre Confluence et le 7^{ème} arrondissement et notamment le quartier des Girondins en devenir.

Synthèse des échanges – séquence 1

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

Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

Un participant, habitant de Lyon 7^{ème} pendant 10 ans puis maintenant de Sainte-Foy-lès-Lyon, indique travailler tous les jours à Lyon 8^{ème} et s'y rendre en vélo. Il s'oppose au projet de transport par câble qu'il trouve laid et inutile. Il explique qu'on assiste aujourd'hui à un essor massif du télétravail et que cela entraîne une baisse très importante du trafic. Il considère que les hypothèses de fréquentation sur le secteur, qui datent de 2015, sont totalement obsolètes. Il souhaite savoir si, à la lumière de ces changements de mode de vie, le SYTRAL compte refaire des études de fréquentation comparatives, et si ce n'est pas le cas, pourquoi.

Un participant indique être tout à fait d'accord sur l'objectif, pour les habitants de Lyon 2^{ème}, Lyon 5^{ème} et même de l'ensemble de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) de diminuer la part de la voiture individuelle, renforcer les transports collectifs, pour avoir moins de voitures, moins de pollution, une meilleure qualité de l'air et moins de gaz à effet de serre.

Il souhaite attirer l'attention sur le danger qu'il y aurait à retenir comme simple indicateur d'efficacité le ratio entre le coût et le nombre de nouveaux usagers du transport en commun. Si on compare le métro E au transport par câble, le métro E est à peu près 10 fois plus cher et il ne générerait à peu près que le double de report modal par rapport au transport par câble. C'est l'efficacité immédiate dans l'hypothèse où le transport par câble serait réalisé en premier et ensuite le métro E. Il rapproche cette situation de l'isolation d'une maison : le plus difficile, ce sont les derniers kilowattheures que l'on veut économiser. Si on doit isoler une maison avec une isolation par l'extérieur, cela va coûter cher mais ce sera plus rentable sur le long terme. Il faut donc faire un bilan à 20 ans, car on trouvera toujours un petit isolant qui permet de gagner la moitié et de faire des économies mais avec le risque de s'arrêter là et de ne pas aller chercher l'autre moitié des gains. Il indique avoir rédigé un document détaillé sur les indicateurs et qui sera déposé dans les contributions sur la plateforme FranchevilleLyon-sytral.fr.

Un participant, indique se rendre fréquemment à Lyon 7^{ème} en venant de l'ouest lyonnais. Il signale qu'il s'agit d'un trajet compliqué en voiture car il faut passer par le pont de La Mulatière, le pont Pasteur, tout le secteur autour de la Halle Tony Garnier et du musée de Confluence, qui sont de vrais points noirs. D'un point de vue automobile c'est très compliqué même avec une voie dédiée aux bus par exemple sur Pasteur. C'est là où le plus de temps est perdu quand on réalise un trajet Ouest-Est.

Il s'interroge sur ce qui serait le plus efficace entre un transport par câble direct et un report entre l'ouest lyonnais (Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon) avec les bus vers la gare d'Oullins et les 2 nouvelles stations du métro B qui vont ouvrir en 2023. Il va y avoir une restructuration du réseau de bus à cette occasion. Il demande s'il y a eu des discussions ou des études pour mesurer en termes de temps et d'attractivité et si le report sur le métro B pourrait plus ou moins compenser le besoin d'un transport par câble.

Il souligne qu'il est compliqué aussi d'accéder à la Presqu'île (donc au 2^{ème} arrondissement) à partir du 7^{ème} arrondissement. Le transport par câble est donc une piste mais, comme vu durant toute la concertation, il soulève aussi des problèmes d'acceptabilité et d'intégration dans le paysage. L'enjeu est clair, mais le problème est difficile à résoudre. Il souhaitait partager son retour d'expérience sur les besoins de mobilité autour du 7^e et demande à voir si un transport par câble est pertinent ou si le report sur le métro et ses nouvelles stations suffirait.

Monique Cosson, présidente de « Sainte-Foy avenir » et membre du collectif « Libre comme l'air », rejoint les expressions précédentes sur l'engorgement routier au niveau du pont de La Mulatière. C'est un véritable engorgement automobile dans lequel les bus sont englués et c'est un vrai sujet de savoir comment on peut améliorer le report modal en faisant autrement qu'en conservant cet engorgement. On voit bien que c'est très lourd le matin comme le soir et que cela concerne particulièrement le 7ème.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, répond tout d'abord que les bureaux d'études n'ont pas encore de retours importants sur les effets du télétravail sur la mobilité. De premières études ont été menées par le SYTRAL sur la métropole lyonnaise. Elles ont montré que l'effet du télétravail sur le volume global de déplacement était limité. Le premier facteur est que toutes les professions n'ont pas la possibilité de faire du télétravail : c'est un certain nombre de professions plutôt cadres qui en ont la possibilité.

Ce qui est également observé c'est que, si les habitants effectuent moins de déplacements domicile-travail, ils utilisent le temps gagné pour réaliser d'autres types de déplacements, notamment pour les loisirs. Des études ont également été réalisées par l'agence d'urbanisme en Ile-de-France et elles parviennent sensiblement aux mêmes conclusions.

Pour estimer les fréquentations, le bureau d'étude s'est basé sur 2015 car c'est l'année de réalisation de la dernière grande enquête ménages-déplacements qui recense de manière assez exhaustive les déplacements sur l'ensemble des modes. L'estimation toutefois n'est pas réalisée pour 2015 mais avec des projections à l'horizon 2030. Dans ces projections, on tient compte de l'évolution de la mobilité et des évolutions prospectives du développement économique, du nombre d'emplois et de l'augmentation du nombre d'habitants. Ce sont des hypothèses qui sont partagées par l'ensemble des acteurs sur la Métropole lyonnaise.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, confirme que le modèle Modely prend en compte l'enquête ménages-déplacements réalisée en 2015. L'enquête ménages-déplacements est une enquête très lourde réalisée en moyenne tous les 10 ans auprès de plusieurs dizaines de milliers d'habitants de la Métropole et au-delà. Le modèle est cependant actualisé chaque année avec toutes les données collectées comme les enquêtes cordons, le modèle est donc totalement à jour. Ce modèle est utilisé également par la Métropole, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'Etat, c'est un modèle partagé. Il est surtout mis à jour avec toutes les évolutions prévues et à venir issues des plans locaux d'urbanisme et des schémas de cohérence territoriaux pour savoir quels sont les secteurs dans lesquels vont se développer des logements en plus, des zones d'activités, des entreprises... Certes le modèle a une fiabilité relative, car ce ne sont que des prévisions, mais le modèle est à jour.

Prétendre que les habitudes de mobilité ont été totalement révolutionnées par la crise sanitaire est un peu exagéré. La Métropole de Lyon étudie, depuis le début du confinement, l'évolution des mobilités avec le laboratoire d'économie des transports de l'Université Lyon 2 et avec des bureaux d'études. Les premières données montrent que le télétravail a un impact assez faible parce que, d'une part, il ne s'agit que d'une minorité de personnes qui sont en capacité de télétravailler et, d'autre part, les personnes qui font du télétravail ont développé d'autres mobilités. Le volume total de mobilité est donc à peu près stable.

Concernant le coût par usager, il répond qu'en effet, quand on analyse l'efficacité d'un projet de transport collectif, on ne réfléchit pas seulement au ratio du coût par usager, mais aussi du coût par usager et par minute gagnée. Il précise que quand on parle d'usagers, on parle de nouveaux usagers. Quand on transfère des gens uniquement du bus vers un autre mode de transport collectif, c'est bien sûr loin de l'objectif qui est de gagner des parts modales à la voiture. Effectivement, cela est fait sur le long terme mais il y a aussi une autre contrainte qu'il faut prendre en compte c'est la capacité d'investissement du SYTRAL. Un projet de métro qui coûte 2 milliards d'euros et qui concernerait aux alentours de 60.000 nouveaux usagers peut effectivement être jugé rentable sur le long terme mais il faut garder en tête que ce montant est la capacité totale d'investissement du SYTRAL pour les 20 ans à venir, jusqu'en 2041, en dehors des investissements nécessaires, comme la rénovation des métro A et B (qui arrivent en fin de vie), le métro C dès 2030, le renouvellement du matériel roulant... il y a donc déjà aussi près de 2 milliards d'euros qui sont prévus sur des investissements récurrents. Si le SYTRAL réalise un investissement de 2 milliards sur un projet, il ne fait aucun autre investissement pour tous les autres projets. Un métro c'est environ 8 à 10 lignes de tramway. Cela doit aussi être pris en compte sans manichéisme.

Concernant les alternatives bus pour rejoindre le métro B, il indique que ce projet est aussi un moyen de rabattement vers des lignes fortes type métro pour rejoindre d'autres secteurs de la Métropole comme La Part-Dieu. Le SYTRAL travaille également à l'amélioration des bus actuels. Toutefois il paraît peu crédible de rabattre les usagers de Francheville vers Saint-Genis-Laval. A Oullins, il existe un problème de saturation aux heures de pointe où les bus sont coincés dans la circulation et ont des temps de parcours difficilement améliorables. La seule solution pour gagner du temps est de créer des couloirs bus. Les habitants de Francheville et d'une partie de Sainte-Foy-lès-Lyon et de la Mulatière, seraient très intéressés par la création de couloir bus pour rejoindre le métro B à Oullins. Toutefois pour cela, il faut aussi que les habitants et les élus d'Oullins donnent leur accord puisque la création de couloir bus

sur le boulevard Emile Zola ou sur la Grande rue d'Oullins oblige à supprimer des files de circulation de voiture. Pour l'instant, il n'y a pas d'accord ni de compromis sur cette question mais le SYTRAL y travaille.

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

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

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

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

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

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

52% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Fuseau Nord : Lyon 2 Perrache – accès métro A, T1, T2 , gare SNCF 7%
- Fuseau Nord : Confluence – accès T1, T2 <> Lyon 7 Jean Jaurès – accès métro B 19%
- Fuseau Sainte-Foy centre : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B 4%
- Fuseau Sud : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B 56
- Ne se prononce pas 64%



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

Fanny Dubot, Maire du 7^{ème} arrondissement, revient d'abord sur certaines questions lues dans le tchat. Elle indique que le premier objectif de ce projet est bien de désengorger l'ouest lyonnais. Le lien avec La Confluence est un réel besoin exprimé par les habitants du 7^{ème} puisque, entre le pont Gallieni au nord et le pont Pasteur au sud, il n'y a pas de liaison entre Gerland et le quartier de la Confluence, notamment pour ses nouveaux quartiers comme la ZAC des Girondins ou la ZAC du Bon Lait qui sont en train de se construire.

Concernant la communication de la mairie du 7^{ème} sur la concertation, elle rappelle que, depuis le 15 novembre, toutes les informations sont disponibles à la mairie du 7^{ème} : registre de la concertation, affichage... tout est ouvert et le sera jusqu'au 15 février.

Concernant les fuseaux, elle indique ne pas avoir d'avis définitif, le plus important étant la liaison avec le métro B et c'est ce que permettent les 3 fuseaux présentés pour le 7^{ème} arrondissement, puisqu'ils donnent la possibilité aux voyageurs de rejoindre ensuite directement la gare de La Part-Dieu. Quand on voit les chiffres de fréquentation présentés, c'est peut-être le fuseau Nord qui paraît le plus intéressant, avec 16000 voyages journaliers en 2030, dont 12000 nouveaux voyages TCL. C'est aussi le fuseau qui atterrit dans un quartier vivant avec des habitations, ce qui est beaucoup moins le cas du côté du stade de Gerland. Cela appelle à la vigilance puisque le projet devra s'insérer dans un paysage urbain avec notamment des bâtiments hauts comme la ZAC des Girondins.

Il y aura donc de réelles attentes sur l'insertion de ce projet dans un quartier habité avec toutes les questions d'opacité des cabines, de bruit et d'implantation de la gare terminale qui demandera de l'espace. Sur le papier, c'est plutôt ce fuseau qui se dessine, c'est aussi celui qui ressort dans le sondage pour les personnes qui ont participé.

Synthèse des échanges – séquence 2

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

Une participante, s'étonne de la méthode utilisée pour cette réunion publique. Elle indique que les participants passent beaucoup de temps à écouter des personnes du SYTRAL ou de la Métropole qui défendent le projet mais que tous les avis donnés dans le tchat sont passés sous silence. Il y a un rejet massif du projet qui n'est pas pris en compte.

Le sondage sur les fuseaux était intéressant grâce à la présence de la dernière question qui permettait de ne pas se prononcer. Elle a répondu « ne se prononce pas » parce qu'elle est radicalement opposée à ce projet. Elle indique ne pas savoir si les 65% qui ne se prononcent pas le font parce qu'ils n'ont pas d'avis ou parce qu'ils sont totalement opposés. Pour elle, dire que le trajet nord-est plébiscité parce qu'il a 18% de votants est exagéré car ce n'est pas un gros score. Elle rappelle être opposée au projet qui est uniquement dans le symbole.

Elle s'étonne d'entendre que le télétravail aurait un impact massif sur toute l'Europe mais pas à Lyon. Elle craint beaucoup le passage au-dessus des habitations, la destruction des espaces naturels des forêts classées au sein d'une Métropole écologiste et le passage dans des zones très denses, en particulier le tracé nord qui va passer dans l'espace le plus dense de la Métropole, la ZAC des Girondins. Elle s'interroge sur le ressenti des milliers d'habitants qui vont voir passer les cabines, qui vont les entendre. Elle s'interroge également sur la hauteur des pylônes, qui vont être probablement aussi hauts qu'un immeuble de 15 étages. Elle s'interroge également sur la sécurité, les risques d'incendie, les bruits... tout ça pour un nombre de personnes transportées qui paraît très discutable. Elle entend que le métro E coûte très très cher, mais il faut vraiment calculer son intérêt.

Un participant, habitant de Francheville, indique abonder dans le sens de la participante précédente, qui exprime ce que beaucoup pensent sur le projet. Il souhaite revenir sur 2 points abordés par Fanny Dubot, maire du 7^{ème} arrondissement, et qui lui semblent contradictoires.

Tout d'abord, elle a mentionné lors de sa première prise de parole que plusieurs milliers de morts liés à la pollution tout en proposant une solution qui, finalement, va entraîner la destruction de la nature. Il se demande si c'est vraiment responsable de proposer une solution aussi destructrice pour la nature, même si les arbres ne se plaignent pas quand on les abat.

Ensuite, il indique que Fanny Dubot vante les mérites d'un moyen de transport qui permettrait un accès à la nature de Francheville. La nature est effectivement très belle à Francheville, c'est le poumon vert de la Métropole. Il se demande donc si ce n'est pas égoïste de contribuer à saccager cet écrin de verdure qu'est le Châtelard pour le plaisir de se balader à Francheville.

Un participant souhaite rappeler que le projet de transport par câble aujourd'hui porté par le SYTRAL, est à l'origine un projet des Mulatins. C'est dans les années 90 que les habitants de La Mulatière, cherchant comment désengorger la circulation dans leur commune, ont abouti à cette hypothèse de faire un transport par câble. Ce projet avait été présenté en réunion publique et repris par le maire de La Mulatière de l'époque, qui était tout à fait favorable au projet. Il souhaiterait qu'on envisage de faire un « test » du transport par câble en réalisant une liaison entre La Mulatière et Lyon 7^{ème} pour aider les Mulatins, qui en étaient les premiers demandeurs. Le projet pourrait franchir le pont de La Mulatière, le pont Pasteur et arriver sur Lyon. Ce serait un « test » court, passant de la Mulatière à Lyon 7^{ème} et c'est le trajet qui lui semble le meilleur.

Le président de l'association « Les amis du grand vallon », précise que l'association s'est prononcée à 100% contre le transport par câble et le BHNS. Les villes aujourd'hui tentent d'enterrer les câbles, de mettre le moins de pylônes possible. Il invite les habitants du 7^{ème} et la maire du 7^{ème} à être modernes, mais sans abîmer le 7^{ème} et ses nouveaux quartiers avec des fils, des pylônes et du bruit complémentaire. Il indique que l'association a travaillé avec d'autres collectifs et des habitants sur des solutions alternatives. Ces solutions sont maintenues connues et sont accessibles sur le site de l'association. Une réunion aura lieu avec Jean-Charles Kohlhaas la semaine prochaine. Il précise que les propositions sont simples. Ce sont des bus rapides avec des feux pilotés, avec peu d'impacts sur la voirie et surtout des solutions flexibles qui pourront être adaptées lors de la mise en place du métro E ou de l'extension du métro B à Saint-Genis-Laval. Les propositions comprennent la demande d'aménagement du tram-train et des moyens de connexion aux métros : la ligne E, la ligne B et la ligne D à Gorge-de-Loup, grâce au TTOL. Ce sont des propositions économiques, fiables, déjà faites pour certaines d'entre elles, en cours d'étude pour d'autres.

L'association attend beaucoup de la rencontre avec Jean-Charles Kohlhaas. Il espère que l'on se dirigera tranquillement vers une solution qui permettra d'abandonner le projet de transport par câble et de BHNS au profit de solutions plus efficaces, qui reçoivent l'aval des habitants. Il souhaite qu'il n'y ait ni vainqueurs ni vaincus à l'issue de cette concertation, que tout le monde puisse sortir par le haut, le plus vite possible car ce projet pourrait la vie des habitants depuis quelques mois.

Un participant s'interroge sur le modèle Modely. Il explique que dans ce modèle il y a des mini et des maxi dans les évaluations en nombre de déplacements. Il souhaiterait connaître ces nombres mini et maxi pour avoir une idée de la validité du modèle.

Il souhaiterait également savoir si le SYTRAL a regardé les prédictions du modèle pour 2022 et les a comparés avec la réalité d'aujourd'hui, pour voir la qualité de ses prédictions.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, répond que le mini et le maxi ne sont pas les fourchettes de fiabilité du modèle Modely. La simulation donne une valeur précise qui, après interprétation, devient une fourchette plus réaliste. La fiabilité dépend des hypothèses entrées dans le modèle, ce sont des hypothèses de projection à l'horizon 2030. La fiabilité sur l'actuel est bonne car on réalise un calage : on cale les paramètres du modèle jusqu'à ce qu'on retombe sur la fréquentation des lignes de transports collectifs observée aujourd'hui. On s'assure que le modèle reflète bien ce qui se passe sur le réseau de transports collectifs. La vérification du modèle en 2022 fait partie des analyses réalisées lorsque le modèle est mis à jour : on vérifie que l'on retombe bien sur ce qui était prévu par les prévisions de trafic sur les différents projets de transports collectifs.

Concernant l'impact sur les espaces naturels, le travail sera réalisé lorsque le travail sur le profil commencera car l'impact sur les espèces naturelles ou sur le déboisement qui se situe essentiellement au niveau des stations. On se place en effet à une hauteur de survol qui permet de ne pas impacter sous la cabine notamment les arbres qui sont situés en dessous. C'est un équilibre à trouver entre l'impact sur les espaces naturels et la hauteur de survol. Ce sont des choses qui, si le projet se poursuit, seront réalisées ultérieurement pour déterminer les hauteurs de profil.

Il existe des hauteurs de survol réglementaires : il faut respecter les distances pour être sûr qu'il n'y ait pas d'obstacles dans la zone d'évolution de la cabine. Les autres contraintes réglementaires sont liées à la sécurité incendie pour qu'il n'y ait pas de risque de propagation d'incendie sur la cabine.

Pour traverser des zones denses, il est essentiel de trouver une insertion qui permette de respecter toutes les contraintes réglementaires et de sécurité, donc les distances à respecter à la fois en hauteur, en survol par rapport à la voirie et par rapport aux bâtiments. C'est ce qui peut parfois amener à avoir un profil haut puisque, quand il y a beaucoup de contraintes, on est obligés de surélever le profil pour respecter les distances réglementaires de sécurité.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL répond tout d'abord à la question sur une liaison courte de transport par câble entre La Mulatière et Lyon 7. Il précise que ce n'est pas le sujet pour l'instant. L'objectif est de terminer cette concertation sur le projet actuel, qui est parti d'une demande d'un collectif citoyen de la Mulatière. La demande initiale datait de 2013, puis elle a été relayée par les élus de La Mulatière, de Sainte-Foy-lès-Lyon, de Francheville, d'Oullins et d'ailleurs en 2017. Ils demandaient au SYTRAL d'inscrire un projet de transport par câble Francheville-Lyon dans le plan de mandat 2020. C'est la raison pour laquelle le projet actuel a été travaillé et soumis à la concertation.

Le SYTRAL a bien pris note des différentes réactions durant la concertation, y compris le changement de position de certains. Il en tirera les conclusions et décidera au mois de mai des suites à donner à ce projet avant de réfléchir à d'autres projets, et il y en a sûrement de nouveaux qui seront intéressants à développer.

Une participante, habitante de Francheville, indique être contre ce projet qui lui paraît passéiste dans sa technique, dans l'approche et dans la destruction de l'environnement. Tous les habitants souhaitent un cadre de vie agréable, respectueux de l'environnement et des habitants et de leur volonté.

Elle salue l'initiative de la concertation, une forme de démocratie directe dans laquelle les citoyens ont pu s'exprimer. L'expression est claire, elle est forte et il temps pour les élus de prendre compte de son ampleur et d'en tirer les conclusions. Il serait peut-être temps d'arrêter de parler d'une solution qui ne plaît à personne et de passer à une nouvelle étape qui est celle de définir d'autres solutions pour l'avenir.

Une participante, qui travaille à la Confluence, indique se rendre souvent dans le 7^{ème} et ne pas être face à une situation d'encombrement ou face à des difficultés pour rejoindre le 7^{ème} depuis Confluence. Si on justifie le fait de faire un transport par câble sur cette zone-là pour cette raison, cela ne lui semble pas pertinent, même si c'est le premier argument pour les représentants du 7^{ème} de dire « cela relie le 7^{ème} à Confluence ». Elle indique ne pas avoir de problème à date pour se déplacer en voiture entre le 7^{ème} et la Confluence.

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

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

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, rappelle que l'objectif d'une concertation, qui n'est pas un référendum, est d'être un temps de débat constructif avec des arguments et une discussion apaisée. Cette concertation est placée sous l'égide la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) puisqu'il y a des garants. Elle se déroule jusqu'au 15 février, date après laquelle le SYTRAL prendra le temps d'analyser toutes les contributions et tous les avis qui ont été postés sur la plateforme avant de décider. Dans ces avis, il y a des contributions d'associations ou de collectifs que le SYTRAL a rencontré à plusieurs reprises dans des réunions. Le SYTRAL a échangé notamment aussi avec « Les amis du grand vallon » avec lesquels le travail sur des alternatives est en cours. Ces alternatives ont été transmises il y a quelques semaines afin que le SYTRAL puisse les étudier. Une réunion a lieu dans la semaine pour discuter de ces alternatives et voir ce qui possible ou non.

Il se déclare également étonné de voir que dans la réunion dédiée au 7^{ème} arrondissement il y a plus de 55% de participants de Sainte-Foy-lès-Lyon, et qu'il en était de même pour la réunion dédiée au 2^{ème} arrondissement. Ce qui est intéressant dans les concertations, ce n'est pas d'avoir 500 participants, c'est qu'il y ait des habitants du territoire concerné pour que tout le monde puisse s'exprimer. Aujourd'hui, dans le tchat il y a une expression volontairement peu constructive et parfois même agressive et insultante, de la part d'habitants qui ne sont pas obligatoirement du 7^{ème} arrondissement. Le SYTRAL prend en note toutes les questions constructives et intéressantes car c'est normal qu'il y ait des doutes et des questionnements.

Concernant le métro E, souvent présenté comme l'alternative miracle, il souhaite relativiser la concertation qui a eu lieu en 2019, dont il n'était pas responsable à l'époque. Les études qui ont été présentées à ce moment-là sont disponibles sur le site du SYTRAL. Ces études indiquaient que le métro E Tassin – Bellecour allait transporter 60 000 voyages / jour dont 12 000 nouveaux voyages pris à la voiture en report modal. Dans cette concertation, les citoyens souhaitaient ce métro mais aussi que le SYTRAL étudie une prolongation jusqu'à Part-Dieu. C'est la raison pour laquelle ce projet a été réétudié. Aujourd'hui, on sait qu'il va être très compliqué de prolonger jusqu'à Part-Dieu en souterrain : d'abord parce qu'il y a beaucoup d'infrastructures souterraines entre Bellecour et Part-Dieu, puis à cause d'un problème écologique majeur qui est celui de la nappe phréatique qu'il faut absolument préserver. Il n'est plus possible d'interagir sur la nappe phréatique en créant des ouvrages souterrains car cela provoque un réchauffement et met en péril cette nappe phréatique qui fournit 80% de l'eau potable de la Métropole de Lyon. Le SYTRAL continue de travailler sur ce projet de métro E dans le but de construire un projet fort sur plateau du 5^{ème} parce que c'est l'enjeu majeur. Il ne répondra cependant pas beaucoup aux besoins de déplacements d'un grand nombre de fidésiens, de franchevillois et de mulatins. Il n'ira probablement pas jusqu'à Part-Dieu dans cette configuration-là.

Il a noté beaucoup d'agressivité dans le tchat sur la question des déplacements et, en particulier, des déplacements de Lyonnais qui pourraient prendre ce transport par câble pour se rendre à Francheville ou à Sainte-Foy-lès-Lyon. Il entend que tout le monde sait tout sur la mobilité, un peu comme tout le monde est épidémiologue depuis quelques mois sur la crise sanitaire. Face à cela, il souhaite donner quelques chiffres qui sont tous vérifiables. Les déplacements pendulaires, c'est-à-dire les déplacements domicile-travail représentent une faible majorité des déplacements. Ils ont tous lieu en même temps et entraînent par conséquent une saturation. Ils correspondent, globalement sur la métropole de Lyon, à seulement 25% de nos déplacements. En ajoutant les déplacements domicile-lieux d'études qui sont aussi pendulaires, nous sommes à un peu moins de 40% des déplacements.

Ainsi, plus de 60% de nos déplacements sont des déplacements sociaux et de loisir qui n'ont rien à voir avec le domicile-travail ou domicile-études. On peut avoir besoin de se déplacer dans toutes les directions pour aller prendre l'air, et il y a des espaces naturels très intéressants dans l'ouest de la Métropole et pas uniquement au Châtellard, même si l'Homme y a déjà détruit une grande de la biodiversité par sa présence. On peut aussi vouloir rendre visite à d'autres personnes. Tout n'est pas à analyser à l'aune du déplacement domicile-travail.

Sur la question de la destruction de la nature, il confirme qu'un projet de transport par câble a un impact. Cependant il a globalement un impact moins fort que d'autres lignes fortes de transports collectifs. Contrairement à ce qui est

souvent dit, il n'est pas question de raser toute la nature sous le câble. Il n'est pas question de détruire toutes les forêts. L'impact foncier est limité dans un projet de transport par câble. Ce sont les pylônes qui qualifient l'impact. Or un pylône a une base de 10 m par 10 m, soit 100m². Quand on fait une ligne de tramway, il y a un impact au sol qui est sur toute la longueur de la ligne avec également des impacts importants au niveau des stations. Pour les stations du transport par câble, en technologie 3S, ce sont des grosses stations qui font 2000 m². Le SYTRAL ne nie pas l'impact mais une discussion apaisée dans cette concertation permettrait de reconnaître les justes impacts des différents modes. Par exemple, des bus avec juste une priorité au feu auront un impact bien moindre, tandis qu'un bus à haut niveau de service avec un site propre ou un tramway, auront un impact bien supérieur à un transport par câble.

Sur la fiabilité du mode, les services de l'Etat, notamment le STRMTG qui est le service de l'Etat qui gère les transports guidés, indiquent un taux de disponibilité du transport par câble équivalent au métro : supérieur à 98%.

Sur la question des espaces naturels à Francheville, il explique que le terminus au Chatelard n'était pas dans le projet initial. Il rappelle que les communes concernées avaient demandé officiellement en 2017 au SYTRAL d'inscrire au plan de mandat la réalisation d'un transport par câble. Ce courrier est consultable par tous.

C'est lors du 1^{er} comité de pilotage en décembre 2020, avec les élus et les maires, que le maire de Francheville a demandé à déplacer le départ du projet de transport par câble, qui devait initialement partir de Francheville Centre. Michel Rantonnet a proposé la solution du Châtelard car cela permettait de faire un parking relais. Le projet a donc été adapté pour partir du Châtelard. Il y a 15 jours, le SYTRAL était à Francheville à la rencontre des habitants. Face à l'opposition d'un grand nombre de Franchevillois, que le SYTRAL comprend tout à fait, quand à ce départ du Châtelard, Michel Rantonnet nous a proposé de prolonger le transport par câble jusqu'au Chemin des Mouilles à Chaponost pour faire un départ de là-bas sans qu'il y ait eu d'études d'impact sur la biodiversité ou sur la nature ou sur les zones agricoles du chemin des Mouilles.

Il a encore changé d'avis vendredi dernier. On peut être pour ou contre, on peut aussi discuter, se rapprocher et peser tranquillement les avantages et inconvénients avec toutes les personnes concernées sans politiser les échanges.

A la fin des années 1990, si un référendum avait été réalisé sur la question du retour du tram à Lyon, la population l'aurait probablement rejeté au motif qu'il était dangereux pour les personnes âgées et les enfants et qu'il était passiste. 70% des Lyonnais y étaient opposés. Aujourd'hui, tout le monde demande du tramway. Le projet de transport par câble n'est pas dans la même situation mais il invite tous les participants à relativiser les jugements qu'on peut avoir à un instant T en arguant que c'est du passé, que ce n'est pas adapté...

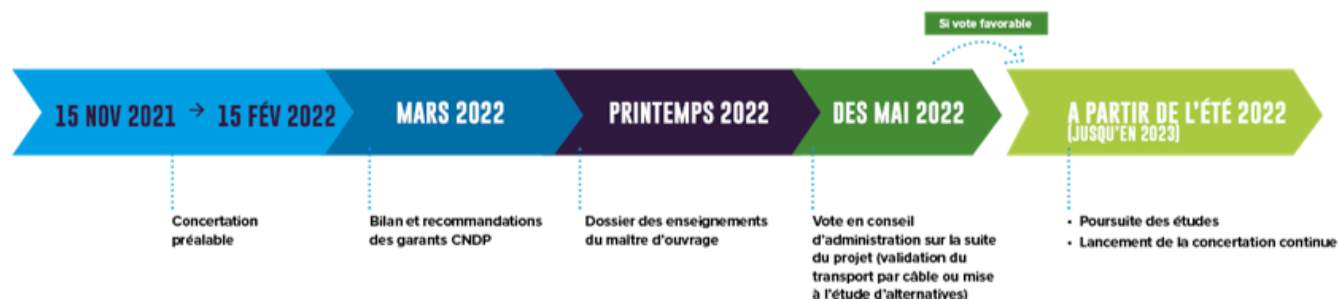
Le souhait est de discuter avec de vrais arguments et c'est avec de vrais arguments que le SYTRAL prendra sa décision au mois de mai.

Processus de concertation et de décision

Séverine Lardellier, responsable Concertation du SYTRAL commence tout d'abord par expliquer que les comptes rendus de réunion sont en cours de production et qu'ils seront versés sur le site de la concertation avant le 15 février. Il y a de nombreuses pages de tchat à étudier à l'issue de chaque réunion publique ce qui implique un important travail pour réaliser ces retours, qui se font en toute transparence. L'ensemble du tchat est mis en ligne sans modification. Les réunions sont disponibles en replay en ligne.

Le SYTRAL répond aux questions, même si l'avancement des études ne permet pas de répondre à toutes au niveau de précision attendu. La plupart des réponses figurent déjà dans le dossier de concertation, dans les études mises en ligne et dans la FAQ en ligne.

Elle 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, publié sur le site de la CNDP et sur le site du SYTRAL,
- 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

Elle invite les participants à prendre connaissance des bilans de la CNDP et du SYTRAL qui ont déjà été réalisés pour les tramways T9 et T10, pour avoir une idée du futur bilan de cette concertation-là.

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 présente les différents outils mis à disposition pour s'informer, donner son avis, contribuer ou poser une question jusqu'à la fin de la concertation, le 15 février 2022.

A noter :

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

CONCLUSION

Maryline Genevriier, animatrice, indique que la réunion touche à sa fin et qu'elle dépassé les 155 participants. Elle invite les participants à continuer à s'exprimer sur la plateforme francheville-lyon-sytral.fr.

Jean-Luc Campagne, garant de la CNDP remercie les participants pour tous leurs apports à cette concertation préalable, que ce soit au cours de cette réunion publique ou lors des précédents temps d'échange.

Il note beaucoup de craintes et de préoccupations par rapport au projet en lui-même ainsi que des craintes sur la portée de la concertation et sur la prise en compte de tous les avis dans la décision.

De vraies problématiques en matière de mobilité sur ce secteur de l'ouest de la Métropole ressortent, avec des questionnements sur le modèle Modely. Il note également la présence de nombreuses propositions de solutions alternatives qui sont portées par le public et par les associations. Cela enrichit vraiment le contenu de cette concertation.

Il ajoute que l'ensemble des éléments et arguments qui concernent le projet mais aussi l'ensemble des propositions seront pris en compte dans le bilan réalisé par les garants, un mois après la clôture de la concertation.

Il rappelle que l'objectif d'une concertation n'est pas forcément de ressortir de cette phase avec un consensus autour du projet mais de poser des désaccords et de nourrir la réflexion sur les suites à donner avec, par exemple, l'étude des solutions alternatives ou d'autres propositions. L'important est que, collectivement, on sorte de cette concertation, sans gagnant ni perdant, mais par le haut, avec des éléments qui permettent de nourrir la réflexion pour la suite.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, partage ce qu'a dit Jean-Luc Campagne : l'objectif est de construire une position des élus qui sera prise au mois de mai, à partir de toutes les contributions, de tous les arguments et de construire les suites à donner.

L'objectif n'est ni de passer en force, ni qu'il y ait des gagnants ou des perdants, mais de débattre d'un projet, d'en tirer des leçons, et de l'abandonner ou de le continuer en fonction de celles-ci. Il n'y a pas à rougir si, à la fin de l'analyse de toutes les contributions, on décide d'arrêter le projet.

Il a été dit depuis le début de cette concertation que l'opportunité du projet était en débat, pour en tirer les leçons et prendre d'éventuelles décisions ensuite. Il se félicite que cette concertation, grâce aussi à l'action de nombreux collectifs, se soit globalement déroulée de manière convenable et correcte, avec beaucoup d'éléments constructifs.

Le dialogue s'est noué et c'est ce qui va permettre de prendre une bonne décision. Il finit par remercier tous les participants et, en particulier, tous ceux qui ont essayé d'être constructifs.

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

Thématique	Nombre d'expressions thématiques
Le dispositif de concertation	28
Les objectifs et l'intérêt du projet	22
Le contenu des études	16
L'impact sur l'environnement	16
L'insertion des pylônes et stations	15
Les solutions alternatives	13
Le renforcement de l'existant	11
Le métro E	10
Les solutions alternatives avec un mode TPC	8
Le développement du tram-train	5

Les nuisances sonores	4
Panne et taux de disponibilité	4
Le survol et la co-visibilité	3
L'insertion paysagère	2
Le besoin de desserte de l'ouest lyonnais	2
L'impact foncier et immobilier	2
Le coût global du projet	2
L'étalement urbain	1
Le rôle des garants de la CNDP	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, 92 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	Bonsoir, Habitant Sainte Foy les Lyon je fais très régulièrement le trajet jusqu'à la rue marc Bloch dans le 7eme Je déplore à cette occasion, la très mauvaise desserte de ce lieu et de son environnement (place saint louis, rue Garibaldi, rue de l'université) par les transports en commun Je pense que le projet fait un amalgame très grossier dans la définition du 7eme arrondissement entre Gerland et le reste du 7eme. Quel est l'impact sur l'évaluation Modely ? Ne pensez vous pas qu'il y a un raccourci très rapide qui fausse les résultats ? Merci	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. Modely 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.
	Que signifie la comptabilisation de 21000 déplacements par jour ? 10500 aller et 10500 retour ? ou 21000 aller retour ?	Les déplacements pris en compte dans Modely ne se limitent pas aux déplacements domicile-travail, mais portent sur tous les motifs de déplacement ; selon l'enquête globale transport de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, les habitants de la métropole se déplaçaient en moyenne 3,38 fois par jour en 2015. Par ailleurs, les données utilisées sont des projections 2030, intégrant une croissance significative du nombre de déplacements (par exemple : +24% en 2030 par rapport à 2015 entre Lyon – Villeurbanne et Francheville – Sainte-Foy-
	Les explications sur le compte des 59000 déplacements par jour sont différents d'une réunion à une autre... l'étude est elle réellement fiable (surtout sur des bases de 2015)?	
	Les 3 communes de l'Ouest comptent 45000 habitants. Comment êtes vous arrivée au chiffre de +27500 habitants ?	
	Est ce que votre programme modély intègre le télétravail?	
	ou en sont les études d'amélioration des Bus de Francheville vers Gare d'Oullins ?	

Pourrait-on avoir des chiffres plus récents et plus précis pour le 7 ^e arrondissement ? Comme il s'agit de l'arrondissement le plus grand, quels sont les secteurs les plus concernés par ces déplacements depuis et vers l'ouest lyonnais ?	lès-Lyon – La Mulatière).
Pourquoi les chiffres évaluant la durée des trajets Sainte Foy le 7 ^{ème} ou le 2 ^{ème} sont ils toujours très largement gonflés par rapport à la réalité ? Y aurait-il quelque intention cachée ?	Lors de l'étude de 2017, le potentiel voyageur du TPC était estimé à 4000 voyageurs/jour, sur la base d'hypothèses de rabattement à 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.
Un recensement INSEE est prévu en 2022. Ne pourriez-vous pas prendre en compte ces données plus actuelles ?	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).
Is chiffres européens montrent cependant que le télétravail s'est considérablement développé. Mais pas à Lyon??	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.
Est-ce que avez pris en compte le vieillissement de la population ? Les retraités se déplacent moins vers le centre de la métropole que les personnes qui travaillent et certaines d'entre elles sont à mobilité réduite. Leur nombre est important pour Francheville, Ste Foy et la Mulatière.	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.
Depuis le début de la crise du Covid 19, le télétravail a fait un bond en Europe avec plus de 44 % des salariés qui travaillent depuis leur domicile contre 16 % en 2019. C'est moins en France, avec un chiffre autour de 30%, mais cette organisation est à présent fortement ancrée dans les organisations des entreprises et dans les habitudes de vie des salariés, et ne fait que progresser. Allez-vous actualiser vos projections en prenant cette donnée en considération? Pensez-vous favoriser la création de lieux de télétravail ou co-working dans les différentes communes de la Métropole, en accompagnant les mairies sur cette voie?	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.
Selon la Diapo 40 , +50% des montées sont prévues sur Ste Foy.... donc quid du désengorgement de Francheville avec 400 montées ?	Outre le fait que la proportion de télétravailleurs n'est à ce jour pas stabilisée, les observateurs manquent de recul par rapport à l'influence du télétravail sur la fréquentation des transports en commun à ce jour affectés également par la crise sanitaire.
Le modèle Modely, qui aurait des informations sur la validité de ce modèle ? Les données prédites pour 2022 correspondent elles à la réalité ?????	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.
Modely est biaisé : comment nous faire croire que 2700 voyages se feront Chemin des Prés en direction de Lyon ??? Il n'y a que des maisons individuelles, des bois et des prés	
La fiabilité dépendent d'hypothèses ?????!! Cela n'est pas très rassurant car qui a donné les hypothèses ? Le sytral.....	

	Vos hypothèses de modélisation se basent sur quelles références véritables ? Dans le modèle, rentrez-vous plusieurs taux de fréquentation en fonction des heures de la journée ou rentrez-vous seulement ceux aux heures de pointe, ce qui biaiserait compétemment les besoins réels ? : je vous invite à venir voir la fréquentation de la ligne du 90 dans le Chemin des Prés en dehors des heures de pointe il est pratiquement vide : 2 personnes cet après-midi vers 16h.. or vous voulez mettre de part et d'autre de ce Chemin des Prés, 2 stations : un non –sens Comment Modely peut modéliser 2700 montées à la station chemin des Prés ?	
Objectifs de la concertation	Pourquoi la concertation continue t-elle, alors que Francheville, Ste-Foy, la Mul, Lyon 2 (les citoyens, les maires) sont contre ? où est la "démocratie participative" ?	Dès le départ, le SYTRAL a décidé que la concertation préalable aura la durée maximale prévue par le Code de l'environnement, soit 3 mois. Il n'est donc pas prévu de la prolonger ou de la raccourcir.
Gare Francheville et Tram Train	Ne pourrions-nous pas, en utilisant le tram train, mettre en place une nouvelle possibilité de transit depuis Francheville vers le métro de Gerland.	Merci pour cette proposition d'alternative. La construction de nouvelles infrastructures ferroviaires entre Francheville et Gerland en prolongement du tram-train n'a pas été étudiée dans le cadre des études réalisées pour la ligne de transport par câble Francheville <> Lyon.
Impact sonore	Quid du bruit de la station J jaures?	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	Un des goulots d'étranglement est le franchissement du Rhone: Pont Pasteur notamment. Avez vous étudié une solution TPC focalisée sur cet aspect ? Il serait bon que les services du SYTRAL AOMTL proposent AUSSI des alternatives précises. A cette heure, quelles sont les pistes demandées aux services par Monsieur le VP?	Merci pour cette proposition d'alternative, celle-ci sera prise en compte dans le bilan de la concertation. Un petit TPC entre Gerland et Confluence permettrait un franchissement aisé du Rhone et de la M7/ Vous trouverez dans le dossier de concertation du projet de transport par câble Francheville <> Lyon des alternatives aux différents fuseaux étudiés en mode BHNS.

	Et un TPC souterrain, qui s'appellerait un métro ?	Les 2 lignes de funiculaire au départ du vieux Lyon sont effectivement des transports par câble souterrain. Ce mode de transport n'est pas assez attractif ni assez structurant pour constituer une alternative efficace à la voiture individuelle et répondre aux besoins de mobilités du territoire étudié.
	Est ce que on pourrais connaître l'avis de MR Khoolas sur les propositions alternatives proposées par les associations ?	Toutes les contributions apportées sur le projet (et notamment celles portées par les associations) seront prises en compte dans le bilan de la concertation.
	Mettre des bus dans un trafic saturé est-ce vraiment une solution alternative ? (PRO TPC)	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. 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. Les alternatives BHNS présentées à la concertation prévoient bien la création de site propre dans els 2 sens permettant d'assurer une régularité aux voyageurs.
Dispositif de concertation et processus de décision	A une semaine de la fin de la concertation, les compte-rendus des réunions publiques de Francheville (18 janvier), La Mulatière (27 janvier), Lyon 2 (2 février) ne sont toujours pas disponibles sur le site de la concertation De même le compte rendu de la matinée à Francheville (22 janvier) et de l'atelier thématique intermodalité (12 janvier) ne sont pas disponible Est-ce cela "la transparence des informations" mise en avant sur le site de la concertation ?	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.
	A quel moment vous allez prendre conscience que personne ne souhaite ce moyen de transport ? Ni les Fidesiens, ni les Franchevillois, ni les Mulatins, ni les habitants de Lyon 2 et ni ceux du 7ème sauf Mme le Maire.	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.
	13 participants habitant le 7e. Pourquoi sont-ils si peu nombreux ? Pas concernés ? Pas informés ? Incrédules ?...	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 mis en ligne au fil de l'eau sur la plateforme dans l'onglet "je m'informe"
	Pourquoi ne pas avoir commencé par présenter en détail la problématique de trafic, les détails du fonctionnement de MODEL, les bases les hypothèses d'évolutions, pour ensuite travailler ensemble en mode participatifs avec les acteurs locaux pour la recherche de solutions en commun ? Plutôt que de définir a priori un mode de transport et d'essayer de l'imposer et le justifier par tous les moyens ?	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" ?

	Où sont les habitants du 7ème dans cette concertation ? Ils ne semblent pas concernés par ce projet de TPC ... Leur maire n'a-t-elle pas communiqué ? Pourquoi n'y a-t-il pas l'option "Aucun" dans le sondage ? Pourquoi le sondage ne tient-il aucun compte de notre rejet ? Pourquoi ne pas proposer la réponse "Aucun tracé" ? Pourquoi les habitants de Lyon 7 n'ont-ils pas reçu d'informations dans leur boîte aux lettres ? Pourquoi Lyon 7 et Lyon 2 n'ont-ils pas eu une réunion en présentiel comme Francheville ? Pas de réunion de clôture ? La frustration est partagée, il est dommage de ne pas voir plus de personnes de Lyon 7 et de Lyon 2 qui s'expriment. Pourquoi ? Est-ce que les habitants ont été sensibilisés à cette question ? Est-ce que des informations ont été distribuées dans les boîtes aux lettres ?	
Renforcement de l'existant	Plus de bus et plus de voies cyclables sécurisées cela donnera moins de voitures, pourquoi ne jamais prendre en compte cette équation ? Y a-t-il besoin de couloir de bus pour simplement créer une ligne directe Francheville - Oullins ? Les optimisations du réseau des bus ont-elles été travaillées dans MODEL Y ? Au sujet des taux d'utilisation des bus actuels, sur leur taille, et des volumes variables d'usagers à véhiculer ; n'existe-t-il pas un axe de réflexion important, et notamment, les solutions actuelles sont-elles suffisamment flexibles et immédiatement adaptables comme elles le devraient. Le covoiturage est le meilleur moyen de réduire l'autosolage. Est-ce que la métropole a prévu d'encourager cette pratique ? Ne serait-il pas plus pertinent de créer des stations de covoiturage en zone périurbaine que dans le 2e arrondissement ? Il faut développer une vraie plateforme de co-voiturage qui soit interactive et efficace pour éviter de voir tous les matins des voitures avec une seule personne qui se déplacent le matin de l'ouest vers l'est et le soir de l'est vers l'ouest ; voilà une idée qui serait efficace aide à mettre en œuvre et pas cher et pourquoi ne pas le faire ??? Mais pas le transport par câble	Des améliorations notamment en termes d'amplitude horaire ont été votées en comité syndical de décembre pour la ligne C20 en heure de pointe du soir avec une fréquence de 15 minutes. La ligne 14 (entre Francheville et Oullins) fait également l'objet d'une étude de renforcement indépendamment du projet de ligne de transport par câble. Ces 2 renforts déjà engagés par le SYTRAL ne suffisent pas à répondre aux besoins de mobilité identifiés et génèrent un report modal beaucoup plus faible que la création d'une ligne structurante de transports en commun. Renforcer un 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 congestion au même titre que les voitures individuelles et n'offrent pas un temps de parcours fiable. 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 acceptée des habitants. Les alternatives BHNS présentées dans le dossier de concertation prévoient bien la création de site propre et les impacts sont présentés dans les tableaux récapitulatifs des pages 63 et suivantes. Le covoiturage est une des solutions à renforcer sur l'ouest de la métropole mais il ne permettrait pas à lui seul de répondre aux besoins de mobilités de la zone d'étude.
Solution alternative TPC	Une expérimentation entre Jaures et Confluence pourrait être intéressante en vue de développer le TPC ailleurs et dans l'agglomération ?	Merci pour ces propositions d'alternatives, celles-ci seront prises en compte dans le bilan de la concertation. Un petit TPC entre Gerland et Confluence

	on a entendu parler d un petit TPC, alors juste entre Gerland et Confluence ?	permettrait un franchissement aisé du Rhone et de la M7/
Sécurité du transport et sécurité des voyageurs	Lyon est la 2ème ville la plus dangereuse en France pour les transports collectifs et on pense à un TPC ???	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. 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.
	Quid des glissements de terrain? Quel surcoût envisagé ?	
	qu'en est-il des glissements de terrains relevés dans les études ?	
	Et si l'on parlait sécurité dans les cabines ???	
	Merci de nous préciser le taux de dispo de ce mode de transport	
	Les membres du Sytral présents à cette réunion publique ont-ils lu les études de faisabilité qui parlent des inconvénients du TPC ? Le projet «aura un impact sur l'environnement important». Il y a aussi «des risques potentiels» de glissements de terrain ou d'éboulement. Pourquoi n'en parler vous jamais ?	
	Quid des fissures sur les pylones de Toulouse?	
Impact foncier et immobilier	Cout annoncé = 200 M€ Quid de la dépréciation du patrimoine privé traversé ? 200 M€ aussi ?	Le budget de l'opération n'intègre pas les coûts d'acquisitions foncières. A l'heure actuelle, les études sont centrées sur l'opportunité du mode et des fuseaux. Les parcelles concernées seront définies et rendues publiques lors de l'enquête publique parcellaire, si le SYTRAL décide de poursuivre le projet à l'issue de la concertation. Vous trouverez plus d'informations sur cette thématique des acquisitions foncières dans l'onglet FAQ de la présente plateforme. Comme pour tous les projets d'infrastructure, il est normal qu'au stade de la concertation préalable tous les coûts ne soient pas connus. Dans le cas contraire, cela signifierait que le projet est déjà entièrement conçu, que toutes les décisions sont prises et qu'il ne pourrait plus évoluer. Comme pour la construction de tout ouvrage, il n'est pas prévu d'indemnisation pour la gêne visuelle à ce stade du projet.
Intérêt et objectifs du projet	je note que le besoin du 7ème est de faire du tourisme, quel est le lien avec le désengorgement de Francheville?	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.
	Donc pour le 7ème, l'intérêt serait de faire du tourisme vert. Quid du désengorgement de l'ouest lyonnais ?	
	On va ennuyer chaque jour les habitants de l'Ouest pour que les gens du 7ème aient la possibilité de faire occasionnellement des randonnées ?	
	Le TPC pour que le 7ème puisse se promener à la campagne ou pour désengorger l'ouest lyonnais ?	
	Pour aller de Francheville à la Part-Dieu, il faut actuellement 35 minutes avec le 14 et la ligne B. Cette liaison ne serait pas plus rapide avec le TPC.	

	Quel est donc l'intérêt de cette nouvelle ligne ? Quel intérêt pour les habitants du 7ème, sachant qu'ils n'ont rien demandé et que le départ du TPC de Francheville est bien lointain pour leurs besoins locaux ? Donc , doit on bien comprendre que le Sytral propose le TPC car il n'a pas l'argent pour le Metro E, tout simplement ?	
Insertion des pylônes et stations	Vous rendez-vous compte de la destruction paysagère qu'apporteront d'immenses pylônes dans nos communes?? Quid de la végétalisation des stations pour limiter l'impact environnementale et améliorer l'insertion urbaine ? OUI pour l'innovation et n'ayons pas peur du changement et de l'inconnu !! on enterre les cables, on enlève les panneaux publicitaires est ce cohérent avec les pylônes de 70m? Les habitants en étages hauts seraient à quelle distance des hauts des pylônes et des sources de bruit? quid de la station coincée entre 2 écoles maternelle et primaire ? est ce bien raisonnable, sachant que Toulouse à du changer le tracé pour ne pas être à proximité d'un collège?	La question de l'insertion dans le tissu urbain, au même titre que l'impact paysager est au cœur du projet. Toute construction en milieu urbain a un impact visuel et change la ville, c'est le cas pour l'ensemble des lignes de transports (tramway, bus, transports par câble) circulant en surface. Les installations du transport par câble modifient le paysage et l'horizon, avec des éléments aériens (câbles, pylônes, cabines), mais aussi terrestres (stations). Si l'opportunité du projet est confirmée, la phase de concertation continue aura notamment pour objet d'itérer avec le public sur ces questions majeures. Pour le survol des habitations, une distance minimale de 20 mètres est imposée au titre de la sécurité incendie. Pour le survol d'espace boisé, une hauteur supérieure à 30 mètres est nécessaire.
Impact environnement, faune-flore	Préserver la biodiversité est plus important que lutter contre la pollution. Les arbres permettent de lutter activement contre la pollution et contre le réchauffement climatique. Que fera-t-on quand les espèces actuellement protégées et parfois menacées auront disparu ?	Tout projet d'infrastructure de transport induit des impacts sur l'environnement. Le SYTRAL applique, comme pour tous les autres projets et comme tous les autres maîtres d'ouvrage français, la séquence Eviter, Réduire, Compenser. L'étude d'impact environnementale sera réalisée à l'issue de la concertation préalable, si le SYTRAL décide d'approfondir un fuseau ou une alternative BHNS. Une fois terminée, comme pour tous les projets d'aménagement du territoire, l'étude d'impact sera rendue publique et consultable par tous dans le cadre d'une enquête publique.
Temps de parcours	Le temps de trajet avec le TPC n'est pas réaliste. Quid du temps pour se garer ? Quid du temps d'attente ? C'est vraiment illusoire ! On ne gagnera pas où trop peu de temps - pour justifier ce massacre.	La priorité est de privilégier les rabattements sur ces stations par l'adaptation des lignes de bus, en développant l'accessibilité pour les modes actifs en réaménageant trottoirs et pistes cyclables si besoin et en créant des parcs de stationnement sécurisés cycles.
Mode transport par câble	quel est la durée de vie d'un tpc par rapport à un métro ?	Le CERTU et le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) estiment la durée de vie des équipements fixes de transport par câble entre trente et cinquante ans. Certains éléments structurels comme les pylônes ou les bétons d'ancrage ont des durées de vie encore plus longues. Les modalités de maintenance de ce mode de

	Bonjour, Ce mode de transport est nouveau. Avez-vous les équipes de maintenance formées à ce type de transport? certainement non. Qui du cout de la formation? sachant que nombre d'accidents arrivent suite à des operations de maintenance	transport sont bien connus et maîtrisés car la technologie est maîtrisée depuis plusieurs dizaines d'années et les réglementations, notamment émanant du STRMTG (Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés) prescrivant les obligations de maintenance sont très claires. Concernant les périodes de maintenance, une période de 10 jours par an est prévue. Elle peut être optimisée lors des études de conceptions avec le constructeur afin de réaliser certaines opérations lors des arrêts de nuit ou via des contrôles automatisés.
Technologie	Question pour MR Khoolas: ça pourrait être du mono câble ou du 3s?	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.
	ALORS MONSIEUR KOHLASS SI ON VEUT RECONNAITRE L IMPACT FAUT NOUS DIRE SI CE SERA UN TPC 3 S OU MONOCABLE ,?? VOUS PARLEZ D UN 3 S AVEC UN BUDGET DE MONOCABLE	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 urbaine, 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.
Zone militaire	Auriez-vous une visibilité sur la réglementation en proximité de la zone militaire du Quartier Général Frère ? Un visuel direct sur une ZMS interroge.	Ce point d'attention sera étudié dans la suite des études si à l'issue de la concertation le Sytral décide d'approfondir un des fuseaux.
Survol et covisibilité	et le survol d'une station service ?	Ce point d'attention sera étudié dans la suite des études si à l'issue de la concertation le Sytral décide d'approfondir un des fuseaux.
	Comment seraient calculées (si jamais ça se fait...car personne en veut!) les indemnités de survol?	L'ordonnance n°2015-1495 du 18 novembre et le décret d'application n°2015-1581 ont instauré des servitudes d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation des dispositifs indispensables à la sécurité des installations. Pour les propriétaires concernés, l'indemnité de servitude est établie au cas par cas par des spécialistes fonciers ou France Domaine en fonction de la valeur de la propriété et de la surface concernée. Le SYTRAL entrera en négociation avec chacun des propriétaires concernés afin de conclure un accord amiable. Faute d'accord, une procédure d'expropriation sera mise en œuvre par le Préfet du Rhône, sous le contrôle du juge des expropriations. Les parcelles survolées seront définies et rendues publiques lors de l'enquête publique parcellaire.

Autres	Bonjour, Stéphane Monier, journaliste au Progrès. Une petite réaction sur le changement de cap de Michel Rantonnet, maire de Francheville ? Bien à vous.	L'objectif de la présente réunion publique est de nourrir la concertation sur le projet de transport par câble Francheville <>Lyon.
	Et l'impact psychologique ! Personne n'en parle ? Bruit, perte de la valeur de l'immobilier pour les particuliers etc etc Le projet est destructeur pour l'environnement sous couvert de le protéger il est très agressif ce projet ! Et complètement inadapté avec aujourd'hui le télétravail, nous ne sommes plus en 2019! Les gens se déplacent différemment aujourd'hui. Les solutions alternatives sont à développer et la fréquence des bus à augmenter aux heures de pointe. Je prends régulièrement le c 19 qui marche très bien jusqu'à perrache !	Tout projet d'infrastructure de transport induit des impacts sur l'environnement. Le SYTRAL applique, comme pour tous les autres projets et comme tous les autres maîtres d'ouvrage français, la séquence Eviter, Réduire, Compenser. L'étude d'impact environnementale sera réalisée à l'issue de la concertation préalable, si le SYTRAL décide d'approfondir un fuseau ou une alternative BHNS. Une fois terminée, comme pour tous les projets d'aménagement du territoire, l'étude d'impact sera rendue publique et consultable par tous dans le cadre d'une enquête publique.
	Question pour la mairie du 7eme: est ce que il y a eu une consultation des habitants du 7eme arrondissement ?	Le Sytral n'a pas eu connaissance d'une telle consultation. Nous vous invitons à vous rapprocher de la mairie du 7ème pour savoir si une telle démarche a été mise en place.
	Peut-on enterrer le TPC?	Les 2 lignes de funiculaire au départ du vieux Lyon sont effectivement des transports par câble souterrain. Ce mode de transport n'est pas assez attractif ni assez structurant pour constituer une alternative efficace à la voiture individuelle et répondre aux besoins de mobilités du territoire étudié.
Services	quelle température dans une cabine bloquée à 60 m de haut en pleine canicule ?	A ce stade des études, la climatisation des cabines n'a pas été travaillée. Des systèmes existent. Ils seront étudiés dans les phases ultérieures si le projet est poursuivi. Il est prévu de renouveler l'air par un système de ventilation. Dans un téléphérique urbain, les "fenêtres" ne peuvent pas être ouvertes pour éviter le risque de chute d'objets cependant un véritable système de ventilation est conçu, non accessible aux usagers. Si le projet est confirmé à l'issue de la concertation, la ventilation des cabines sera conçue par le concepteur-constructeur.
Rôle de la CNDP	Je souhaite que les garants se prononcent sur le déséquilibre de la distribution de parole entre le Sytral et les participants? Ceci est majeur	Réponse des garants : • L'objectif des réunions publiques est, d'une part, d'apporter des informations au public sur le besoin de mobilité, le projet, ses alternatives et son insertion dans le territoire et, d'autre part, de lui permettre de s'exprimer sur ces différents points. Nous avons bien noté que certains participants ont trouvé les temps d'expression du public pendant ces réunions trop courts. Nous prenons en compte ce ressenti dans le cadre de notre bilan.
Intermodalités et interconnexions	est ce que le tpc sera interconnecté avec le tram des Minguettes ?	Vous trouverez dans le dossier de concertation les 4 fuseaux étudiés et présentés à la concertation.
Fuseaux et stations	Peut on envisager un tracé Nord Jaurès sans station au Brûlet (Liaison directe) et ainsi prendre en compte la forte mobilisation pour préserver le site	Merci pour votre proposition alternative,



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

du 15 novembre 2021 au 15 février 2022

Réunion Publique Lyon 7

Lundi 7 février 2022

Construisons ensemble le transport par câble

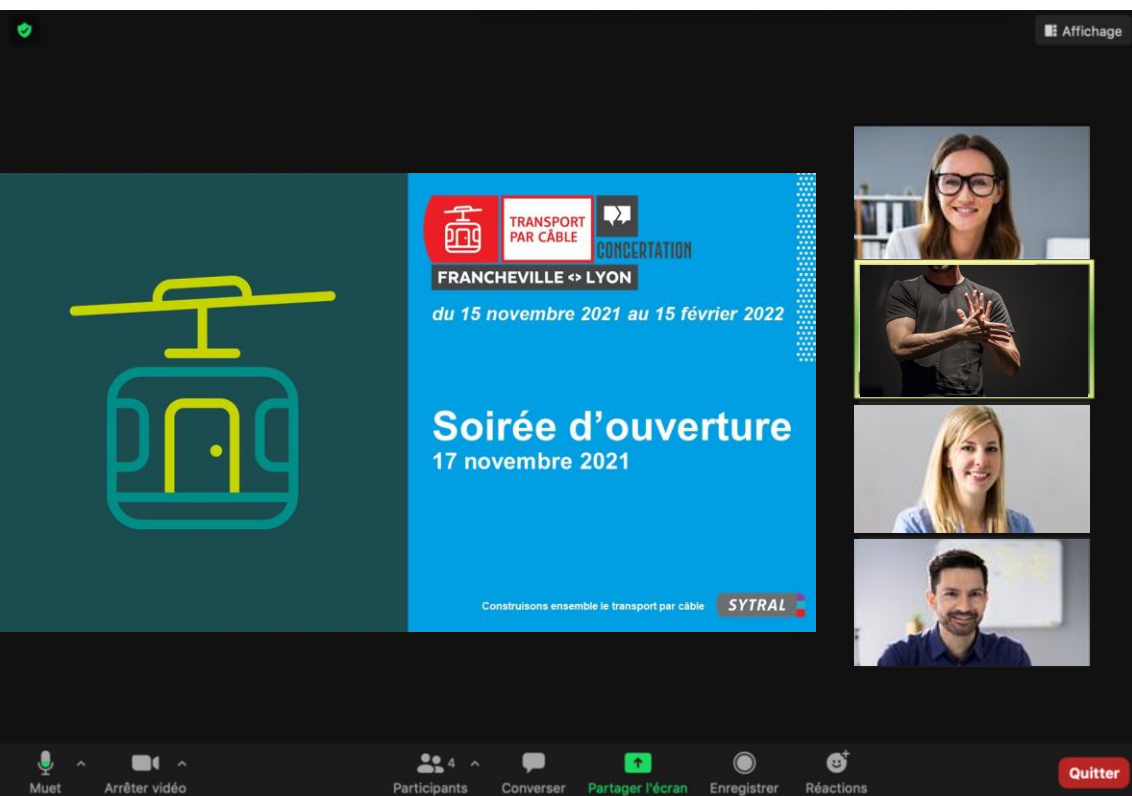
SYTRAL

Introduction

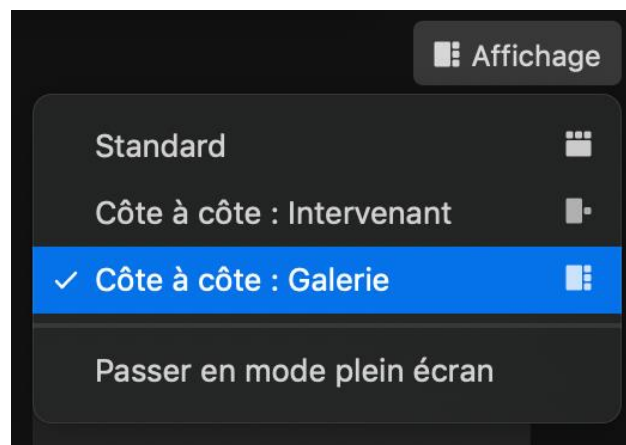


Pour suivre cette réunion en langue des signes

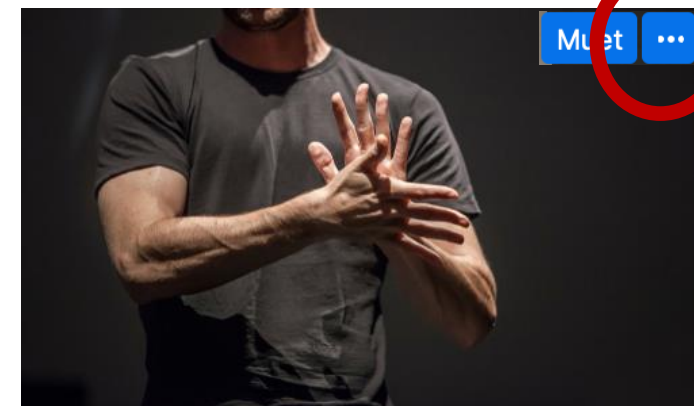
1 Cliquez sur AFFICHAGE



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

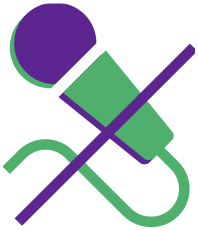


Si vous souhaitez voir le traducteur en plein écran, cliquez sur AFFICHAGE / INTERVENANT

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

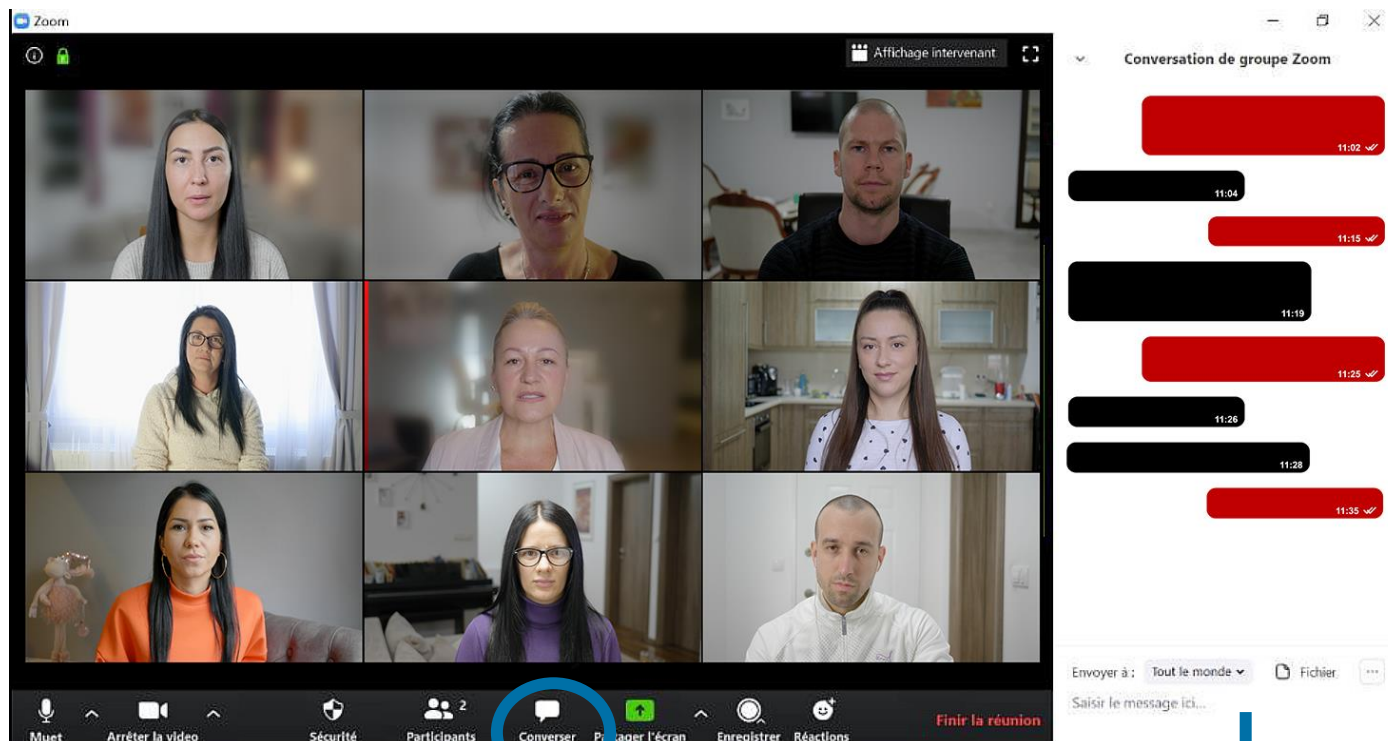
Possibilité de déposer vos avis ou remarques après la réunion sur franchevillelyon-sytral.fr



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

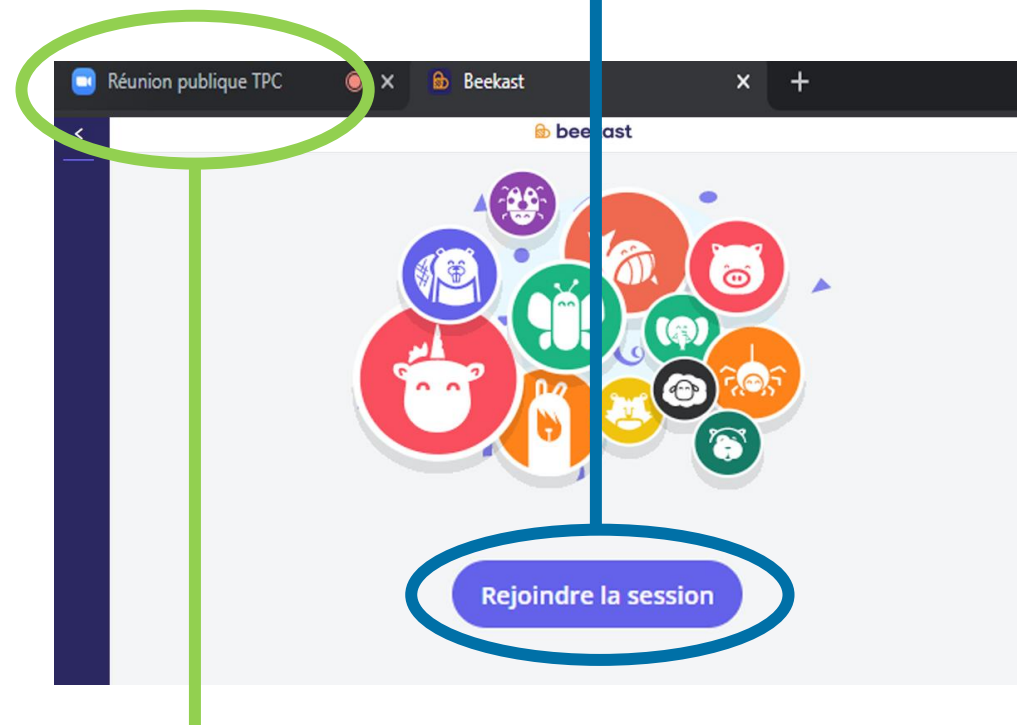
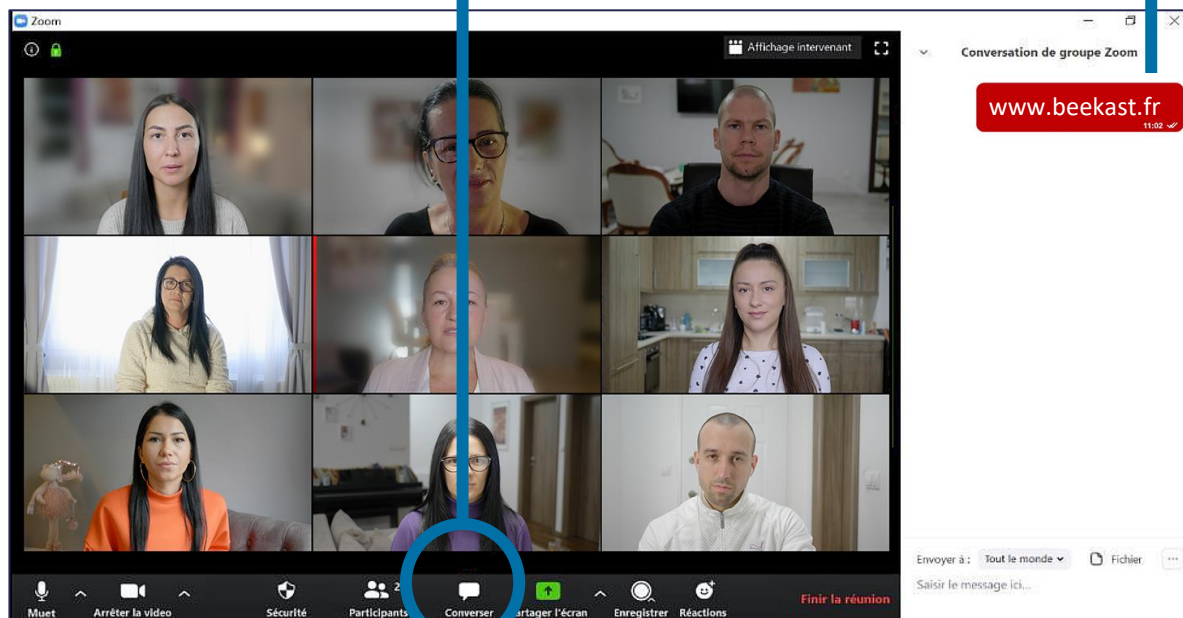


Comment contribuer sur Beekast ?

APPUYER SUR CONVERSER POUR
ACCÉDER AU FIL DE DISCUSSION

CLIQUER POUR OUVRIR LE LIEN
BEEKAST DANS UN NOUVEL ONGLET

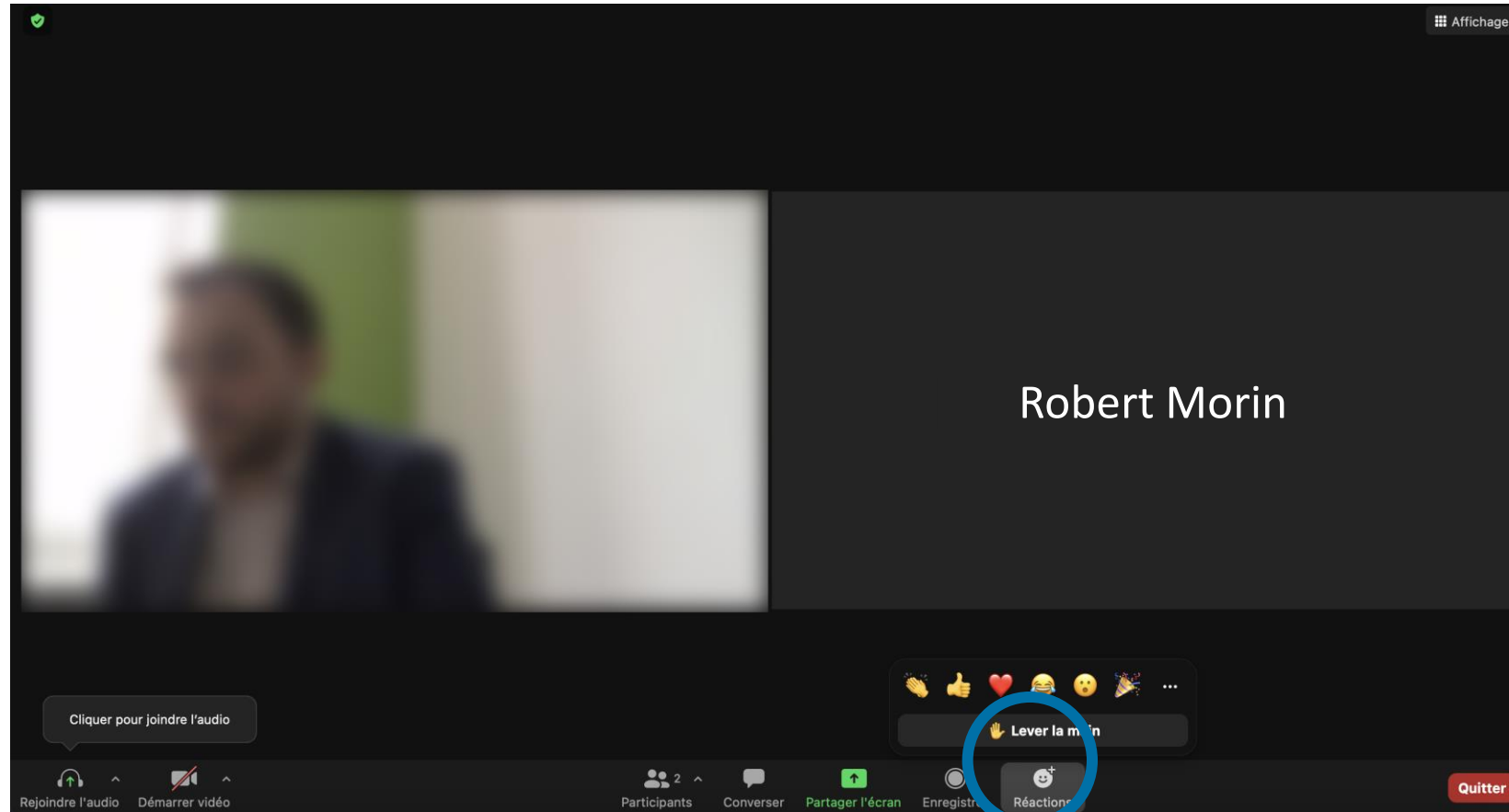
CLIQUER SUR REJOINDRE LA SESSION
POUR CONTRIBUER



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 7

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

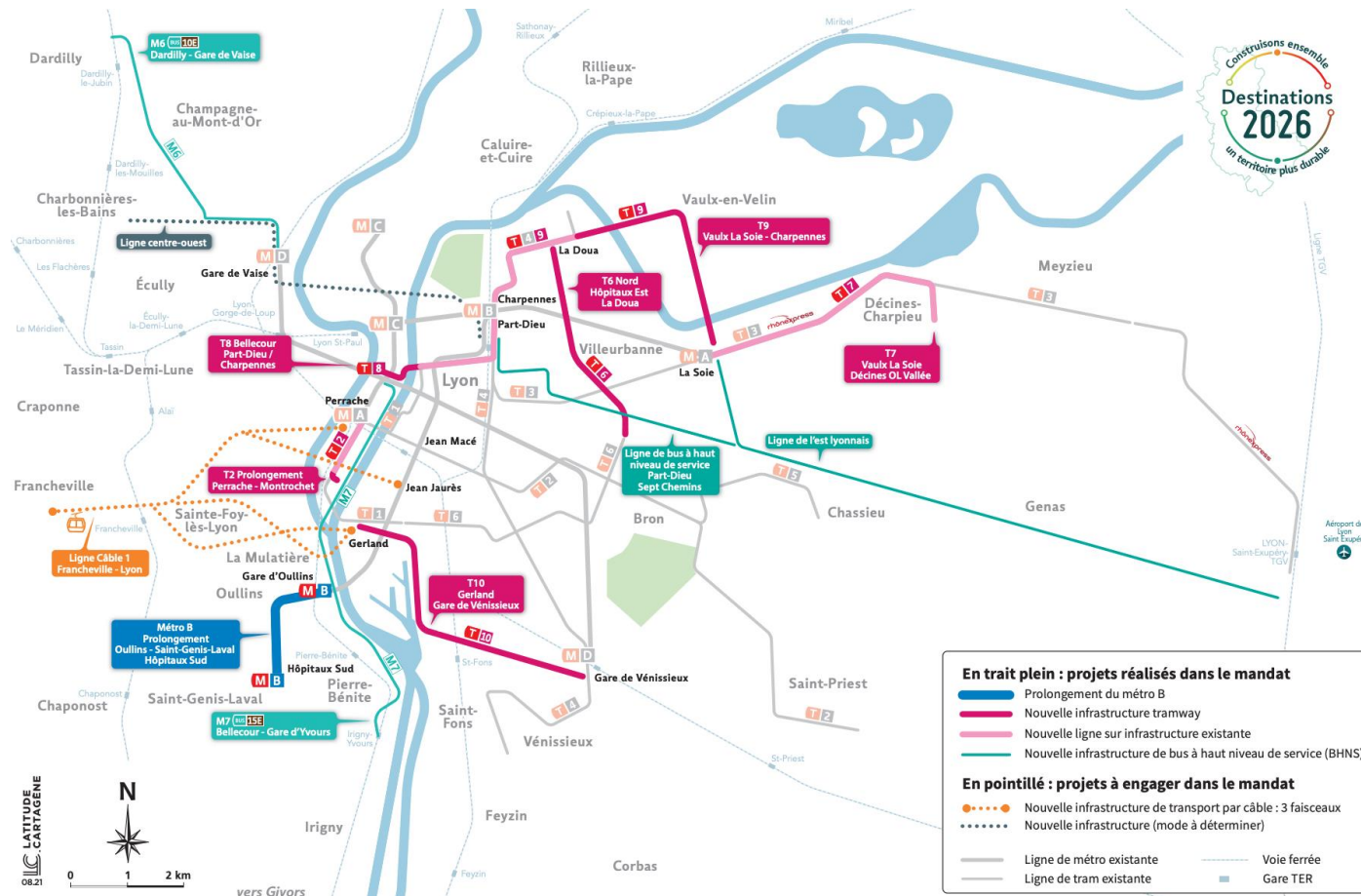
Séquence 3 **Processus de concertation et de décision**

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,
4 réunions publiques,
2 ateliers intermodalité
et accessibilité

Des stands mobiles et un Espace Forum dans les communes



Soiree 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 7

- > Une liaison rapide entre Confluence et Lyon 7 Jean Jaurès et/ou Gerland
- > Des trajets à prolonger vers Part Dieu et vers l'Est

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
- Accessibilité à Confluence

Les équipements et pôles du quartier Gerland



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

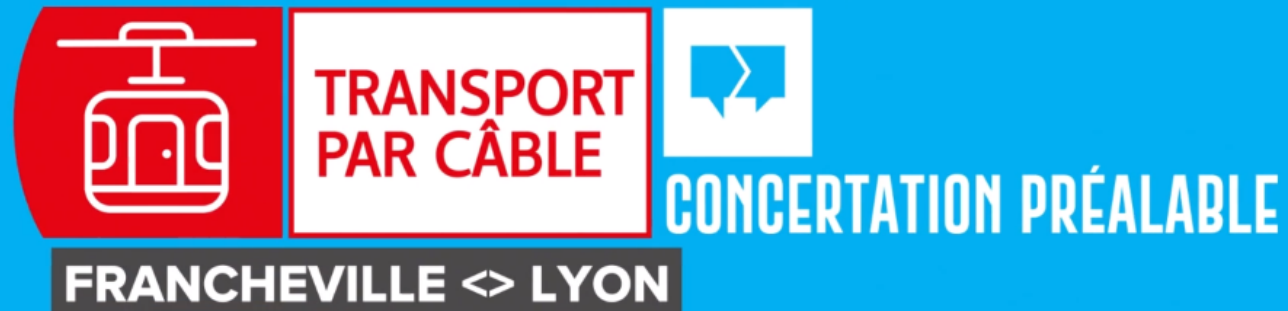
Vos avis sur les besoins de mobilité de l'ouest vers le centre de la Métropole

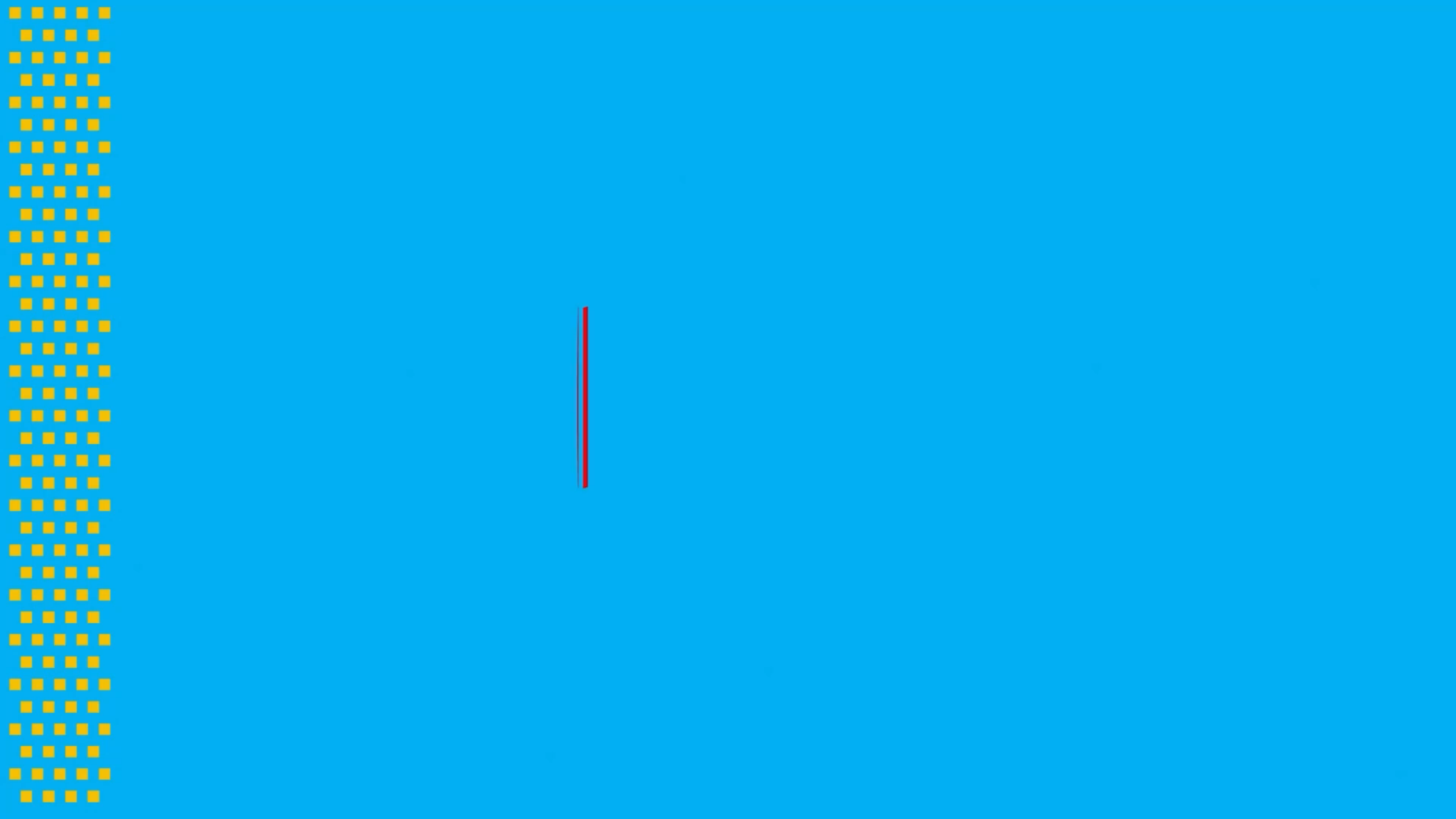
Séquence 2

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



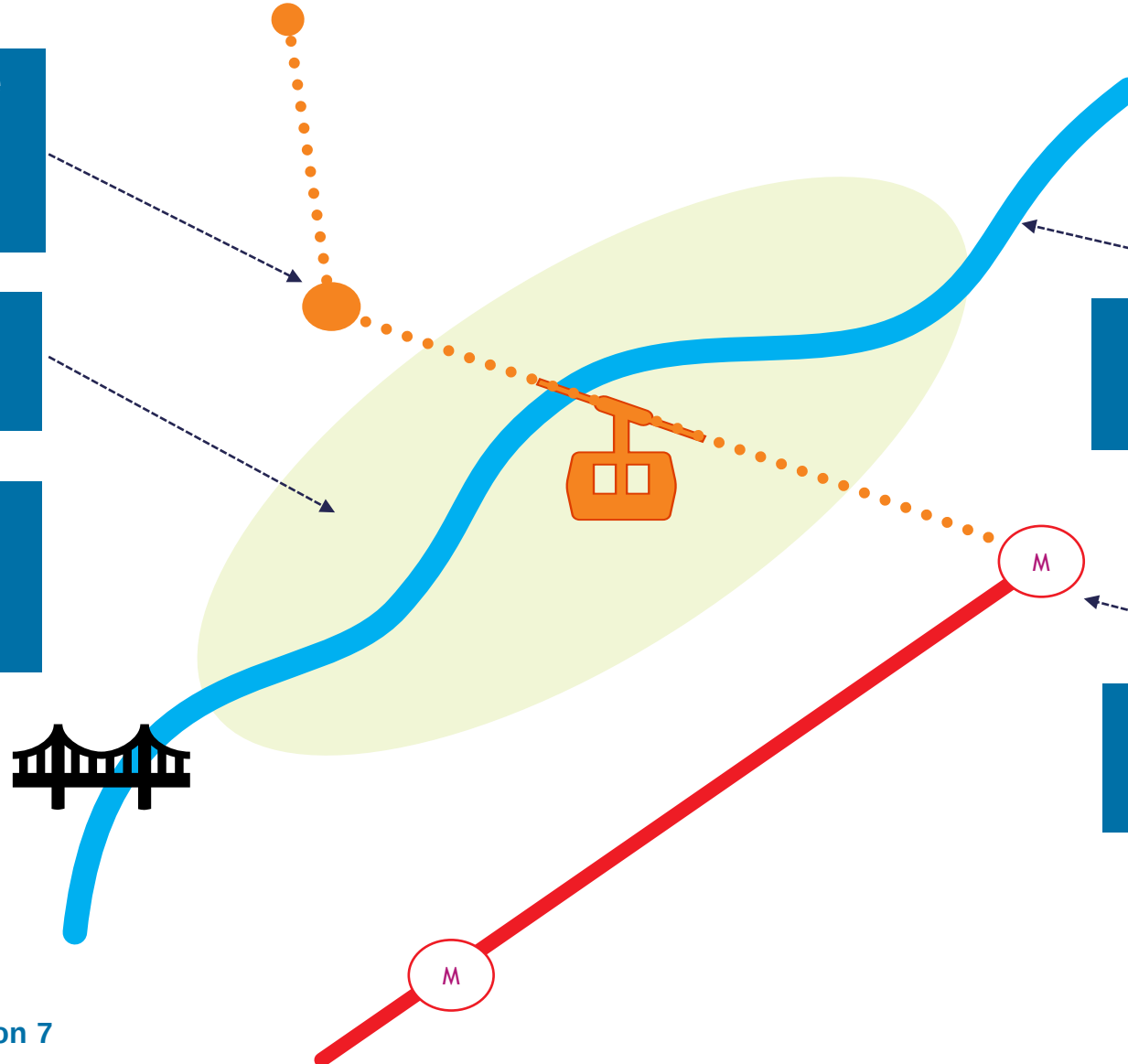
Un nombre de stations limité & Peu de changements de direction

Un survol en zones peu contraintes

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

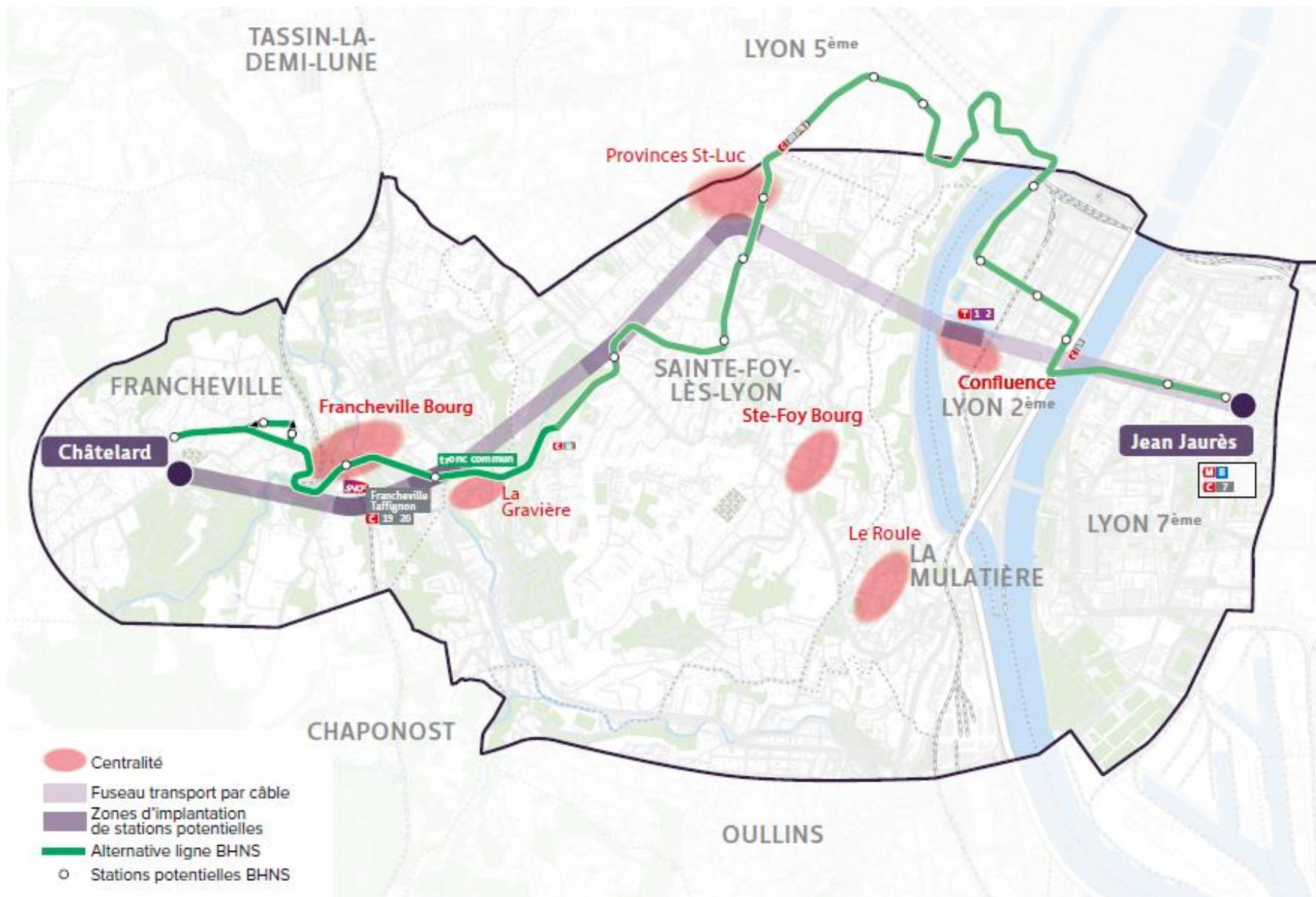
Un franchissement d'obstacle

Une interconnexion au réseau structurant



Profil du transport par câble à Lyon 7

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.

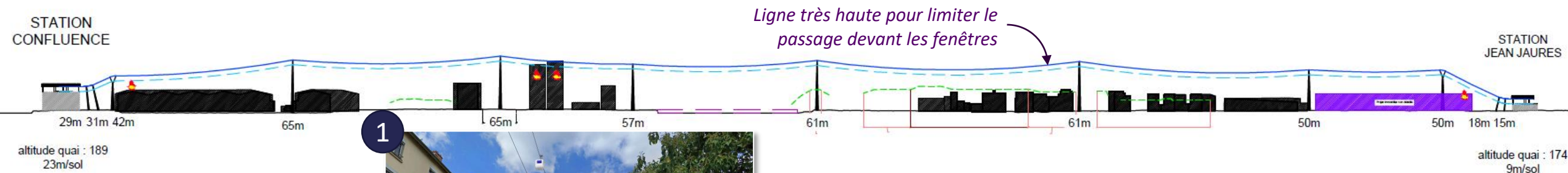
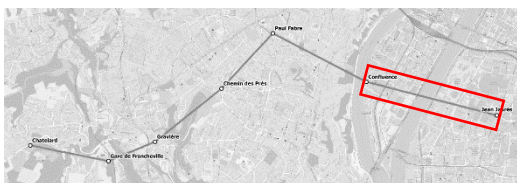
La suite des études permettra de les optimiser.

Profil du transport par câble à Lyon 7

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

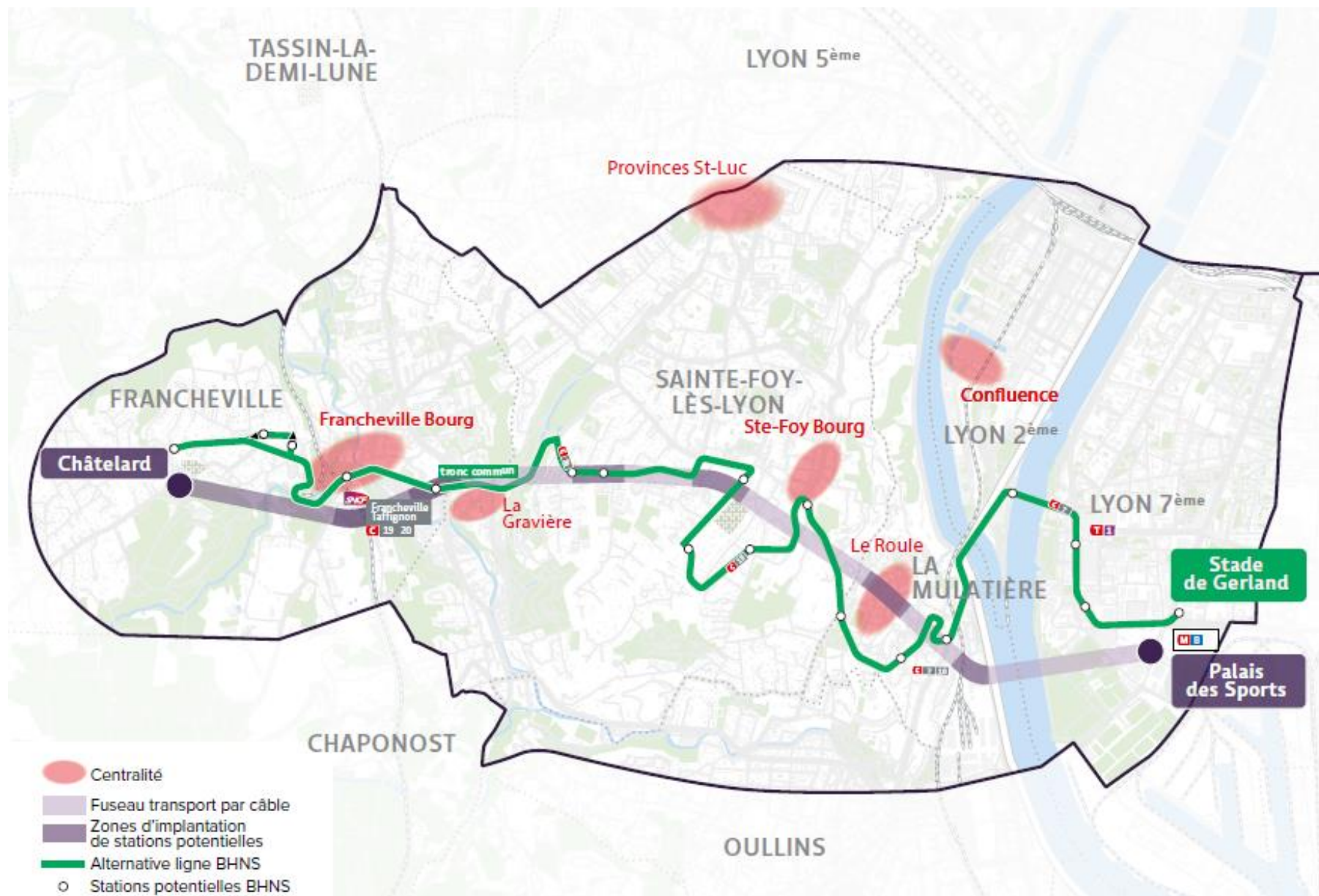


Profils présentés à titre indicatif
Non définitifs, ils permettent de s'assurer de la faisabilité et d'illustrer les impacts du système.
La suite des études permettra de les optimiser.



Profil du transport par câble à Lyon 7

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



> En transport par câble



> Alternative BHNS



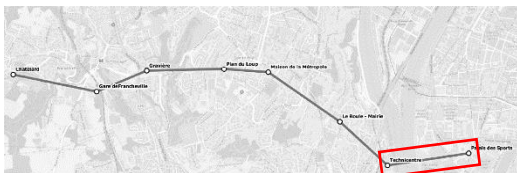
Profils présentés à titre indicatif

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 7

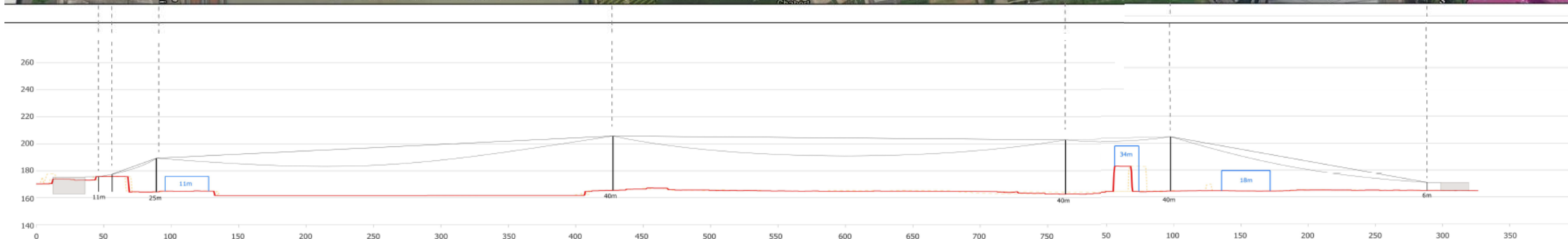
Exemple du Fuseau Centre : Francheville <> Sainte-Foy-Lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland



Profils présentés à titre indicatif

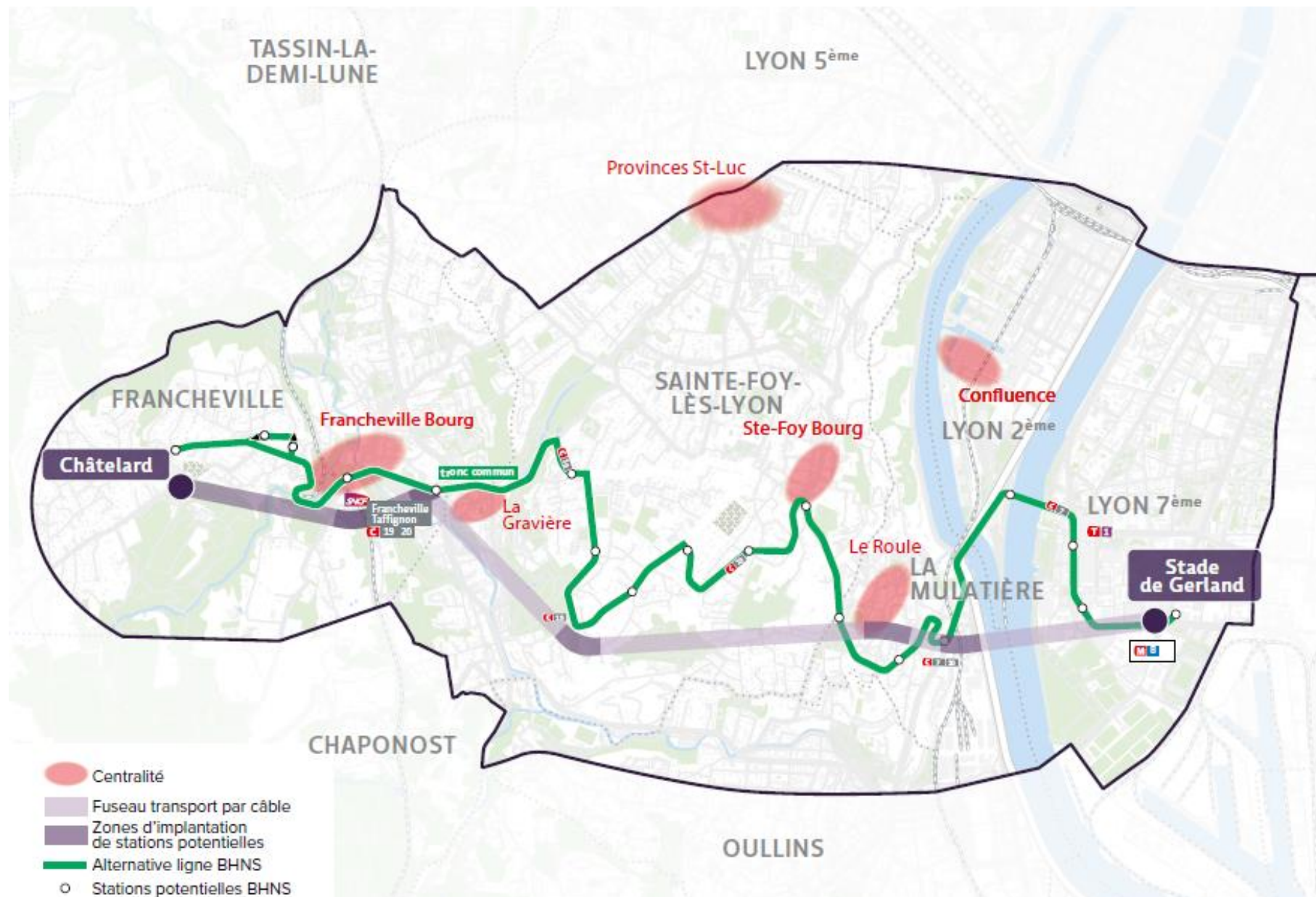
Non définitifs, ils permettent de s'assurer de la faisabilité et d'illustrer les impacts du système.

La suite des études permettra de les optimiser.



Profil du transport par câble à Lyon 7

Exemple du Fuseau Sud : Francheville <> Sainte-Foy-Lès-Lyon <> la Mulatière <> Lyon 7 Gerland



> En transport par câble



> Alternative BHNS



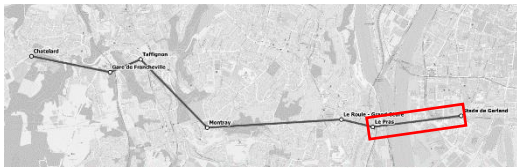
Profils présentés à titre indicatif

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.

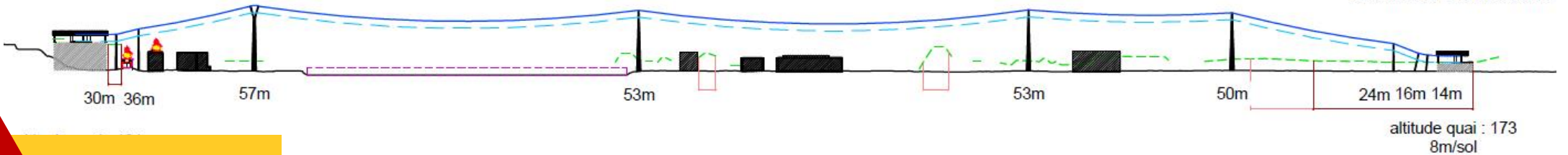
Profil du transport par câble à Lyon 7

Exemple du Fuseau Sud : Francheville <> Sainte-Foy-Lès-Lyon <> la Mulatière <> Lyon 7 Gerland



STATION
LE PRAS

STATION
STADE DE GERLAND



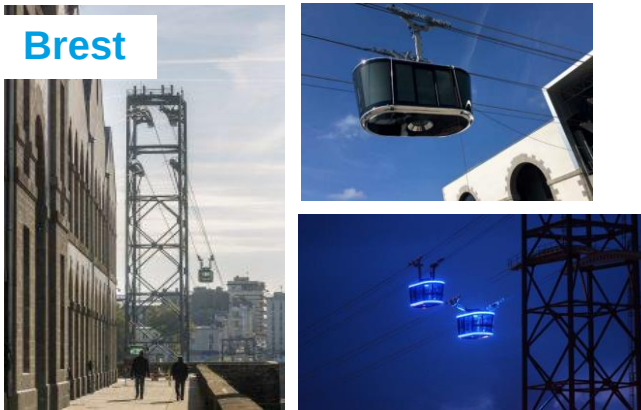
Profil présentés à titre indicatif
Non définitifs, ils permettent de
s'assurer de la faisabilité et
d'illustrer les impacts du système.

La suite des études permettra de
les optimiser.



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

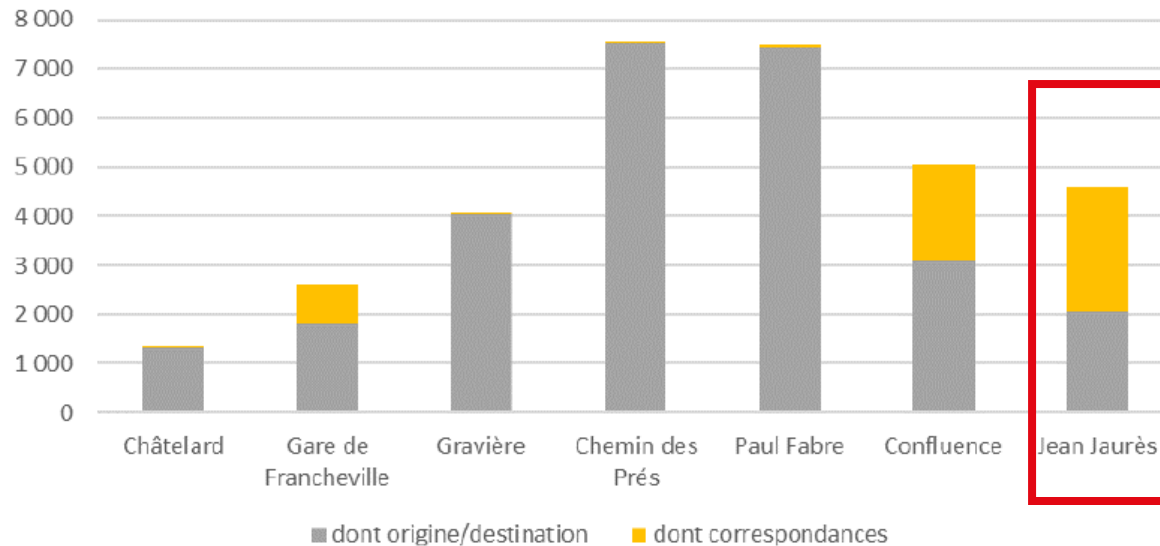
Exemple du Fuseau Nord : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> Confluence <> Lyon 7 Jaurès

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

Après 3 mois de concertation :
Possibilité de s'exprimer
jusqu'au 15 février 2022



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
francheville lyon-sytral.fr

Construisons ensemble le transport par câble

SYTRAL