

Réunion publique Sainte-Foy-lès-Lyon

12 janvier 2022 en visio-conférence

COMPTE-RENDU

Intervenants

> Animation

- Maryline GENEVRIER - Journaliste

> Intervenants

- Jean-Charles KOHLHAAS – Vice-Président délégué du SYTRAL
- Véronique SARSELLI – Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon
- Nicolas MALLOT – Directeur général adjoint, SYTRAL
- Anne CLABAUT – Chef de projet Transport par câble, SYTRAL
- Séverine LARDELLIER – Responsable concertation, SYTRAL
- Emilie BURQUIER – Directrice d'études SETEC

> Garants CNDP

- Jean-Luc CAMPAGNE
- Claire MORAND

Durée de la réunion : 2h – de 19h30 à 21h30

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

Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole orale directe lors des temps d'échanges (main levée) et par écrit via le tchat. Les questions, ainsi que les réponses apportées par le SYTRAL post-réunion, figurent en annexe du présent compte rendu.

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

629 participants environ

La présentation est disponible en annexe de ce document.

A noter :

Vous pouvez retrouver la vidéo complète de la réunion publique sur la page Youtube du SYTRAL :
<https://www.youtube.com/watch?v=Oc8gQ71INOk>

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.

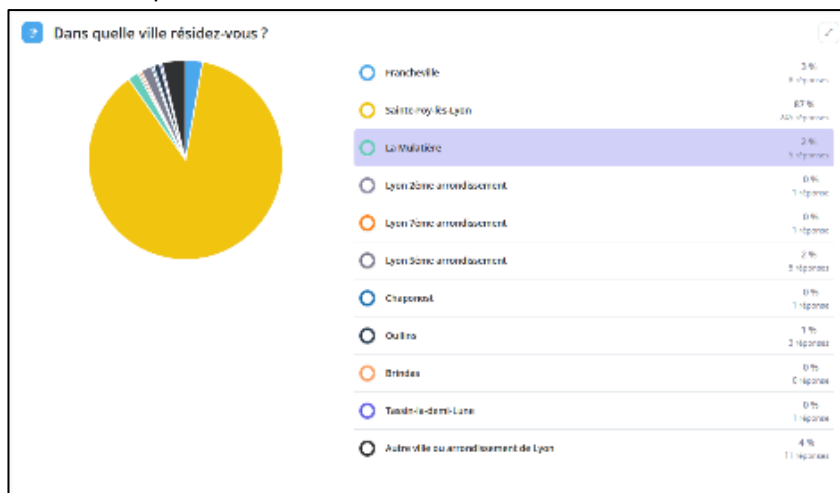
Elle précise à tous que cette réunion est enregistrée et qu'elle sera diffusée en replay sur YouTube : les participants peuvent couper leur caméra, s'ils le souhaitent.

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. 44% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Francheville 3%
- Sainte-Foy-Lès-Lyon 87%
- La Mulatière 2%
- Lyon 2ème arrondissement 0%
- Lyon 7ème arrondissement 0%
- Lyon 5ème arrondissement 2%
- Chaponost 0%
- Oullins 1%
- Brindas 0%
- Tassin-la-Demi-Lune 0%
- Autre ville ou arrondissement de Lyon 4%



L'animatrice donne ensuite la parole au Vice-Président délégué au SYTRAL.

Accueil par Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-Président délégué au SYTRAL

Jean-Charles Kohlhaas Vice-Président délégué au 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 précise les 4 objectifs de cette desserte 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.



Il explique que le projet de transport par câble est issu d'une demande des maires du territoire en 2017, dont l'objectif était d'inscrire la réalisation d'un projet de transport par câble dans le plan de mandat 2016-2020, ce qui n'avait pas été fait avant le changement de majorité.

Jean-Charles Kohlhaas indique que l'ensemble des projets lancés par le SYTRAL font l'objet de concertation. Celle du transport par câble est placée sous le signe de l'écoute pour répondre à toutes les interrogations, qui sont nombreuses, sur ce mode de transport innovant. Le projet de transport par câble Francheville <> Lyon suscite ainsi une forte mobilisation avec 2297 participants au 5 janvier. Les principales attentes exprimées lors de la phase 1 de la concertation ont bien été notées (cf. présentation en annexe).

Le mot des garants

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

Leur rôle est de :

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

Il rappelle que les objectifs de cette réunion sont de débattre et échanger sur l'opportunité, les enjeux du projet et ses alternatives.

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

Anne Clabaut, chef de projet, présente les besoins de mobilité sur l'ouest de la Métropole et notamment sur Sainte-Foy-lès-Lyon.

Elle présente également l'outil Modély, le modèle multimodal de déplacements de référence pour le territoire de la Métropole, qui a été utilisé pour évaluer de manière prospective l'évolution des déplacements et de leurs caractéristiques à horizon 2030 (cf. présentation en annexe).

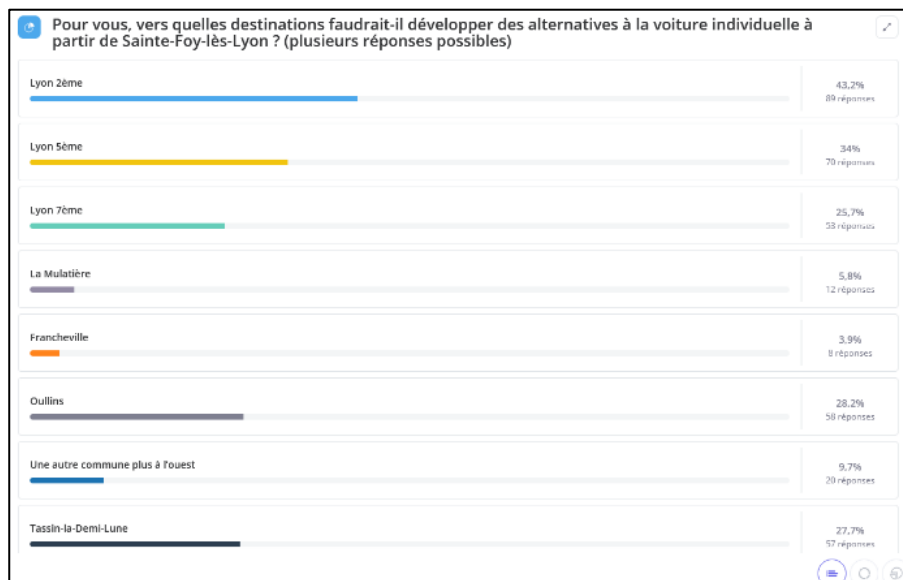
A noter :

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

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

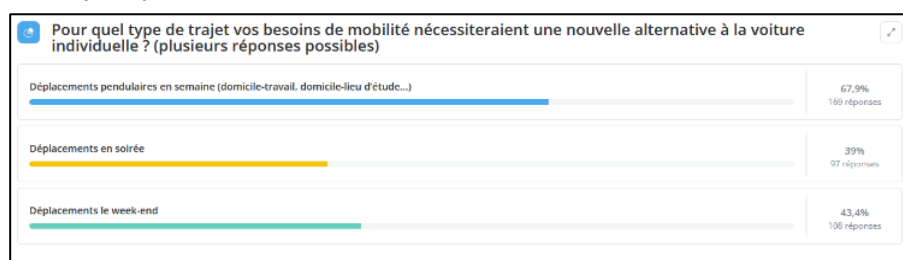
La première question porte sur les destinations vers lesquelles il faudrait développer des alternatives à la voiture individuelle à partir de Sainte-Foy-lès-Lyon. 62% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Lyon 2^{ème} 43%
- Lyon 5^{ème} 34%
- Lyon 7^{ème} 26%
- La Mulatière 6%
- Francheville 4%
- Oullins 28%
- Une autre commune plus à l'ouest 10%
- Tassin-la-Demi-Lune 28%
- Une autre destination plus à l'est 14%



La seconde question porte sur les types de trajets qui nécessiteraient une nouvelle alternative à la voiture individuelle. 59% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Déplacements pendulaires en semaine 68%
- Déplacements en soirée 39%
- Déplacements le week-end 43%



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

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

Prise de parole des élus – séquence 1

Véronique Sarselli, Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon, rappelle avoir demandé l'étude faisabilité depuis longtemps et se déclare surprise que celle-ci ne soit transmise qu'après la réunion publique de ce soir. Elle indique que les enjeux de mobilité dépassent largement le territoire de Sainte-Foy-lès-Lyon. Elle précise que ce besoin de mobilité est également en lien avec les enjeux climatiques et les enjeux démographiques. Pour elle, le transport par câble ne répond pas à ces besoins d'amélioration des mobilités. Elle précise qu'avant toute autre solution innovante, il faut commencer par renforcer l'existant et adopter une politique très volontariste en matière de bus (notamment C19, 17, 49 et 14), notamment en améliorant leur fréquence et en élargissant leurs plages horaires le soir et les weekends. Des lignes express pourraient faciliter l'accès aux lignes de métro. Elle indique que le transport par câble ne permettra pas une substitution de la voiture individuelle par les transports en commun. Elle remercie les participants et les garants de leur présence et invite tout le monde à s'exprimer lors de cette réunion.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, indique travailler parallèlement à l'amélioration de l'existant concernant les bus notamment avec la création de corridors bus pour les lignes C20 et 14. Il indique que le SYTRAL a la volonté d'augmenter la fréquence des lignes de bus, malgré un frein lié à la crise sanitaire qui a réduit fortement leur fréquentation (En septembre-octobre 2021, 85% de la fréquentation de 2019) et eu un impact conséquent sur les recettes du SYTRAL.

Cyrille Isaac-Sybille, député de la 12^{ème} circonscription du Rhône, indique que les Lyonnais, notamment les habitants de Ste-Foy, plébiscitent le métro et qu'ils ont besoin d'être reliés au réseau de métro, que ce soit à Oullins ou encore à Gorge-de-Loup.

Synthèse des échanges – séquence 1

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

Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

Un participant indique trouver dommage que cette réunion se tienne en visio-conférence même si les conditions sanitaires le justifie. Concernant les besoins de mobilité, il indique que le bus allant de

Sainte-Foy à Oullins (la ligne 17) a vu son attractivité baisser car il fait un nouveau détour et peut constituer une voie d'amélioration. Un maillage de station Vélo'v pourrait également être envisagé pour constituer une alternative individuelle à la voiture. Il souhaiterait savoir si l'estimation de 50 minutes de temps de trajet entre Francheville et Lyon est une durée maximum, le temps de trajet étant aujourd'hui de 25 minutes.

Un participant souhaite savoir pourquoi le SYTRAL s'appuie sur des chiffres de 2015 alors que la crise du COVID19 a engendré d'importants reports de la voiture et des bus vers d'autres modes de transport. Il souhaite également savoir pourquoi investir dans un nouveau projet de transport par câble si le SYTRAL n'a pas les moyens économiques d'investir dans un nouveau bus.

Un participant revient également sur l'obsolescence des chiffres de fréquentation de 2015. Il souhaite également comprendre les projections d'augmentation de 14% des transports journaliers et une augmentation démographique de 27.000 habitants. Il souhaite également savoir comment avec l'augmentation du télétravail, le SYTRAL obtient une telle croissance des déplacements.

Anne Clabaut précise que les temps de trajets sont calculés en heure de pointe en projection à 2030.

Nicolas Mallot précise que les données de 2015 sont utilisées car elles correspondent à la dernière grande enquête ménages/déplacements réalisée sur le territoire en prenant en compte les différentes pratiques de mobilité des habitants et des usagers. Les méthodes d'enquête sont certifiées au niveau national par le CEREMA. Cette enquête permet d'avoir une véritable photographie du territoire. D'autres enquêtes complètent ces données de 2015 avec, par exemple, des enquêtes origine/destination, ou des enquêtes par mode, pour comprendre l'évolution des pratiques de mobilité au fil des ans. En parallèle, le SYTRAL suit très régulièrement l'évolution de l'usage des transports en commun ligne par ligne, arrêt par arrêt. Jusqu'en 2020, la dynamique était à une augmentation de l'utilisation des TCL de 3 à 4% par an entre 2015 et 2019 sur l'ensemble des territoires.

Un service de transport public avec une fréquence importante, une bonne amplitude, la garantie d'un temps de parcours fiable et compétitif permet de renforcer l'attractivité de l'usage des transports en commun et d'attirer des nouveaux publics à l'utiliser. C'est ce qui nous amène aujourd'hui à développer des axes lourds comportant une offre de qualité et des sites propres pour garantir un temps de parcours compétitif.

Concernant le volet économique, toutes les lignes de transport en commun sont déficitaires. L'enjeu n'est pas de faire une ligne de transport rentable mais de garantir l'accès à la mobilité pour tous. Aujourd'hui, le réseau TCL c'est plus de 400 millions d'euros par an de coûts d'exploitation. Jusqu'en 2019, les recettes clientèle avoisinaient 250 millions d'euros. Avec le COVID19, 100 millions euros de recettes ont été perdus en 2020 et environ 75 millions euros de recettes seront perdues en 2021.

Jean-Charles Kohlhaas indique que c'est le modèle Modély qui prend en compte tous les projets d'urbanisation et de développement économique jusqu'en 2030 sur le territoire et qui calcule le potentiel de déplacements à 2030. Il confirme que l'ensemble des projets du SYTRAL ont pour objectif de rabattre vers les lignes de métro. Il explique le nouveau tracé de la ligne 17 par la nécessité de desservir un quartier dense avec une population qui en a particulièrement besoin, moyenne un allongement d'1 minute du temps de parcours.

Il indique que le télétravail, étudié avec le laboratoire d'économie des transports de Lyon 2 et des bureaux d'étude, ne va faire évoluer les pratiques de déplacements que de 5 à 10% car le télétravail n'est pas généralisé. En revanche, les besoins de mobilité ne diminuent pas : ceux qui ne se déplacent plus pour aller travailler, se déplacent davantage pour d'autres motifs à d'autres moments de la journée.

Depuis le début de la crise sanitaire, on constate une baisse claire de la fréquentation des transports en commun mais également une augmentation de l'utilisation du vélo et de la voiture individuelle de l'ordre de 5 à 10%. La mobilité de l'ensemble de la population a un bien un coût pour la collectivité mais le coût au kilomètre/personne en voiture individuelle est bien plus élevé pour la collectivité que le transport public. Le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun est bon pour le climat, pour le partage de l'espace public et pour les finances publiques.

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

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

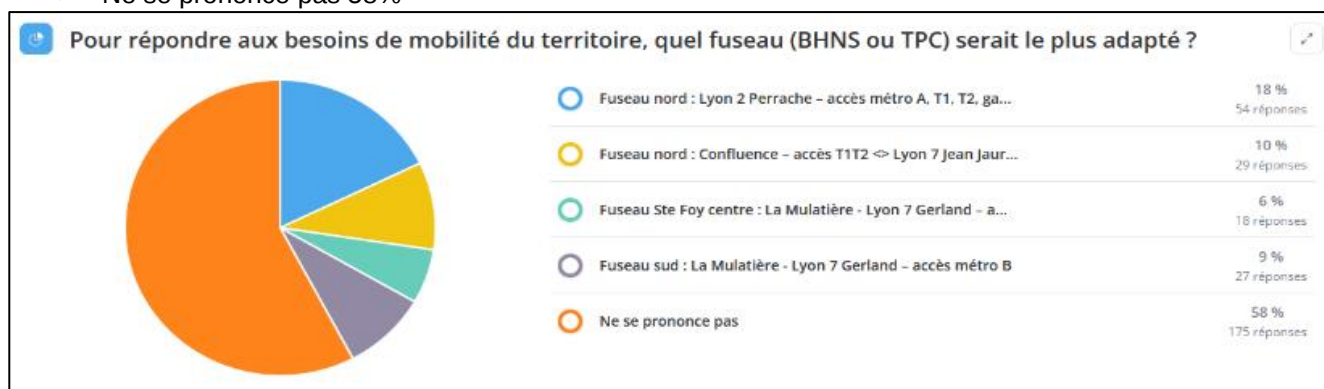
Anne Clabaut, chef de projet, présente ensuite la solution envisagée par le SYTRAL pour répondre aux besoins de mobilité, le transport par câble.

Elle présente également les critères d'insertion d'une ligne de transport par câble et les critères d'implantation des stations sur le territoire de Sainte-Foy-lès-Lyon.

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

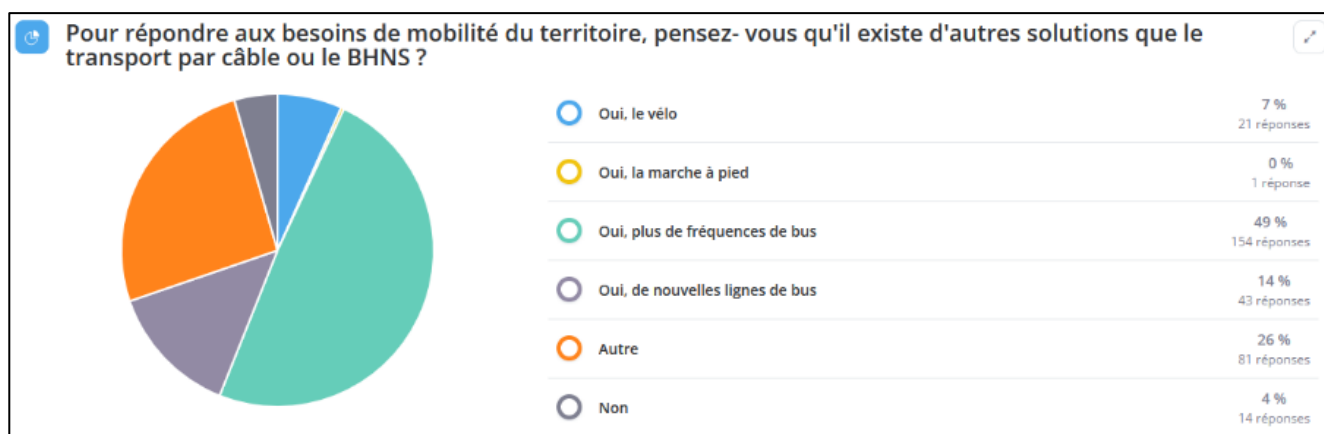
L'animatrice invite les participants à répondre à une question visant à identifier, pour eux, le fuseau le plus adapté pour répondre aux besoins de mobilité du territoire. 48% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Fuseau Nord : Lyon 2 Perrache – accès métro A, T1, T2 , gare SNCF 18%
- Fuseau Nord : Confluence – accès T1, T2 <=> Lyon 7 Jean Jaurès – accès métro B 10%
- Fuseau Sainte-Foy centre : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B 6%
- Fuseau Sud : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B 9%
- Ne se prononce pas 58%



L'animatrice invite les participants à répondre à une seconde question visant à identifier d'autres solutions que le transport par câble ou le BHNS pour répondre aux besoins de mobilité. 49% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

- Oui, le vélo 7%
- Oui, la marche à pied 0%
- Oui, plus de fréquences de bus 49%
- Oui, de nouvelles lignes de bus 14%
- Autre 26%
- Non 4%



À la suite de cette présentation, un temps d'échange est organisé. L'animatrice a également annoncé la réouverture du tchat.

Prise de parole des élus – séquence 2

L'animatrice donne la parole à Véronique Sarselli.

Véronique Sarselli, Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon souhaiterait que soit organisée une réunion publique en présentiel dans la suite de la concertation. Elle souhaite remercier le SYTRAL d'avoir pris conscience de l'opposition massive et argumentée que suscite le projet sur Sainte-Foy-lès-Lyon. Les Fidésiens veulent s'exprimer sur l'opportunité du projet et ils ont pu le faire à travers le référendum local qui a rassemblé 6500 votants. Les différentes études pointent l'importance de l'approbation de la population pour mener à bien les projets de transport par câble.

Pour elle, Sainte-Foy-lès-Lyon a besoin d'un transport structurant sur l'ouest et plus efficace auquel le transport par câble ni les solutions alternatives ne correspondent pas. Elle indique que l'association « Touche pas à mon ciel » a beaucoup travaillé sur les solutions alternatives, qu'elle présentera. Elle indique également que le transport par câble possède de nombreuses contraintes : expropriations, servitudes de survol, impact fort sur le patrimoine vert, problématiques acoustiques. Elle considère que la modélisation Modely était inadaptée au mode. Elle déclare aussi que le dossier de concertation lui semble trop approximatif et que le projet nécessite d'avoir des explications précises. Elle rappelle enfin le rapport fort des fidésiens à leur paysage. Elle regrette de ne pas avoir eu les études de faisabilité avant la réunion de ce soir et que le SYTRAL n'ait pas écouté les élus du conseil municipal qui l'ont interpellé.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, précise que les études de pré-faisabilité et de faisabilité ne sont généralement jamais diffusées par les collectivités sur les projets de transport public mais elles le seront dans les prochains jours pour ce projet. Les éléments techniques seront présentés dans le cadre d'ateliers techniques qui auront lieu dans les jours qui viennent.

Synthèse des échanges – séquence 2

Avant de lancer les échanges, l'animatrice a donné la parole aux représentants des associations concernées.

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

Patrick Romestaing, représentant de l'association « Touche pas à mon ciel », indique représenter 8000 personnes. Il exprime deux regrets : ne pas avoir de réunion en présentiel, qui, selon lui aurait pu être possible dans de grandes salles à Lyon, et ne pas avoir eu les études de faisabilité plus tôt pour pouvoir les étudier. Il déclare que les fidésiens ne sont pas demandeurs de ce projet de transport par câble et sont pourtant les plus impactés. Pour lui, l'immense majorité des fidésiens ne choisit pas de tracé car elle ne veut pas de transport par câble. Le référendum a connu une très forte participation, bien supérieure aux élections régionales et municipales. Tous les secteurs de Sainte-Foy-lès-Lyon se sont exprimés contre ce projet. Sainte-Foy est aussi un lieu de mixité sociale, les $\frac{3}{4}$ des habitants vivent dans de l'habitat collectif. Le transport par câble est une atteinte au cadre de vie et à l'environnement, ce que les fidésiens n'acceptent pas. Le transport par câble n'est pas pertinent et il ne transportera jamais, selon lui, un nombre important de fidésiens. Il conteste également les chiffres d'augmentation de la population et des besoins de déplacement.

Il propose plutôt d'améliorer l'existant et d'avoir une vision plus large que le faisceau Francheville/Sainte-Foy/ La Mulatière, notamment en Nord-Sud, en suivant le tram-train de l'ouest lyonnais. Le métro est également important dans la complémentarité des modes de transport. Il souhaite savoir si cette concertation permettra une prise en compte réelle de la parole des citoyens concernés et quels seront les critères choisis pour choisir de continuer ou non ce projet. Il affirme également qu'aucun autre transport par câble n'est comparable à celui-ci.

Patrick Mottet, président de l'association des Amis du grand Vallon, indique représenter 100 familles. L'association s'est prononcée à l'unanimité contre le projet de transport par câble et contre le BHNS. Il indique que l'association a travaillé sur des propositions alternatives en qualifiant le besoin des personnes rencontrées et en proposant de nouvelles solutions. Il précise que les propositions de l'association sont aujourd'hui publiques sur leur site Internet. Pour Sainte-Foy ce qu'il en ressort c'est la demande d'une augmentation de la fréquence et de la cadence, grâce à une priorité aux feux pour les bus, plutôt qu'un mode lourd. Pour Francheville, le besoin de mobilité est celui d'un accès rapide à Lyon et l'association propose l'aménagement d'un circuit court en bus électrique ou hydrogène avec un nombre d'arrêt limité sur le trajet, un système d'optimisation des feux de circulation et quelques extensions de voirie qui pourraient y répondre. L'objectif est que le bus « s'échappe » avant le feu pour gagner du temps de parcours. Un nouveau dossier sur le TTOL sera également rendu public dans quelques jours, avec notamment un passage à 2 voies. L'association souhaite travailler ces propositions, très simples, peu onéreuses avec peu d'impacts sur la voirie, avec le SYTRAL.

Monique Cosson, présidente de Sainte-Foy Avenir, indique qu'il est important de trouver des solutions contre l'engorgement routier (55% d'utilisation de la voiture pour aller à Lyon et Villeurbanne, sans compter le trafic de transit). Le changement de mobilité est nécessaire pour mieux respirer et pour agir face au réchauffement du climat. Sainte-Foy Avenir s'implique dans la concertation car il est nécessaire d'avoir différents points de vue. Il n'y a pas que la question du « pour ou contre » le projet, il est nécessaire de débattre, d'échanger des points de vue sur la mobilité. Le transport par câble permet de répondre aux contraintes de franchissement (2 collines et 2 vallées) et a peu d'impacts au sol et sur les voiries. L'intérêt du transport par câble est aussi d'être relié au tram train, qui implique un travail avec la région, et d'avoir une interconnexion avec les bus. Les impacts existent mais comme pour tout nouveau mode de transport. Le premier projet de ligne de tram à Lyon a connu une opposition massive et aujourd'hui on se demande qui s'opposerait aujourd'hui à ce type de transport. Elle demande que le maître d'ouvrage fournisse des chiffres précis sur le bruit et les différents impacts, constatés sur des listes existantes de transport par câble et comparés à l'existant. Elle demande de passer de 4 fuseaux à un tracé précis avec des impacts étudiés pour pouvoir se prononcer.

Jean-Noël Garcin, représentant du CIL Les Balmes-Montray, indique représenter 300 personnes. 96% des 300 adhérents sont contre le projet. Il indique ne pas vraiment se retrouver dans cette concertation qui accorderait 80% de temps de parole au SYTRAL et 20% au reste. Il se déclare pris au dépourvu avec des éléments d'information donnés au dernier moment. L'association se retrouve dans les arguments donnés par Mme Sarselli. L'association souhaiterait des chiffres fiables, prenant en compte le vent, les coûts, les capacités réelles du mode, et une concertation qui va réellement à la rencontre de tous les acteurs et appelle à écouter les citoyens qui ont de bonnes idées d'alternative

Jean-Yves Barbier, président de l'AGUPE, indique attendre depuis près d'un an les études de pré-faisabilité et de faisabilité, ou tout le moins un effort pédagogique pour répondre aux questions et aux inquiétudes adhérents de l'AGUPE et des habitants vis-à-vis d'une solution technique vécue comme imposée. Pour lui, la recherche collective de solutions viables et acceptables pour les mobilités de l'ouest lyonnais mérite mieux que de vaines et stériles querelles. Il faut d'abord un diagnostic partagé et un accord sur les grandes orientations d'aménagement. Il juge décevant le dossier de concertation, trop flou ou renvoyant à plus tard des questions qu'il estime essentielles. Il n'est pas non plus satisfait des réponses apportées sur les stands mobiles. Beaucoup de réponses sont différées, stéréotypées ou conditionnelles.

Enfin, il souligne que la situation sanitaire complique les échanges en interne avec les adhérents mais aussi les réunions publiques, avec un distanciel qui ne saurait remplacer des réunions physiques.

Une participante partage son insatisfaction vis-à-vis du sondage Beekast et du temps de parole laissé aux citoyens. Elle demande à ce que le SYTRAL prenne également en compte la ville de Tassin et le Point-du-Jour. Le sujet de la mobilité dépasse les seules villes de Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière.

Un participant, fidésien, souhaiterait savoir quand et comment la décision sur la poursuite du projet sera prise. Il souhaiterait savoir comment sera prise en compte la parole des citoyens au cœur de cette décision, alors qu'elle sera prise dans un conseil d'administration du SYTRAL composés majoritairement de personnes qui pourraient être pour le projet.

Une participante souhaiterait savoir pourquoi les habitants de Lyon 5^{ème} ne sont pas conviés pour une réunion spécifique puisque deux fuseaux concernent particulièrement le 5^{ème} arrondissement. Elle souhaite également savoir quel serait le déboisement prévu pour ce projet, déboisement qu'elle n'estime pas souhaitable.

Un participant, représentant des parents d'élèves de l'école Grange Bruyère, indique être inquiet pour les enfants de 3 à 5 ans vis-à-vis des bruits générés par le transport par câble à proximité de l'école.

Séquence 3 - Processus de concertation et de décision

Séverine Lardellier, responsable Concertation du SYTRAL précise que Lyon 5^{ème} n'est pas couvert par les fuseaux c'est la raison pour laquelle aucun événement particulier n'a été mis en œuvre. Pour autant, tout le monde est invité à participer aux réunions sur les autres projets. Elle présente ensuite le processus de décision du projet.



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

Plus globalement, le SYTRAL travaille sur la thématique des mobilités dans l'ouest lyonnais. Trois autres vecteurs d'échanges sont en cours, avec :

- Une visibilité sur les suites à donner à la consultation métro à l'horizon printemps 2022 ;
 - Des réflexions et échanges sur la restructuration du réseau bus en liaison avec les stations du métro B prolongé,
 - des échanges et une phase de concertation, entre 2022 et 2024 sur le Plan de Mobilité de l'Etablissement Public.
- Ainsi, toutes les contributions durant la concertation préalable actuelle sont intéressantes pour nourrir ces réflexions.

Elle termine en présentant les prochaines étapes de la concertation :

- 4 réunions publiques communales pour échanger sur le projet en visio-conférence
- Un stand mobile à Francheville le samedi 22 janvier à 9h
- Des ateliers thématiques en visio-conférence

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

A noter :

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

CONCLUSION

Maryline Genevriér, animatrice, indique que la réunion touche à sa fin et que le nombre de participants a dépassé 600. Elle invite les participants à continuer de s'exprimer sur la plateforme franchevillelyon-sytral.fr.

Claire Morand, garante de la CNDP indique que le présentiel est regretté mais que le contexte actuel complique la tenue de concertation en présentiel. Elle fait le constat de points de vue divergents sur ce projet de transport par câble et les besoins de mobilité. Elle précise que cette réunion s'inscrit bien dans les objectifs d'une concertation préalable : discuter de l'opportunité du projet, débattre, échanger et proposer des solutions alternatives pour répondre aux besoins de mobilité. Cette concertation va permettre d'alimenter la réflexion du maître d'ouvrage. Les prochaines réunions vont permettre d'approfondir tous les sujets.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, invite les participants à regarder le webinaire réalisé en juin 2021 avec le CEREMA où des experts du transport par câble qui ne font pas partie du SYTRAL (exploitants de transport par câble, constructeurs, STRMTG...) donnent des précisions et des données vérifiées sur certains chiffres, comme le bruit sous les pylônes du transport par câble.

Il indique ne pas avoir d'intérêt personnel à promouvoir le transport par câble et précise s'être rendu à Toulouse et n'avoir entendu aucun bruit au pied des pylônes et au pied de la station terminus quand les cabines passaient. Il ajoute avoir par contre bien entendu le bruit de la voirie située à 1,5km de distance et celui de la tondeuse d'un voisin. Il invite les personnes qui s'interrogent sur le bruit à constater la réalité auprès des autres transports par câble urbains actuellement en fonctionnement.

Concernant le déboisement, en l'état actuel des études, qui sont très amont, les zones de déboisement prévues sont très faibles, y compris par rapport à d'autres projets de transports collectifs en site propre.

Concernant le vent, les fabricants de transport par câble garantissent le transport par câble jusqu'à 90 km/h en monocâble et le 3S jusqu'à 108 km/h de vent. Les exploitants prennent des marges de sécurité. Météo France a transmis les données de vent sur le territoire traversé : en 2020, aucune journée n'aurait empêché un transport par câble de fonctionner selon Météo France, auquel il fait confiance. Il se dit prêt à recevoir toute autre donnée qui lui serait transmise.

L'exploitant du transport par câble de Brest, au-delà des pannes au tout début de l'exploitation du fait d'un certain nombre d'innovations mises en œuvre, a indiqué en juin 2021 avoir eu uniquement 3 demi-journées d'interruption du transport par câble en 2020.

Un des sujets intéressants de la réunion de ce soir a été le nombre de solutions alternatives proposées. D'autres projets sont bien sûr à l'étude au-delà du corridor Francheville / Sainte-Foy-lès-Lyon, que ce soit des lignes fortes, moyennement fortes ou « classiques ». De nombreux projets d'alternatives sont en cours pour le 5^{ème} arrondissement, qui est très défavorisé en matière de mobilité. Seule une petite partie de cet arrondissement serait concernées par le transport par câble, et uniquement par les fuseaux Nord. Les alternatives à court terme comme les corridors bus sont à l'étude (comme pour C20 et 14 par exemple) sur des parties de parcours et seront mis en place dans les cinq années à venir sur une douzaine de corridors de la métropole de Lyon.

En ce qui concerne les projets à moyen terme, le SYTRAL a fait des propositions concernant le tram-train à la Région, qui en a la responsabilité, pour améliorer nettement la fréquence et les temps de parcours et développer et terminer cette infrastructure. Certaines améliorations peuvent avoir lieu dans les 3 ans, d'autres dans les 10 ans. Enfin, concernant le métro E, qui n'est pas une alternative au transport par câble mais un autre projet qui ne touche qu'une partie des habitants de Sainte-Foy-lès-Lyon, la consultation sur les projets de métro vient de se terminer, le débat est en cours avec les élus de la métropole. Des décisions seront annoncées d'ici à l'été 2022. La consultation montre que les corridors des projets de métro E et de métro B étaient assez justifiés par rapport aux autres projets.

Jean-Charles Kohlhaas déclare en conclusion que les craintes exprimées par les citoyens et par les associations ont été entendues. La mobilisation massive lors du référendum ne pourra pas être passée sous silence, c'est une évidence. Tous ces éléments seront pris en compte. Le projet ne se fera pas contre les élus, les associations et les habitants des territoires concernés. « Nous tiendrons compte, lorsque nous aurons tiré les enseignements de la concertation, de tous vos avis et de vos contributions ». Il conclut en remerciant tous les participants pour cette réunion très riche.

ANALYSE DES EXPRESSIONS SUR LE TCHAT

Durant la réunion, le tchat a été ouvert lors des 2 temps d'échanges des séquences 1 et 2.

Une vingtaine de personnes a été très active sur le tchat durant la réunion.

Au total, ce sont 384 expressions thématiques (hors réactions ou commentaires), réparties de la manière suivante, qui ont pu être relevées (cf annexe tchat intégral de la réunion) :

Thématique	Nombre d'expressions thématiques
Le renforcement des lignes de bus existantes	86
Le projet de métro E	51
Le dispositif de concertation	40
Le contenu des études	38
La préservation de l'environnement	25
Le développement du vélo	21
Les solutions alternatives	17
Le développement du Tram-Train	16
Le besoin de mobilité sur l'ouest lyonnais	14
La création de parkings relais	14
Les nuisances sonores	11
Le développement des pistes cyclables	8
L'insertion paysagère	7
Le foncier	6
La pollution visuelle	5
L'intermodalité en lien avec le vélo	5
Les services : temps de trajet, fréquence, capacité	4
Le coût du projet	4
Le survol	3
L'impact sur la faune et la flore	3
La sécurité du mode	2
Maintenance et exploitation	2
Le vent	2

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, 220 questions ont été recensées et sont consultables dans la reproduction intégrale du tchat en annexe.

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

Thématique	Questions	Réponse SYTRAL
Etudes	D'où provient le chiffre de 35% de part de la voiture ?	Les études d'opportunité et de faisabilité ont été mises en ligne par le SYTRAL mi-janvier. Elles sont consultable dans l'onglet "Je m'informe" de la plateforme Destinations 2026 (https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/fi/116/). L'étude de fréquentation en fait partie. L'onglet "FAQ" de cette plateforme répond également à une partie des questions posées.
	Quelles sont vos hypothèses d'augmentation de trafic et surtout de modification de répartition?	
	Si le sytral étudie la densification de certaines lignes, quelle en est la conséquence sur le trafic pour le projet présenté ?	
	Quelle est la conséquence du nouveau mode de travail sur les études de trafic ?	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.
	Il nous faut de la transparence sur Modély. Peut-il être publié en open source ?	
	S'agissant de mobilité, et de fluidité multimodale nous ne parlons pas de parc relais alors que l'empreinte voitures est de 50%, c'est une hérésie totale ? Parlant de déboisement a t on idée de l'ampleur de ces derniers ? Merci	
	Quelles sont les données modélisées par Modely ? Comment sont-elles recueillies ? Comment sont-elles analysées ?	Outre le fait que la proportion de télétravailleurs n'est à ce jour pas stabilisée, les observateurs manquent de recul par rapport à l'influence du télétravail sur la fréquentation des transports en commun à ce jour affectés également par la crise sanitaire. Il y aura donc une influence probable du télétravail mais qui reste à ce jour inquantifiable. Pour autant, cette influence ne sera perceptible que pour certaines tranches de la population (les jeunes ou les personnes occupant des postes non télétravaillables ne sont pas concernés par exemple, de même que les déplacements autres que les trajets domicile-travail), de plus des études tendent à montrer que si les déplacements domicile travail diminuent en télétravail, ils sont partiellement compensés par d'autres déplacements. Le besoin de mobilité reste donc présent.
	Votre modèle de trafic est il calé ? A t'il été audité ? Que donne t'il en résultat en horizon 2021 ?	
	Comment expliquez-vous les résultats de modely ??? Totalement incompréhensible !!! Y-a-t-il quelqu'un au sytral qui sait les comprendre ??? Vous annoncez des fréquentations équivalentes à 50% de la population !!! Aberrant !!!	
	Vous ne montrez pas les études d'impact sur la diminution du nombre de véhicules avec la mise en place de ce TPC : vous pensez diminuer de combien de % le nombre de déplacement par voiture ?	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.
	Le déploiement durable du télétravail ne va-t- il pas faire considérablement réduire les chiffres de besoin de déplacement ?	
	Quelle est la fiabilité de l'outil « modely » utilisé, et comment celle-ci a été vérifiée ?	
	Comment arrive-t-on à des écarts de trafic selon le moyen de transport (TPC vs BHNS) ? Si on doit se déplacer d'un point A à un point B, on le fait avec le moyen disponible, quel qu'il soit	
	Face à l'opposition manifeste et massive des habitants de communes directement concernées (La Mulatière, Sainte Foy Les Lyon) aussi bien par l'implantation que par l'utilisation future du transport par câble, il paraît nécessaire de réévaluer l'hypothèse de fréquentation retenue dans l'étude technico-économique. Afin d'éclairer de façon objective le processus de décision, comment comptez-vous fournir une évaluation technico-économique fidèle à l'avis des futurs utilisateurs concernés ?	
	Pourquoi l'étude de faisabilité n'a-t-elle toujours pas été donnée à la mairie ?	
	Il y a environ 40.000 habitants à Ste Foy + Francheville + La Mulatière, et vous indiquez 59.000 déplacements depuis ces communes vers le coeur de la métropole". Cela signifierai que 3 habitants sur 4 font un AR tous les jours vers Lyon/Villeurbanne, ce qui ne me semble pas réaliste (population non active, population active ne travaillant pas à Lyon/Villeurbanne,...) Pouvez-vous expliquer vos calculs ?	
	Comment le nombre d.usagers à t il été calculé ? Les sources ne sont consultables nulle part.	

	6000 personnes max /jour par câble versus 25000 voitures et 25 000 personnes en bus qui passent par Choulans Cette disproportion n'éveille t elle pas sur la non efficacité d'un transport par câble? Les études intègrent-elles une optimisation de l'existant (infrastructure avec tram-train, bus en place à renforcer sur les horaires de pointe, ...) L'exposé « trafic » ne nous donne que des déplacements généraux. Nous n'avons toujours pas les trafics sur les origines destinations que chaque tracé propose. Je crains que sur ce sujet la transparence soit inexistante. Comment peut on choisir un tracé sans ces éléments ? Les études préalables ont elles pris en compte les changements de pratiques liées au télétravail ? Depuis 2020 combien d'abonnements en moins pour le SYTRAL ? Pensez-vous vraiment à un retour en arrière sur l'augmentation des mobilités ? L'enquete date de 2015 d'apres ce que j'ai compris. La situation actuelle (télétravail) ne change pas la donne ? Les chiffres de 2015 ne sont ils pas obsolètes? Quelle est la part du trafics présenté qui serait reporté sur le TPC? Entre 2015 et 2020 -en partie avec la pandémie- les nouvelles mobilités et en particulier le vélo électrique ont en principe modifié profondément les usages. S'appuyer sur des données qui ne sont plus/pas à jour est-il pertinent? Comment la ZFE contribue à la part voiture dans les déplacements ? Comment pouvez-vous démontrer la réalité des chiffres de déplacement que vous présentez ? Il n'y a pas d'augmentation des déplacements vers les 2è et 7e arrondissements d'ici 2030 ? Pouvez-vous fournir les sources de vos chiffres? ou en est exactement l'étude sur l'impact environnemental ? quel impact du télétravail sur les déplacements domicile travail. Comment est ce pris en compte dans vos projections 2030 ? Avez-vous tenu compte de l'augmentation du télétravail dans votre étude?	
Capacité	Les pics de transports sont entre 7.30 et 8.30 le matin, quel est le nombre de personnes qui se déplacent pendant cette période, quelle est le nombre de personnes qui serait concerné par le téléphérique et quelle est la capacité de ce téléphérique entre 7.30 et 9h ? 1 TPC combien de personnes en comparatif du métro? Comment s'assurer qu'aux heures de pointe, les fidésiens auront de la place dans les cabines qui auront déjà été remplies depuis Francheville ?	Cette problématique est la même pour tous les modes de transport en commun. Le transport par câble se différencie par un temps d'attente en station beaucoup plus faible grâce à la fréquence des cabines. La capacité maximale du transport par câble est de 3200 à 4500 voyageurs/sens/heure, selon le nombre, la taille et la fréquence des cabines, comme indiqué page 37 du dossier de concertation. Page 40 est indiquée une capacité théorique similaire à celle d'un tramway pour le transport par câble. Les sources sont fournies pour chaque infographie La fréquence des cabines, quelque soit la technologie est calculée au moment des études de conception afin d'optimiser le dimensionnement par rapport à la fréquentation attendue. Au titre de ces études, la fréquentation par station est calculée et un plan d'exploitation est mis en place de façon à ce que des cabines restent libres pour pouvoir embarquer des personnes aux stations intermédiaires. En tout état de cause la ligne Francheville si elle est confirmée sera dimensionnée pour permettre d'absorber les pointes du matin et du soir comme c'est le cas pour toutes les lignes au moment de leur construction par le Sytral. Vous trouverez dans les études de faisabilité certaines réponses à vos questions

Exploitation du TPC et maintenance	comment va être gérée la maintenance du transport par câble la nuit ou avec un mois de blocage comme le funiculaire ?	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. Comme sur l'ensemble du réseau des TCL, un plan de remplacement transport, le plus souvent par des bus ou navettes sera mis en place dès que la ligne de transport par câble sera à l'arrêt.
Survol - Covisibilité	comment allez vous gérer la vue plongeante sur les habitations survolées ?	Dans les transports par câble urbains, les cabines sont conçues de manière à empêcher la visibilité verticale sur les habitations survolées. Les parois sont opaques et les vitres hautes, octroyant ainsi une faible visibilité vers le bas. Enfin, une distance réglementaire minimale de 20 mètres des bâtiments doit être respectée.
Référendum consultatif	La Mulatière et Sainte Foy-Les-Lyon ont fait des referendums allez-vous en tenir compte ? Où est la démocratie participative, sachant que les sondages (SFoy, Lyon 2) et les referendums locaux (SF et la Mul) ont rejeté le TPC ? comment le SYTRAL prend en compte le résultat du référendum dans les villes impactées ?	Le référendum consultatif lancé par la mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon et par la mairie de La Mulatière est une initiative de ces 2 communes, indépendante de la démarche réglementaire de concertation organisée par le SYTRAL en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, sous l'égide de Garants de la Commission nationale du débat public. Il sera toutefois pris en compte comme une contribution collective lors de l'établissement du bilan de la concertation, à l'issue de celle-ci.
Fuseaux et stations	Comment se justifie le tracé sud pour les fidésiens ? Il ne répond pas au besoin de déplacement vers la Presqu'île. Sur la station de Montray, avez vous prévu des stationnements ? Pourquoi orientez vous le projet sur une réduction de l'utilisation de la voiture et ne prenez vous pas en compte le côté complémentaire des offres avec la voiture ? Pourquoi faire arriver le téléphérique à Gerland plutôt que Bellecour ? Comment les zones à desservir ont été identifiées ? Pourquoi ne pas aller jusqu'à Chaponost, il y a un grand pré à côté de la rue du culet ? Les tracés survolent des zones vertes sur les plans, quel intérêt ? Est-ce qu'il y a des zones à desservir dans les parcs, les forêts ?	Il n'est pas prévu de parc relais pour les stations intermédiaires. Le rabattement piéton, cycles et transports en commun est privilégié. Un terminus à Gerland pour les fuseaux Sud permet d'y rejoindre le métro B, via la Mulatière. Le fuseau Nord Perrache permet de rejoindre Bellecour via le métro A. Les zones à desservir sont identifiées dans les documents de planification du territoire (SCOT, PDU...) La rue du Culet à Chaponost est située hors de la zone d'étude.
Impact foncier et immobilier	Comment seront indemnisés les propriétaires qui vont voir leurs biens dévalués de 50% ?	Le SYTRAL ne dispose pas d'étude à ce jour démontrant l'impact négatif supposé d'une ligne structurante de transports en commun comme le transport par câble sur la valeur des biens immobiliers situés à sa proximité.
Parc relais	La métropole indique qu'un téléphérique sera créé pour désengorger l'Ouest Lyonnais mais aucun parc relais à proximité. A quoi sert un tel projet si l'impact sur les habitants des communes est minime ? Où vont pouvoir se garer les personnes de l'ouest : Chaponost, Les 7 chemins, Mornant,... ? Quels seraient les projets de PARKINGS RELAIS autour des stations du TPC ? Ou alternative ? Et à quel endroit ? Comment comptez vous garer les voitures des usagers ? des parkings prévus pour prendre le TPC ? qu'en est-il de la position du SYTRAL sur la fermeture des park relais voiture ? à aucun moment vous ne parlez de parcs relais... ou est la logique ?	Il n'est globalement pas envisagé de créer des parcs relais voitures aux stations intermédiaires du projet dans la mesure où elles s'insèrent dans un tissu urbain constitué. La priorité est de privilégier les rabattements sur ces stations par l'aménagement des lignes de bus, en développant l'accessibilité pour les modes actifs en réaménageant trottoirs et pistes cyclables si besoin et en créant des parcs de stationnement sécurisés cycles. Le projet est connecté à des axes importants de transports, dans une dynamique d'intermodalité : - le train, avec le Tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) à la gare de Francheville ; - Le pôle d'échanges de Perrache (pour le fuseau nord) ; - le métro, le tramway et le train à Lyon, selon les fuseaux étudiés (métro A, métro B, T1, T2, T10) ; - le pôle bus de Tassinon ; - les Voies lyonnaises, selon les fuseaux étudiés (lignes 5 et 9). Un petit parc relais à la station terminale du Chatelard pourra être mis à l'étude si le projet se poursuit.
Gare Francheville et Tram Train	Il y a déjà une gare à Francheville. Pourquoi ne pas développer ce transport plutôt que de créer encore un autre mode de transport ? Qu'en est-il du train entre Francheville et Lyon ? Pourquoi ne pas utiliser cette ligne ? pourquoi n'avoir jamais parlé du Tram-Train ? Quid du train pour les habitants de Francheville et de l'Ouest lyonnais en général ?	le SYTRAL et la Métropole de Lyon se sont exprimés auprès de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur la nécessité d'un renfort de la ligne de tram-train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) pour améliorer la desserte ferrée sur la ligne Brignais-Saint Paul, avec notamment un passage à une fréquence au quart d'heure. Depuis septembre 2021, plusieurs rencontres Région, Métropole, SYTRAL ont eu lieu sur un ensemble de sujets liés à ce type d'interfaces. L'intégration tarifaire, c'est à dire la possibilité d'accéder

	Et le train ?	au TTOL avec un ticket ou abonnement TCL, a fait l'objet d'un accord politique et devrait être effective en 2022.
Accessibilité	qu avez vous prévu pour les personnes âgées ou avec handicaps dans vos solutions de transports par câble?	L'accessibilité est une préoccupation constante et générale du réseau TCL qui échange régulièrement avec les associations concernées afin de tester avec elles des matériaux, matériels, dispositifs... Le transport par câble permet également d'offrir une accessibilité optimisée pour les personnes à mobilité réduite ou contrainte : personnes en fauteuils roulant, personnes avec enfants en bas âge, personnes âgées, personnes avec béquilles, personnes malvoyantes ou malentendantes...à condition de le concevoir dès l'origine. Les points d'attention particuliers seront travaillés en étroite collaboration avec les associations de personnes à mobilité réduite,dès la conception du projet, permettant ainsi d'atteindre le même niveau d'accessibilité que le reste du réseau TCL.
Fréquentation	Quand on regarde les fréquentations du telepherique de Brest, il est beaucoup plus utilisé en week-end que dans la semaine. Êtes vous sûrs des chiffres car ces évaluations se basent sur des chiffres anciens et ne prenant pas en compte les modifications des conditions de vie (télétravail, covoiturage, vélo, ...) ?	Voir la première réponse ci-dessus portant sur les études.
Impact sonore -	Comment, lorsqu'on habite le long d'un des tracés envisagés, rester serein à l'idée d'avoir à subir des agressions sonores aussi répétitives ? Et la pollution sonore ?? Que 75 db? Dans et à l'approches des gares cela doit être bien plus? Et cela augmentera avec le temps?	Si le transport par câble est 100% électrique, des émissions sonores sont produites mais elles ne concernent pas toute la ligne. Elles sont concentrées en partie haute, du fait du passage du câble sur les galets des pylônes. Ces émissions sont liées à la technologie et aux matériaux utilisés. Au niveau des stations, l'enjeu porte sur la présence des machineries et sur le bruit émis lors du ralentissement et de l'accélération des cabines Il n'existe actuellement pas de réglementation encadrant l'impact acoustique des modes de transport par câble en ville. Des contraintes acoustiques seront néanmoins imposées au constructeur pour définir les conditions optimales d'insertion du mode dans son environnement. La démarche de réduction du bruit s'appuiera sur les objectifs réglementaires définis pour les infrastructures de transports ferroviaires et le décret du code de la santé relatif à la lutte contre les bruits de voisinage (2006). Avant la mise en service, le SYTRAL s'engage à être vigilant et réalisera des diagnostics acoustiques en amont des travaux et lors des phases de test pour attester du respect des engagements acoustiques au niveau des stations. Un travail sur la conception des stations ainsi que sur les matériaux utilisés que ce soit pour les bâtis, les pylônes ou les câbles permettra une atténuation importante du bruit. Dès la conception du projet, grâce à l'expertise d'architectes et d'ingénieurs acoustiques, l'objectif sera de réduire au minimum les émissions sonores. L'étude d'impact du TPC, qui comprendra les études acoustiques, comme pour tout projet d'infrastructure en France, pourra démarrer une fois que le SYTRAL aura délibéré sur la poursuite ou non du projet, à l'issue de la concertation. L'étude d'impact sera réalisée par des bureaux d'études choisi dans le respect des procédures prévues par le code de la commande publique. Pour plus d'informations sur le volet bruit, vous pouvez consulter le dossier de concertation en page 48.
Calendrier du projet	quelles sont les prochaines étapes ?	Les prochaines étapes sont présentées pages 79 et 80 du dossier de concertation
Solutions alternatives	Pourquoi privilégier transport par câble rejeté par els habitants alors qu'ils veulent des bus à haut niveau de service afin de mieux mailler le territoire: où est le comparatif ? Pourquoi ne pas créer une passerelle sur la Saône et utiliser les voies existantes qui montent vers Ste-Foy centre et le parc du Brulet ? Quid du projet de RER à la lyonnaise ? Le débat public encourage t-il la possibilité de travailler tous ensemble sur des alternatives (mutualisation des moyens) ? Dans un projet en entreprise, on étudie toujours plusieurs alternatives et business case. Où sont les budgets précis et les chiffres des alternatives ?	Le SYTRAL propose des alternatives BHNS pour les différents fuseaux soumis à la concertation. Le comparatif est disponible pages 70 et 71 du dossier de concertation. Les modes écartés sont présentés page 31 du dossier de concertation. Le transport par câble a vocation à renforcer le maillage des transports en commun. Il est complémentaire d'un futur RER métropolitain et du métro E. Un tracé transport par câble via la vallée de l'Yzeron a été étudié et non retenu car il ne desservait pas assez de

	Pourquoi le Métro E n'apparaît-il pas dans les solutions alternatives ? Pour rejoindre le métro B depuis Ste-Foy, le Sytral propose un faisceau TPC vers Gerland et un autre vers Jaurès. Y a-t-il étude d'une option de Francheville à Gare d'Oullins, via Gravière et le vallon de l'Yzeron, en évitant de passer par Ste-Foy centre ? Cela satisferait une majorité des fidésiens, plutôt opposés au TPC et qui donc ne l'utiliseront pas, en toute logique (au profit de leur bagnole ?) mais favoriserait les habitants de Francheville et ceux de Ste-Foy qui se déplaceront jusqu'à une station 'décentrée'.	personnes et présentait des contraintes d'insertion importantes.
Vélo et pistes cyclables	Pourquoi le déplacement en vélo n'est pas abordé ? L'accès au 5eme (St Just) et difficile depuis ste foy. Il n'y a toujours pas de station vélo/v dans le bourg, pas de piste cyclable en continu pour descendre à Lyon (dans les prochaines années, le choix de l'électrique sera une évidence). pourquoi ne pas passer les velov en vélo électriques plus adaptés au relief de l'ouest lyonnais ? Peut on emporter son velo dans le téléphérique ou le bus ?	Pour le SYTRAL, la priorité est de développer des solutions de déplacement efficaces alternatives à la voiture individuelle, afin de répondre à l'urgence climatique. Le transport par câble et le vélo font partie de ces solutions. A ce titre, l'emport de vélo sera possible dans les cabines et des parcs relais vélos et modes actifs seront installés à chaque station. Si le projet se poursuit, les études d'implantation de stations se feront en concertation avec la Métropole de Lyon. parmi les sujets qui seront abordés figurent le réaménagement de l'espace urbains, l'accessibilité piétons et vélos par l'amélioration des voiries, l'implantation des stations Vélo/v.... Par ailleurs, le réseau des Voies Lyonnaises prévoit 250 km de pistes cyclables à l'horizon 2026, 450km à l'horizon 2030. Le périmètre d'étude sera ainsi desservi par les lignes 5 et 9 (voir dossier de concertation p.19).
Dispositif de concertation et processus de décision	comment avoir la certitude que l'opposition citoyenne au projet sera prise en compte alors que les décideurs au sein du nouveau Sytral sont majoritaires lors du vote final? Les réunions sont autorisées jusqu'à 2000 personnes. Le Sytral craint-il le vrai dialogue? En janvier 2021 dans le progrès JCK disait "si la population n'en veut pas on le fera pas" la population a manifesté son opposition par tous les moyens à sa disposition y compris on se déplaçant quant les élus leur ont permis de donner leur avis démocratiquement... à partir de quel moment allez vous considérer que la population n'en veut pas ? Comment le projet est tranché??? quel est le poids de l avis des populations impactées sur la prise de décision du sytral? pourquoi le dossier de concertation mentionne uniquement les atouts du TPC ? Le Sytral va t-il tenir compte (enfin) des oppositions des citoyens concernés ? Avez-vous prévu des études de marché avec de « vraies gens », pour connaître les freins et motivations à l'utilisation de ce mode de transport, pour évaluer la part de report modal vers le TPC ? Et ceci, avec des questions plus ouvertes et moins orientées que celles que vous nous avez proposées tout à l'heure ! vu qu'il s'agit d'une solution de transport locale, pourquoi ne pas faire un référendum local sur l'utilisation de transport par câble, plutôt que s'appuyer sur des stats et des simulations ? Comment la concertation va t-elle tenir compte du nombre de connexions, des messages défavorables ? Tout est biaisé Qu'n est-il d'une concertation en présentiel? EST-IL POSSIBLE DE PROPOSER UNE 2NDE REUNION AFIN DE POUVOIR DAVANTAGE S'EXPRIMER ? Comment donner un avis lorsque le dossier ne mentionne pas toutes les données sur les nuisances ; bruits, impacts des infrastructures (stations, pylônes...), zones de stationnement, visuelles, protection de la vie privée lors de survol des lieux privés... ?	Le SYTRAL a décidé d'organiser une concertation préalable à cette période précise car les études sont suffisamment avancées pour constituer une base sérieuse pour échanger avec le public. Il est aussi suffisamment tôt dans l'élaboration du projet pour le faire évoluer, voire l'arrêter. La concertation préalable offre la possibilité de débattre de l'opportunité du projet, des choix de fuseaux préférentiel, du mode en lui-même, des alternatives envisagées et de l'insertion du projet. Toutes les contributions apportées sur le projet seront prises en compte dans le bilan de la concertation. A l'issue de cette concertation, le SYTRAL en tirera les enseignements et délibérera au printemps 2022 sur la poursuite des études si l'opportunité du projet, ou d'une alternative est confirmée.
Renforcement des bus	Des lignes de bus existent vers LYON 2. Pourquoi ne pas tout simplement en améliorer le service ? Pourquoi attendre pour augmenter la fréquence?	Des améliorations notamment en termes d'amplitude horaire ont été votées en conseil syndical de décembre pour la ligne C20 en heure de pointe du soir avec une fréquence de 15 minutes. La ligne 14 (entre Francheville et Oullins) fait également l'objet d'une étude de

	Pourquoi les bus c20 E se suivent 2 par 2 le matin puis après vous attendez 15 mn pour en avoir un autre ? Commencez par améliorer la fréquence des bus avant de vous lancer sur des projets mal travaillés.	renforcement indépendamment du projet de ligne de transport par câble. Les renforts des bus peuvent être une solution pour une partie du périmètre d'étude; mais sur l'ensemble, renforcer le réseau bus, implique la création de voies réservées aux bus et la priorité aux feux, faute de quoi les bus sont dépendants des embouteillages ou congestions au même titre que les voitures individuelles et n'offrent pas un temps de parcours fiable. Faute de telles dispositions, augmenter le nombre de bus ne permet pas de gagner du temps par rapport aux véhicules particuliers. Créer des voies réservées et la priorité aux feux pour les bus reste une solution intéressante qui a cependant un impact fort sur la circulation générale dans le secteur et doit être acceptées des habitants.
Périmètre de la concertation	Pourquoi les communes de Craponne, Francheville Belair, Grezieu la Varenne, Vaugneray, Saint Genis les ollières ne sont pas nommées ou prises en compte? Lors de l'événement du 21 novembre au parc du Brûlet organisé par Touche Pas à mon Ciel, j'étais animatrice sur un stand. Beaucoup de personnes de Lyon 5 sont venues dire qu'elles souhaiteraient être impliquées dans le débat. Est-ce que ce serait possible ? Pourquoi intégrer des communes de la métropole non concernées par le TPC, si ce n'est pour avoir des avis qui servent l'intérêt du SYTRAL ? D'évidence, seul un nombre très limité de communes seraient directement concernées par l'utilisation future du transport par câble. Quel est le sens d'une concertation élargie à l'ensemble de la métropole alors que l'immense majorité des impacts (positifs comme négatifs) du projet ne concerneront que très peu de communes ? Est ce que les personnes qui viennent en voiture de l'ouest de lyonnais (cf la file ininterrompue de voitures qui descend le matin dès 6 h des Monts du Lyonnais) ont été interrogées sur leur besoin / leurs attentes en termes de transport en commun ? pourquoi les communes concernées ne sont-elles pas les seules à donner leur avis ?	Le dispositif de concertation est plus ou moins intense selon l'éloignement du territoire au tracé proposé de transport par câble. Il faut distinguer le périmètre de proximité composé de Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière, Francheville et le 2ème et le 7ème arrondissement de Lyon et le périmètre d'influence comprend Brindas, Chaponost et Oullins. Puisqu'il s'agit d'une concertation publique, les contributions des habitants du 5e arrondissement de Lyon ainsi que celles de tous les publics sont naturellement les bienvenues.
Référendum consultatif	L'essentiel du trajet de la télécabine se situe sur la commune de Ste Foy, il est donc logique de prendre en compte l'avis des fidésiens : le référendum sera t'il pris en considération par le SYTRAL ? les rapports Arcadi de 2019 et l'étude Urbalyon de 2020 démontrent les contraintes techniques et la nécessité de l'acceptation des populations, les referendums consultatifs sur la Mulatière et St Foy ont démontré que les populations de ces deux villes sont majoritairement contre le projet, comptez vous passer en force sans tenir compte des habitants? Quid du résultat du référendum sur Sainte-Foy/La Mulatière ??? Comment peut-on se baser sur les données d'un outil pour faire des projections et ne pas écouter les habitants qui se sont exprimés dans un referendum ?	Le référendum consultatif lancé par la mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon et par la mairie de La Mulatière est une initiative de ces 2 communes, indépendante de la démarche réglementaire de concertation organisée par le SYTRAL en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, sous l'égide de Garants de la Commission nationale du débat public. Il sera toutefois pris en compte comme une contribution collective lors de l'établissement du bilan de la concertation, à l'issue de celle-ci. A l'issue de cette concertation, le SYTRAL en tirera les enseignements et délibérera au printemps 2022 sur la poursuite des études si l'opportunité du projet, ou d'une alternative est confirmée.
Objectifs de la concertation	La concertation n'est pas terminée et on constate sur le site du SYTRAL que le projet du TPC ai présenté comme une réalisation qui sera faite pendant le mandat, avec un tracé déjà décidé. Comment cela est-il possible ? à quoi sert donc la concertation ? quel crédit apporter à cette concertation et aux intentions du SYTRAL ?	Les catégories "les réalisations" et "les projets à l'étude" de la carte interactive du plan de mandat permettent de montrer les différences de temporalité des différents projets du plan de mandat Destinations 2026. Par définition, un projet n'est jamais acté au moment de la concertation préalable. A l'issue de cette concertation, le SYTRAL en tirera les enseignements et délibérera au printemps 2022 sur la poursuite des études si l'opportunité du projet, ou d'une alternative est confirmée.

Rôle de la CNDP	Les garants vérifient ils que les questions soient représentatives des habitants (et non pas du Sytral) ?	Réponse des garants : Dans le cadre de la concertation, l'expression du public se fait de plusieurs façons : durant les stands mobiles avec des contributions déposées dans les cahiers de la concertation, sous forme d'avis et de questions sur le site internet, lors des prises de parole et sur le chat durant les visio-conférences. En tant que garants, nous sommes attentifs aux arguments, propositions d'alternatives et questionnement sur l'insertion du projet. Nous veillons à ce que tous les publics puissent s'exprimer. Ce qui est important pour nous est que les prises de paroles permettent aux participants de donner un point de vue argumenté ou de poser des questions. En effet, la CNDP ne mesure pas les « pour » et les « contre », mais demande aux personnes les arguments qui expliquent leur adhésion ou leur opposition. La participation est un temps d'échanges et de discussions qui doit éclairer la décision des responsables de projets et plus généralement des décideurs. Elle n'est pas assimilable à un sondage ou un référendum. C'est la qualité et la diversité des arguments échangés, non leur quantité, qui permettent de faire progresser la réflexion. (https://www.debatpublic.fr/cndp-une-entite-independante-671)
	Que pensent la CNDP des résultats du référendum ?	Réponse des garants : L'une des valeurs de la CNDP est l'argumentation : la CNDP ne mesure pas les « pour » et les « contre », mais demande aux personnes les arguments qui expliquent leur adhésion ou leur opposition. La participation est un temps d'échanges et de discussions qui doit éclairer la décision des responsables de projets et plus généralement des décideurs. Les référendums ayant eu lieu durant le temps de la concertation, nous les prendrons en compte dans le cadre de notre bilan, comme un élément de qualification de la mobilisation autour du projet.
	Pourquoi les garants n'interviennent-ils pas pour stopper cette concertation, qui mobilise l'argent du contribuable et pour un projet dont les communes concernées NE VEULENT PAS ? A quoi servent ces garants s'ils n'ont pas de pouvoir décisionnaire ???	Réponse des garants : Notre rôle de garants est de faire des préconisations pour assurer le bon déroulement de la concertation préalable sur le projet de transport par câble prévue entre le 15 décembre et le 15 février. Nous veillons notamment à ce qu'elle permette d'aborder : - l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet ; - les enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ; - les solutions alternatives. Cette concertation, étant ouverte à la réflexion sur les besoins de mobilité, a pour objectif d'apporter au maître d'ouvrage des éclairages pour la prise de décision, mais aussi au-delà du seul projet d'apporter des éléments de réflexion plus larges sur les besoins du territoire. Notre mission n'est pas de stopper la concertation mais bien d'entendre tous les arguments relatifs à l'opportunité et aux alternatives au projet. Vous pouvez retrouver notre lettre de mission : https://www.debatpublic.fr/projet-de-transport-par-cable-entre-lyon-et-francheville-1354
	Les 2 garants peuvent ils comptabiliser le nombre de questions posées et le nombre de questions effectivement répondues ?	Réponse des garants : Nous avons accès à une fichier compilant l'ensemble des questions et contributions déposées dans le cadre de la concertation. Encore une fois, nous ne nous focalisons pas sur une approche quantitative mais sur les sujets abordés et les différents arguments formulés. Dans le cadre de nos préconisations, nous avons demandé au maître d'ouvrage de répondre le plus précisément possible aux différentes questions posées par les participants, en fonction du stade d'avancement des études. Nous sommes conscients que vu le nombre de participants, toutes les questions n'ont pas pu obtenir une réponse précise. Elles sont cependant prises en compte et le SYTRAL y répondra prochainement. Si toutefois, de votre point de vue, certaines questions n'ont pas obtenu de réponses, nous vous invitons à nous l'indiquer.
Coût global	quel est le coût réel global du projet?	Le coût estimé du projet figure dans le dossier de concertation et est détaillé dans les études de faisabilité publiées par le SYTRAL mi-janvier (voir première réponse apportée). Le projet est financé par le SYTRAL et par une

	Pourquoi continuer à mettre de l'argent dans l'étude d'un projet dont manifestement les principaux concernés ne veulent pas, dont la pertinence n'est pas démontrée, et pour lequel vous n'avez pas de réponse sur les sujets techniques ? Rien n'est dit des sources de financements ? Des coûts prévus précisément ? Des indemnisations pour les propriétaires qui vont voir la valeur de leur bien chuter ? Tout manque encore de transparence Des retro commissions pour certains ?	subvention de l'Etat dans le cadre de l'appel à projets TCSP, dont le projet de transport par câble est lauréat. Le SYTRAL ne dispose pas d'étude à ce jour démontrant l'impact négatif supposé d'une ligne structurante de transports en commun comme le transport par câble sur la valeur des biens immobiliers situés à sa proximité.
Survol - Covisibilité	quelles seront les contraintes de survol ? De bruit ? de covisibilité ? Cabines occultées ou non ? quand vous parlez de 30% de foncier survolé qu'entendez vous par là : une maison privative = un immeuble, pourquoi ne pas compter le nombre de foyers impactés privés ou publique, la nuisance sera pour tous privés Comment les servitudes des propriétés survolées vont elles s'articuler ? Pour les secours des gens dans les cabines bloquées ... 24h/24h 7jours sur 7 ... les secours devront être à même de pénétrer dans les propriétés ?	Dans les transports par câble urbains, les cabines peuvent être conçues de manière à empêcher la visibilité verticale sur les habitations survolées. Avec des vitres assez hautes, pouvant être munies de systèmes type claustra, un plancher et des parois en partie basse opaques, la vision est essentiellement panoramique et la visibilité vers le bas très faible. Lors de la consultation des constructeurs, le Sytral a prévu d'exiger ce qui est appelé "la récupération intégrée" qui est un ensemble de dispositifs (moteurs de secours, dispositifs au niveau des pylônes etc) permettant de rappatrier systématiquement les cabines en stations, éventuellement en vitesse très lente. Plus d'informations sur les servitudes dans l'onglet "FAQ" de la plateforme Destinations 2026 (https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/55/)
Impact foncier et immobilier	Comment avez vous chiffré les indemnisations des propriétaires survolés, ainsi que ceux qui seront impactés par les nuisances sonores, visuelles, ou liées au trafic de la station ?	Les propriétés survolées nécessitant une servitude ou une acquisition seront identifiées lors de l'enquête publique, si le projet se poursuit. L'indemnisation sera calculée en lien avec France Domaine.
Vent- 17 questions	Une étude a-t-elle été faite concernant les jours avec du vent qui empêchent l'utilisation de transport aériens ? La dimension météorologique a-t-elle été prise en compte ? Je parle des vents violents qui nous ont notamment réveillés il y a deux nuits ? Le vent dans le couloir rhodanien n'impose pas une solution technique ? prendra t on le câble par canicule ou vent violent...?... ?	Comme pour tout projet d'infrastructure de transport, il n'est pas prévu d'indemniser la gêne visuelle à ce stade. Les études de faisabilité démontrent que le transport par câble est adaptée aux conditions météorologiques du territoire. Plus d'informations dans les onglets "FAQ" de la plateforme (https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/55/) et "Je m'informe".
Panne et taux de disponibilité	A Brest, le téléphérique ne marche pratiquement jamais. Quand il pleut, il est à l'arrêt, quand il y a du vent, il est à l'arrêt, quand il y a de l'orage, il est à l'arrêt, quand il est froid et qu'il gèle, il est à l'arrêt et même quand il y a de grosses chaleurs, il est à l'arrêt. On veut vraiment construire un téléphérique pour 4 mois de circulation dans l'année ? Pour chacune des technologies quel est le nombre de jours de fonctionnement impossible pour cause de vent, gel ou autres impondérables ? Quid des risques en cas de vent, d'incendie, ?	Le système de va et vient mis en place à Brest n'est pas une technologie envisagée pour la ligne Francheville-Lyon. Vous trouverez page 37 du dossier de concertation les différentes technologies existantes à ce jour. Le système du transport par câble de Brest est un cas particulier où le constructeur a proposé un certain nombre d'innovations mal maîtrisées qui a conduit à des pannes et périodes de travaux successifs. Parmi ces innovations, par exemple le fait que les cabines ne circulent pas en parallèle mais l'une au dessus de l'autre qui a été à l'origine de grosses difficultés d'équilibrage du système et donc de périodes d'arrêt. Le nombre de jours d'indisponibilité pour cause météo est précisé page 45 du dossier de concertation.
Sécurité dans les cabines	Question sécurité : si un utilisateur (utilisatrice) a un malaise, y aura-t-il une solution ? Ou si il y a un différent entre utilisateurs ? quid de la sécurité dans les cabines ?? Comment allez-vous gérer les risques d'attentats ? Et comment la sécurité dans les cabines sera assurée ?	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.
Insertion des pylônes et stations	Si l'objectif est le bien-être des habitants avec des déplacements plus doux, ... pourquoi poser des pylônes et des stations sur les espaces verts ? quelles sont les contraintes d'insertion sur St Foy ? comment le sytral a prévu de les résoudre ? combien de pylônes ? quelle hauteur ? L'implantation de stations est présentée comme un travail collaboratif avec ville et habitants ; mais qui en veut à Ste Foy ?	Les études de faisabilité publiées en janvier 2022 répondent à un certain nombre de questions posées jusqu'à présent. Il faut cependant garder en tête que ces études sont très amont, les éléments de calculs ont été fondés sur des hypothèses, des ratios et des retours d'expériences d'autres systèmes similaires. En effet, ces études visaient à travailler l'intérêt et l'opportunité du mode ainsi que les tracés possibles et rendant le meilleur service en termes de transport.

	Avec le réchauffement climatique, on parle de végétalisation des villes. Et là, on va bétonner avec les pylônes et les stations. N'est-ce pas un non sens écologique ? Quelle hauteur des stations ? Combien de tonnes de béton pour les pylônes? Pouvez vous préciser l'impact au sol de pilones de 50m ?? Quel impact au sol des stations du TPC ?	Si le projet devait être poursuivi et en amont du dépôt de l'ensemble des dossiers de demandes d'autorisations administratives et de la rédaction de l'étude d'impact, des études approfondies seront menées qui se s'appuieront cette fois sur un tracé et un système réel. Ces études à venir répondraient alors à vos questions de manière plus précise et surtout sur un tracé défini et non sur des hypothèses de tracés. Cette seconde phase n'interviendra que si le Sytral, à l'issue de la concertation, décide de poursuivre le projet.
Impact environnement et paysage	combien d arbres vont être etetes ? abattus ? séquence ERC : éviter réduire compenser, quelle est la compensation sur la commune de la perte d'un espace vert come le parc du Brûlet ? le sytral pense-t-il au derangement des espèces par les cabines, ou aux coupures de corridors de vie ou de chasse des animaux Insérer pylônes et stations dans ces zones d'urbanisation dense et résidentielle engendrera BEAUCOUP DE PLUS DE PRÉJUDICES QUE D'AVANTAGES : destruction de maisons, destruction d'arbres et d'espaces verts, préjudices visuels, sonores et financiers. - C'EST UN PROJET ANTI-ÉCOLOGIQUE : Cela détruira de nombreux espaces verts de la ville qui en font une ceinture verte de Lyon : parc du Brûlet, vignes de Montray, Grand Vallon... Il n'y a pas besoin d'être écologiste pour se rendre compte qu'il sera irréversible de sacrifier les arbres (coupe nécessaire sous les pylônes) et de détruire nos parcs qui ont été préservés par une municipalité qui n'avait pourtant pas les mêmes affinités écologiques que votre EELV. Avez-vous réellement pris en compte les impacts environnementaux de ce projet (DESTRUCTION DE LA FAUNE ET DE LA FLORE) ? Comment un projet écologiste peut-il envisager la destruction d'un parc naturel ? survoler un patrimoine classé, est-ce possible ? Quid des impacts environnementaux? Sont ils quantifiés? Rien dans le dossier de concertation Pas d'étude paysagère... pas de photomontages avec les points de vue alors que c'est un sujet majeur bien connu depuis longtemps... depuis le Brûlet, depuis Fourvière, depuis la place Bellecour, ... en faisant réagir l'UNESCO , dont Lyon ne bénéficie largement ... et si Lyon perdait son classement du fait de ce projet?	Les études de faisabilité publiées en janvier 2022 répondent à un certain nombre de questions posées jusqu'à présent. Il faut cependant garder en tête que ces études sont très amont, les éléments de calculs ont été fondés sur des hypothèses, des ratios et des retours d'expériences d'autres systèmes similaires. En effet, ces études visaient à travailler l'intérêt et l'opportunité du mode ainsi que les tracés possibles et rendant le meilleur service en termes de transport. Si le projet devait être poursuivi et en amont du dépôt de l'ensemble des dossiers de demandes d'autorisations administratives et de la rédaction de l'étude d'impact, des études approfondies seront menées qui se s'appuieront cette fois sur un tracé et un système réel. Ces études à venir répondraient alors à vos questions de manière plus précise et surtout sur un tracé défini et non sur des hypothèses de tracés. Cette seconde phase n'interviendra que si le Sytral, à l'issue de la concertation, décide de poursuivre le projet.
Pollution lumineuse	Pouvez-vous nous donner les résultats des études d'impact quant à la pollution visuelle lumineuse la nuit ?	L'étude d'impact sera réalisée dans un second temps, si le SYTRAL décide de poursuivre le projet à l'issue de la concertation.
Technologie	C'est un monocâble ou un tri câble qui est budgété ? quelle est la technologie choisie? Quelle technologie privilégiée ? Cela aura forcément un impact cout/rentabilité	Les études d'opportunité ont été réalisées avec l'hypothèse d'une technologie monocâble, qui est un choix raisonnable et adapté au besoin. Toutefois, le choix de technologie est toujours ouvert à ce jour et ne sera décidé qu'à l'issue de la concertation. A noter qu'une ligne de transport en commun n'a pas vocation à être rentable mais à répondre à un besoin de mobilité.
Intérêt et objectifs du projet	Quid de la question de la pertinence du projet / objectif affiché. Non au TPC mais oui a l'amélioration de l'existant : plus de bus aux heures de pointes, double bus, lignes express, voies propresLes bus sont saturés a des horaires tres precis et sont vides en journée. Le TCP emprunterait le même trajet que le C19, qui met 20 minutes du plan du loup à Perrache. Quel intérêt ? Les bus sont bondés à certains horaires, plutôt vides à d'autres, un TPC qui tourne toute la journée n'est-il pas un gâchis, tant au niveau économique qu'écologique ?	Des améliorations notamment en termes d'amplitude horaire ont été votées en conseil syndical de décembre pour la ligne C20 en heure de pointe du soir avec une fréquence de 15 minutes. La ligne 14 (entre Francheville et Oullins) fait également l'objet d'une étude de renforcement indépendamment du projet de ligne de transport par câble. Le projet de ligne de transport par câble n'a pas vocation à se substituer à cette amélioration mais à la compléter. Par ailleurs, la seule amélioration de l'existant ne suffit pas à répondre aux besoins de mobilité identifiés sur ce territoire. La variation de la fréquentation au cours de la journée est une problématique d'exploitation qui touche toutes les lignes de transport en commun. Le transport par câble n'y fait pas exception.

	Face à l'opposition manifeste et massive des habitants de communes directement concernées (La Mulatière, Sainte Foy Les Lyon) aussi bien par l'implantation et que par l'utilisation future du transport par câble, pourquoi promouvoir ce projet et générer autant d'hostilité au sein de la population dans une période par ailleurs bien perturbée où l'action politique devrait d'abord rechercher à renforcer le vivre ensemble ? Si il y a moins de monde sur les bus actuellement, et que vous hésitez à renforcer ces lignes, quel est l'intérêt d'investir dans un tpc ? Les 2 trajets nord TPC ne passent pas par La Mulatière et ne répondent pas aux objectifs de base du projet qui incluent les déplacements pour Ste Foy, Francheville et la Mulatière Est-ce normal ? quelle est a plus value du transport par câble pour les écoles ? à combien estimez vous la baisse du trafic véhicules avec ce projet ?	Les deux fuseaux Nord ne passent effectivement pas par la Mulatière mais desservent une population plus nombreuse et génèrent un important report modal. Le SYTRAL a considéré que ces fuseaux étaient intéressants. C'est pourquoi ils sont soumis à la concertation. Les estimations de report modal de chaque fuseau sont fournies dans les études de faisabilité, disponibles ici : https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/ff/116/
BHNS	Pourquoi les lignes de BHNS sont en proposition ligne unique face au TPC ? Une ligne Francheville vers les métros d'Oullins et de Gorge de Loup serait efficace	Compte tenu du territoire et des besoins de mobilité, le mode bus à haut niveau de service constitue une réponse intéressante et adaptée, bien que plus contraignante pour son insertion. Le renforcement de la ligne 14 entre Francheville et Oullins est indépendant du projet de ligne de transport par câble. Un travail est actuellement mené afin d'améliorer à court terme son temps de parcours, grâce notamment à des priorités aux feux et la création de couloirs bus dans les secteurs les plus congestionnés où le foncier le permet. Le tram-train de l'ouest lyonnais, qui entrera prochainement dans la tarification TCL, offre déjà une liaison efficace entre Francheville et Gorge-de-Loup.
Durée de vie d'un TPC	Quelle est la durée de vie d'un téléphérique ? Le TPC sera-t-il toujours pertinent en 2030 ? ou si le métro E est enfin créé ?	Le transport par câble et le métro E (ou leurs alternatives) ne desservent pas les mêmes corridors, ils sont complémentaires. La durée de vie d'un système de transport dépend de nombreux facteurs, comme les choix technologiques, l'évolution des normes, le choix du constructeur... Les études réalisées se basent justement sur des projections 2030, qui confirme le besoin de mobilité auquel le transport par câble (ou ses alternatives) a vocation à répondre.



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

du 15 novembre 2021 au 15 février 2022

Réunion Publique Sainte Foy Lès Lyon

Mardi 11 janvier 2022

Construisons ensemble le transport par câble

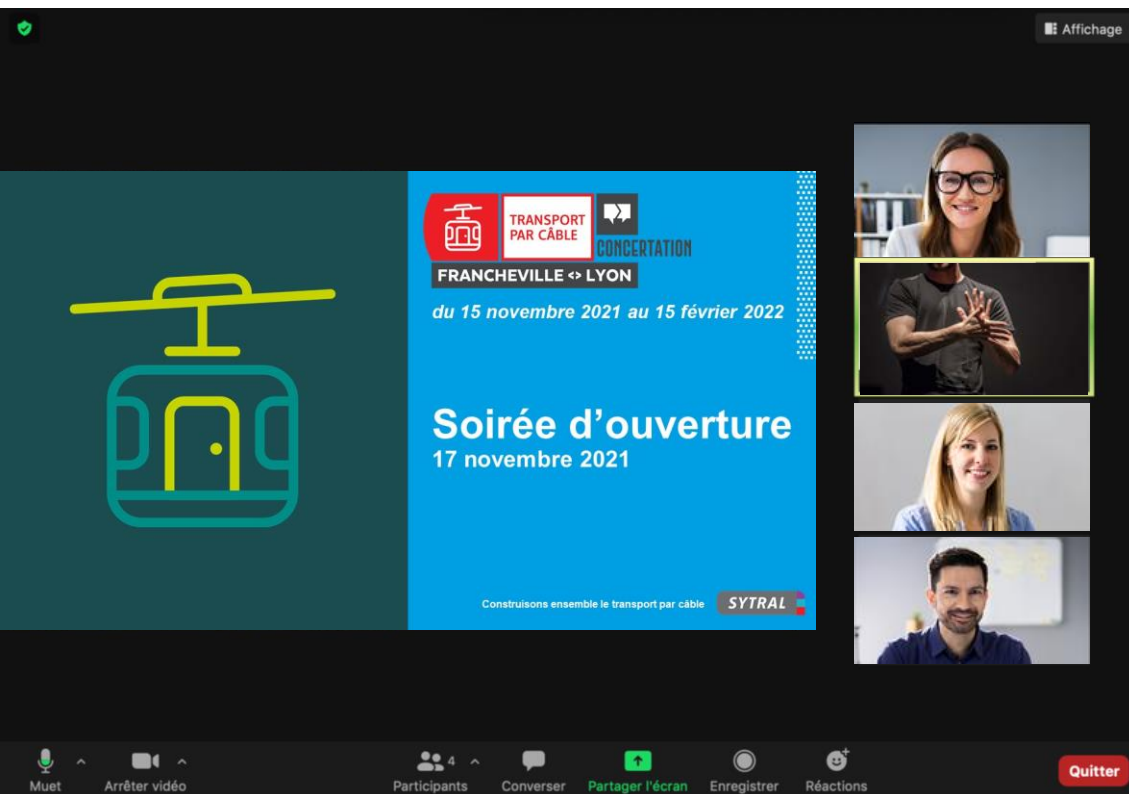
SYTRAL

Introduction

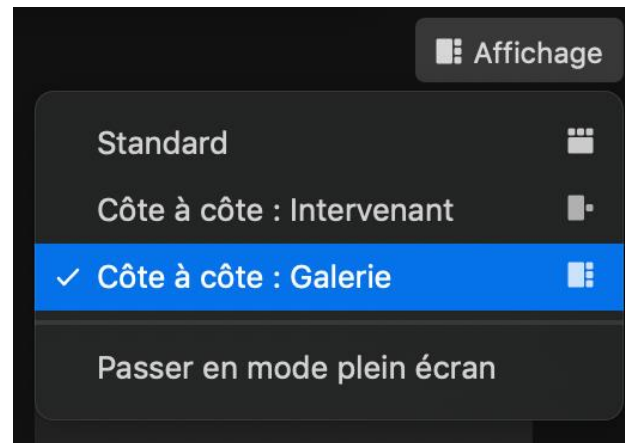


Pour suivre cette réunion en langue des signes

1 Cliquez sur AFFICHAGE



2 Cliquez sur GALERIE



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

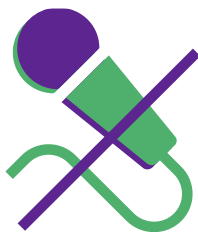


Si vous souhaitez voir le traducteur en plein écran, cliquez sur AFFICHAGE / INTERVENANT

Mode d'emploi pour une réunion réussie

En visio sur ZOOM

**Durant la
présentation initiale**



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



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



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

Après la réunion

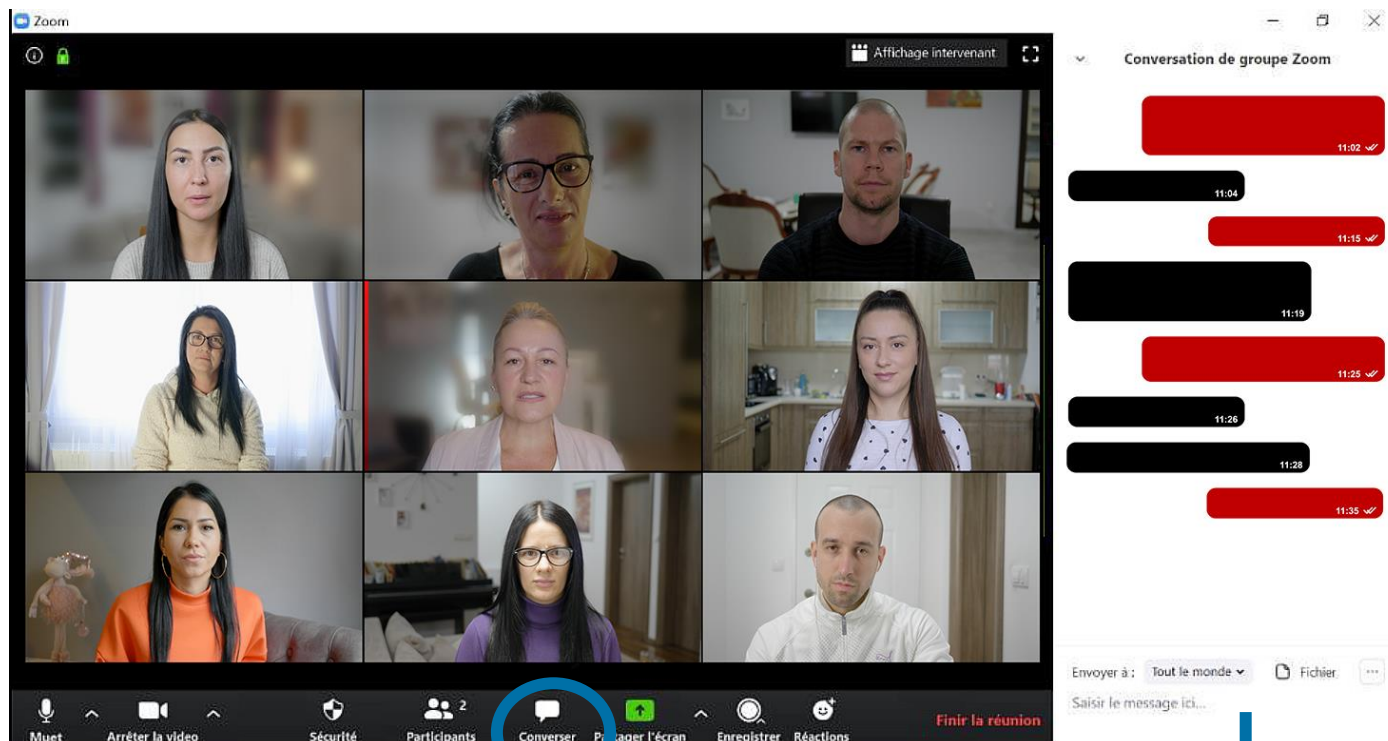
Possibilité de déposer vos avis ou remarques après la réunion sur franchevillelyon-sytral.fr



Donner votre avis : comment faire ?

En visio sur ZOOM

Sur franchevillelyon-sytral.fr



UTILISER LE TCHAT
POUR DONNER VOTRE AVIS



POSER UNE QUESTION OU DONNER
VOTRE AVIS

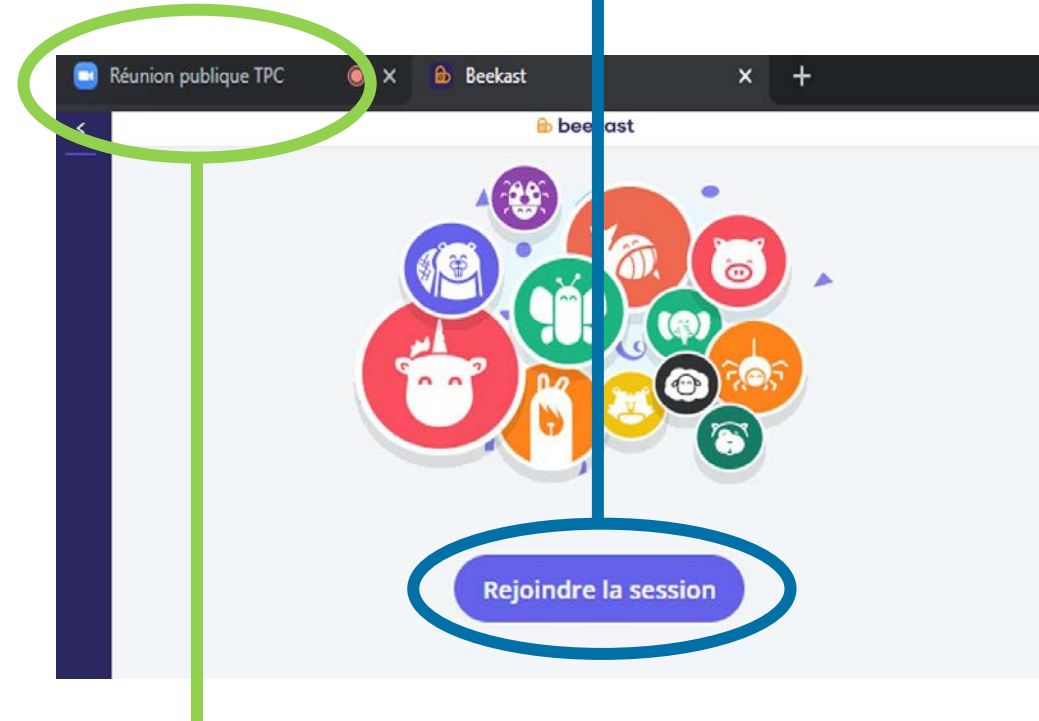
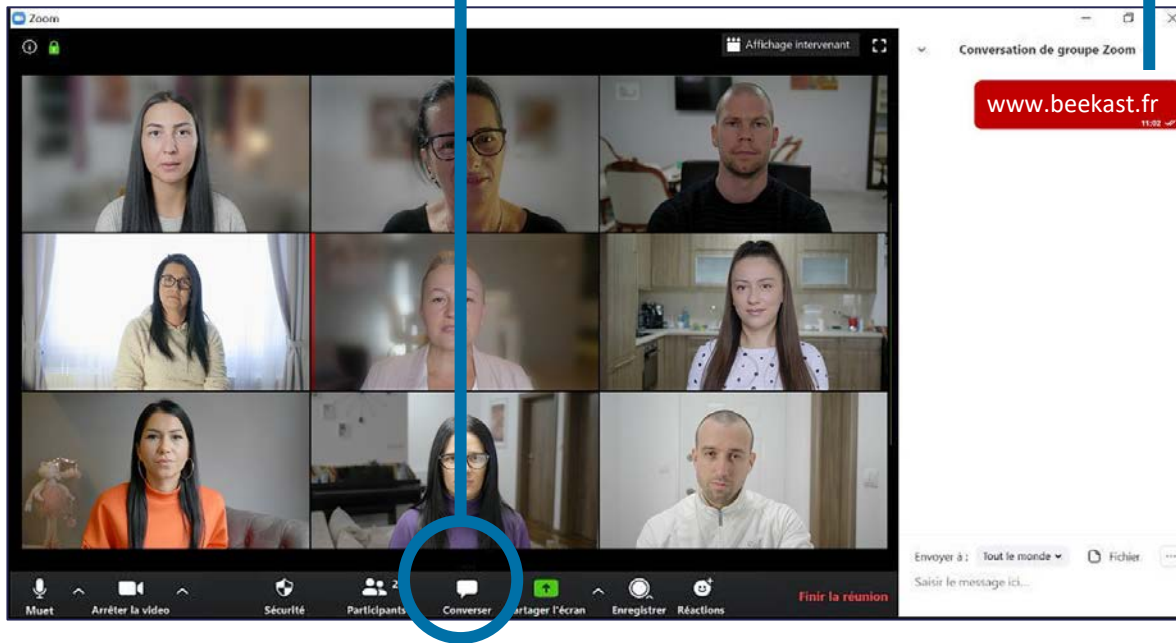


Comment contribuer sur Beekast ?

APPUYER SUR CONVERSER POUR
ACCÉDER AU FIL DE DISCUSSION

CLIQUER POUR OUVRIR LE LIEN
BEEKAST DANS UN NOUVEL ONGLET

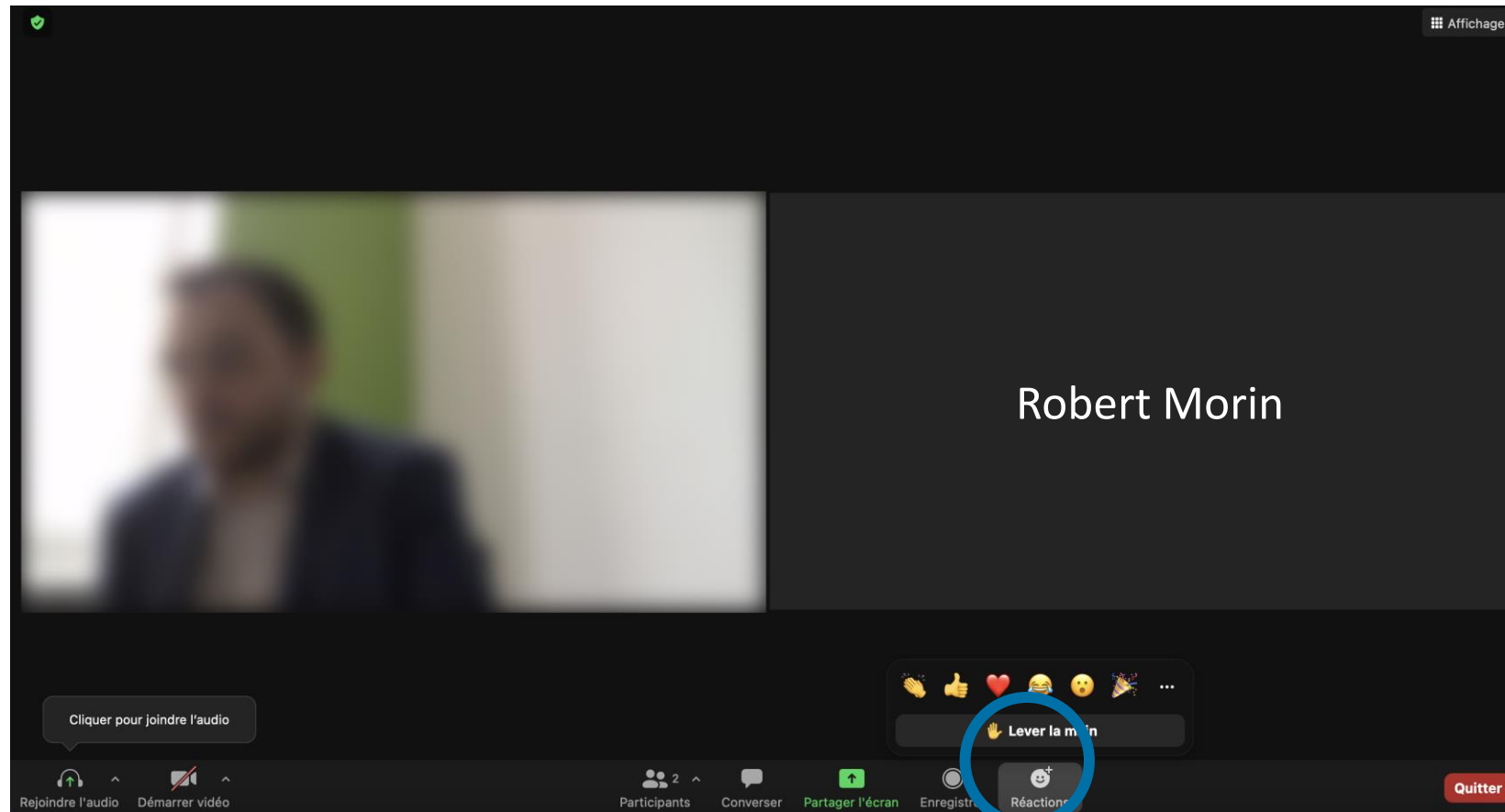
CLIQUER SUR REJOINDRE LA SESSION
POUR CONTRIBUER



REVENIR SUR VOTRE ONGLET ZOOM
POUR SUIVRE LA REUNION PUBLIQUE



Outil « Lever la main » : comment faire ?



LEVER LA MAIN POUR DONNER
VOTRE AVIS OU POSER UNE
QUESTION



Un numéro de téléphone à disposition

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

+33 1 8699 5831

+33 1 7037 2246

+33 1 7037 9729

+33 1 7095 0103

+33 1 7095 0350

ID de réunion : 874 3120 8416

Les règles du jeu



Dialogue et
écoute



Recueil des
contributions



Respect des
intervenants

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

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

Les intervenants ce soir

ELU

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

GARANTS CNDP

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

ANIMATION

- > **Marilyne GENEVRIER**
Animatrice-Modératrice

SYTRAL

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

BUREAU D'ÉTUDES

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

Sondage pour mieux vous connaître

Lien Beekast disponible dans le tchat
ouverture dans une nouvelle fenêtre

Dans quelle ville résidez-vous ?

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

Nous vous attendons sur Beekast

Déroulé de la réunion publique

Introduction : Vice-Président, Garants

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

Modely, outil de modélisation

Analyse des flux, perspectives 2030, zoom sur Sainte-Foy-lès-Lyon

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**

100



SOUTENIR LA RELANCE ÉCONOMIQUE LOCALE

4 grands objectifs pour la desserte Francheville <>Lyon

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



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



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



Apaiser les communes et quartiers desservis en diminuant le trafic automobile



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

Phase 1 : 15 novembre 2021 au 5 janvier 2022

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

Une réunion d'ouverture



Soirée d'ouverture projet transport par câble Francheville Lyon

Des stands mobiles dans les communes



2297 participants
1407 contributions
861 questions



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

Des attentes sur les transports en commun

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

Des dessertes à réaliser

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

Des réserves fortes sur le mode transport par câble urbain

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

Le mot des Garants CNDP

Claire MORAND & Jean-Luc CAMPAGNE

Construisons ensemble le transport par câble



SYTRAL

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



Claire Morand



Jean-Luc Campagne

Indépendance

Neutralité

Transparence

Egalité

Argumentation

Inclusion

Pour une concertation sincère et transparente

Séquence 1

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

Nicolas MALLOT, Directeur Général Adjoint

Anne CLABAUT, Chef de projet de transport par câble

Les données déplacements issues de l'outil multimodal Modely,

Un modèle de modélisation multimodal des déplacements



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

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

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

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

situation 2015

Flux de Déplacements par jour en 2015



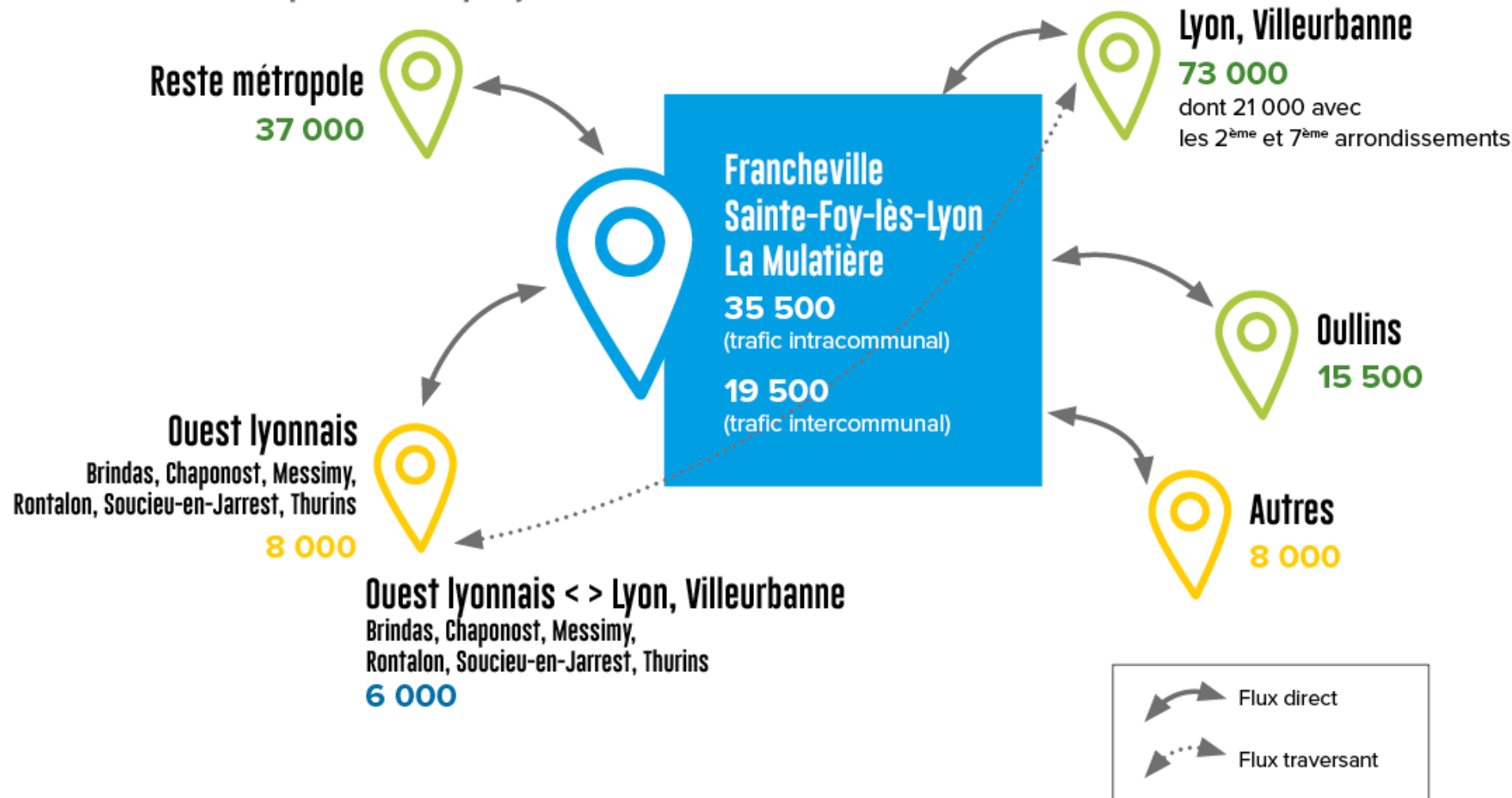
55 % réalisés en voiture



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

situation 2030

Flux de Déplacements par jour en 2030

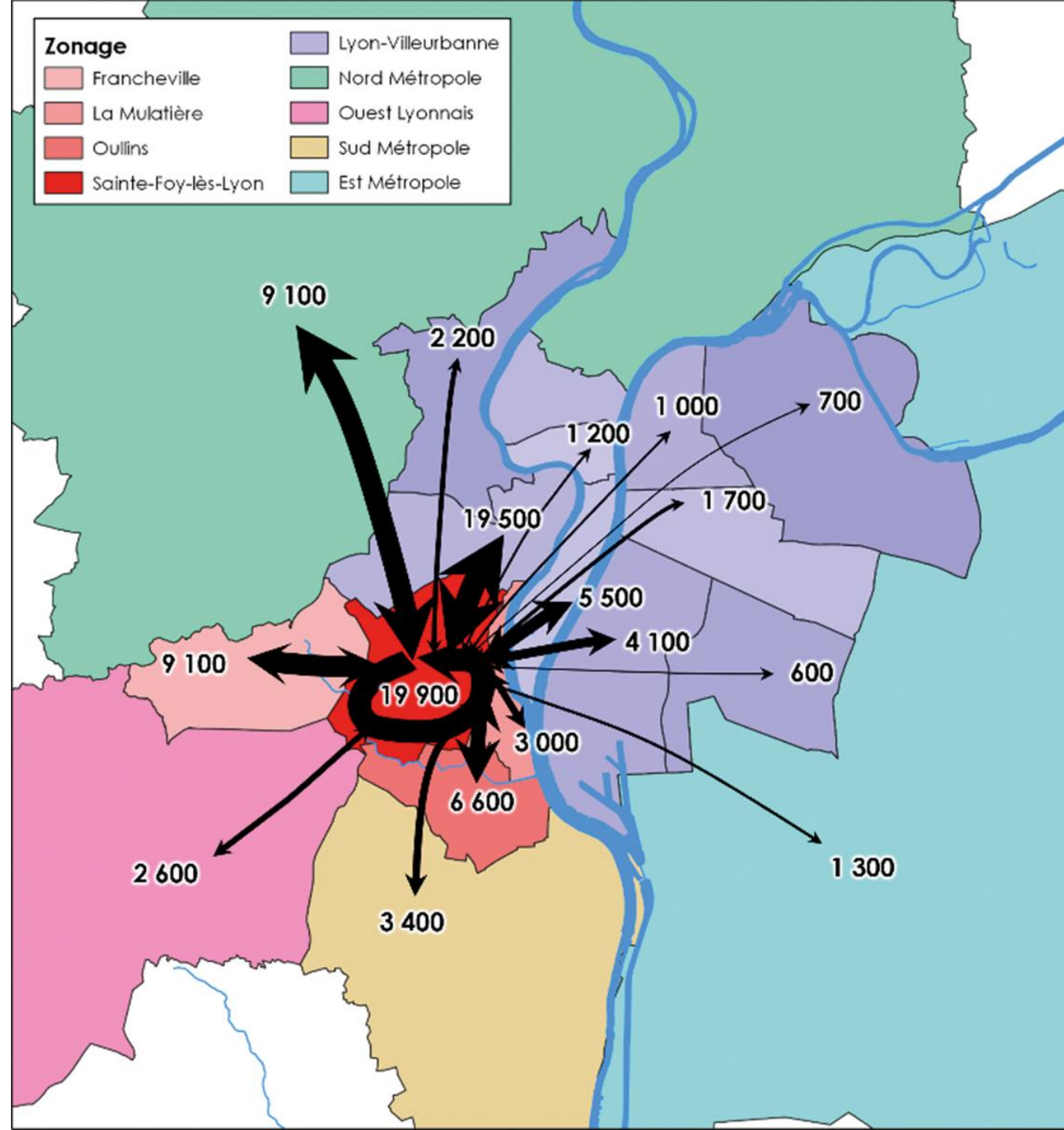


+ 27 500 habitants
+ 14 000 déplacements

50 minutes pour relier Francheville à Lyon

Zoom sur la mobilité de Sainte-Foy-lès-Lyon

- **Un fort lien avec Lyon 5^{ème}**
(majoritairement en modes doux)
- **Des déplacements importants vers et depuis Francheville, Oullins et Lyon 2^{ème} et 7^{ème}**
- **Une place importante de la voiture dans les déplacements internes**
- **L'utilisation la plus importante des transports en commun est dans les trajets vers Lyon**



Quels sont vos besoins de mobilité ?

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

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

- > Lyon 2^{ème}
- > Lyon 5^{ème}
- > Lyon 7^{ème}
- > La Mulatière
- > Francheville
- > Oullins
- > une autre commune plus à l'ouest
- > Tassin-la-Demi-Lune
- > une autre destination plus à l'est

Nous vous attendons sur Beekast

Quels sont vos besoins de mobilité ?

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

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

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

Nous vous attendons sur Beekast

Vous avez la parole

**Vos avis sur les besoins de mobilité
de l'ouest de la Métropole
et de Sainte-Foy-lès-Lyon**

Séquence 2

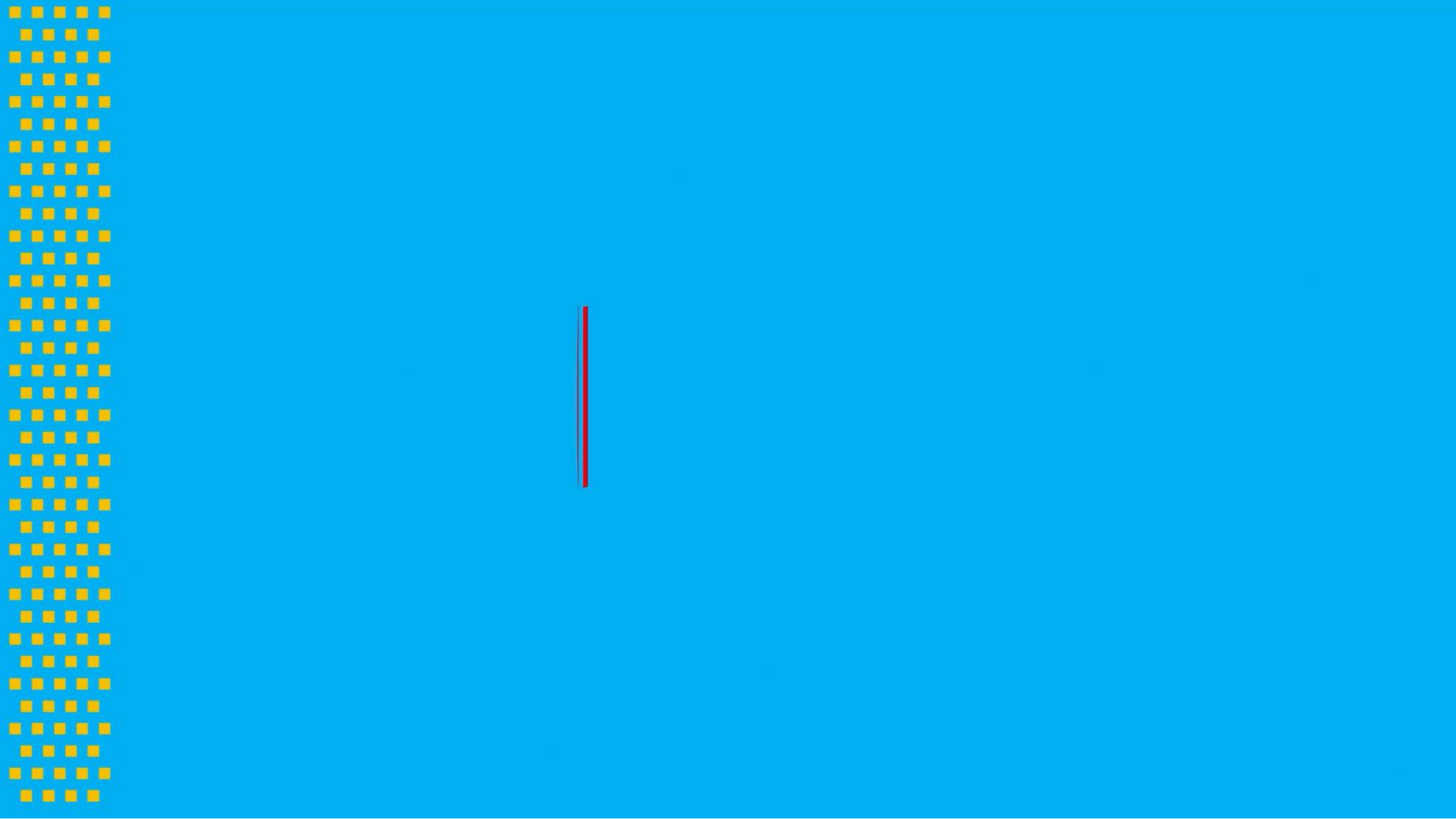
Projet : itinéraires, insertion, fréquentation et modes envisagés

Nicolas MALLOT, Directeur Général Adjoint

Anne CLABAUT, Chef de projet de transport par câble

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





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



Rappel des règles de conception



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

Composantes d'un système

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

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

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

Les stations : critères d'implantation



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



Coblence, Allemagne

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

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



La ligne de câble

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

Les pylônes : interdistance

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

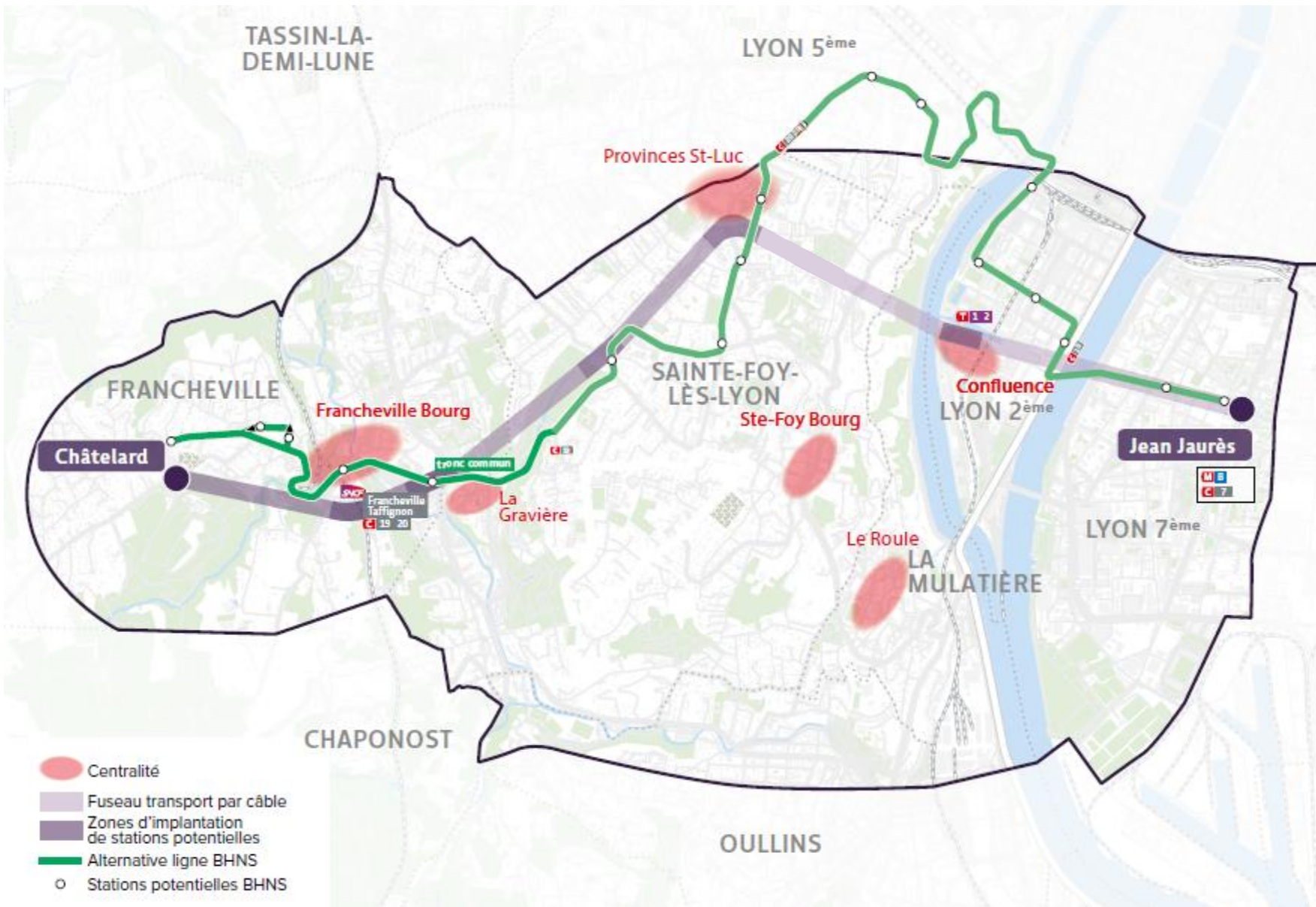


Londres, Angleterre

**Optimisation finale
avec le concepteur
constructeur**

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

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



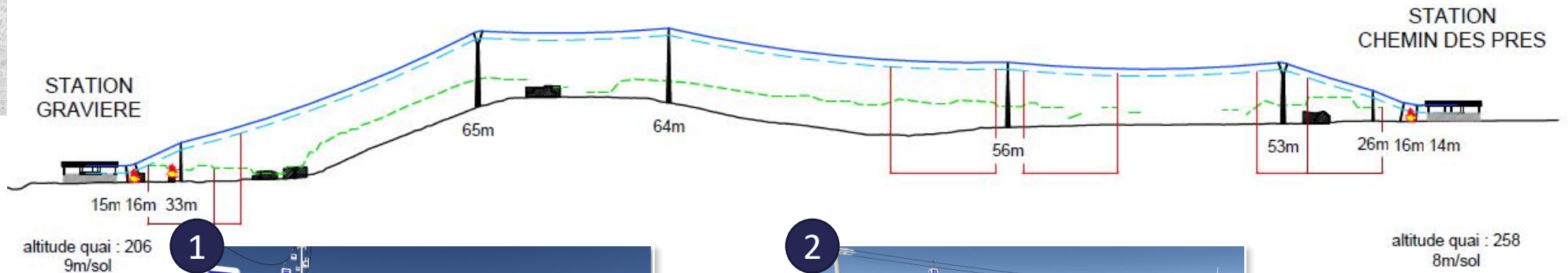
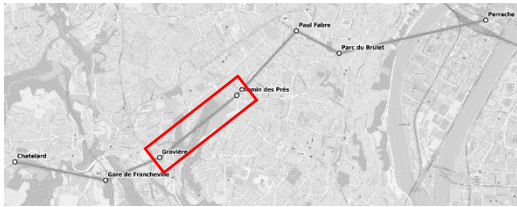
Profil présenté à titre indicatif

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

La suite des études permettra de les optimiser.

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

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



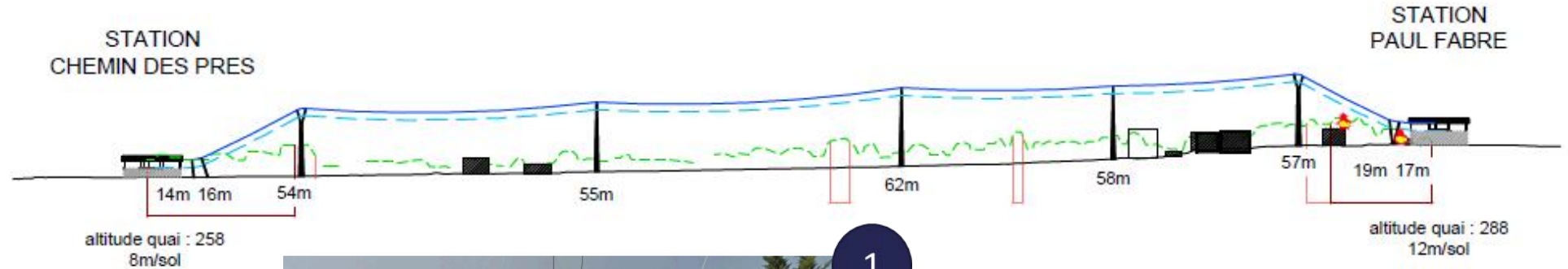
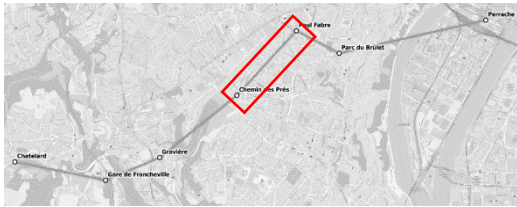
Profils présentés à titre indicatif
Non définitifs, ils permettent de s'assurer de la faisabilité et d'illustrer les impacts du système.

La suite des études permettra de les optimiser.



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

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



Profils présentés à titre indicatif

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

La suite des études permettra de les optimiser.



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

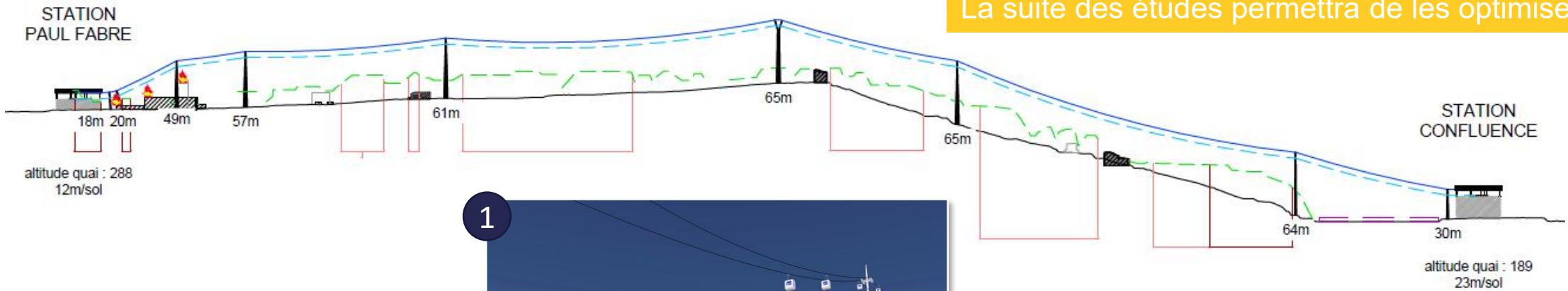
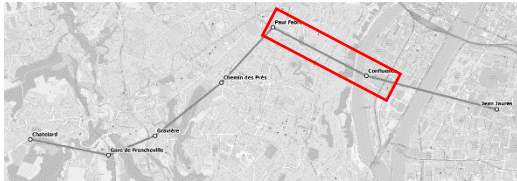
Exemple du Fuseau Nord : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> Confluence <> Lyon 7 Jaurès



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.

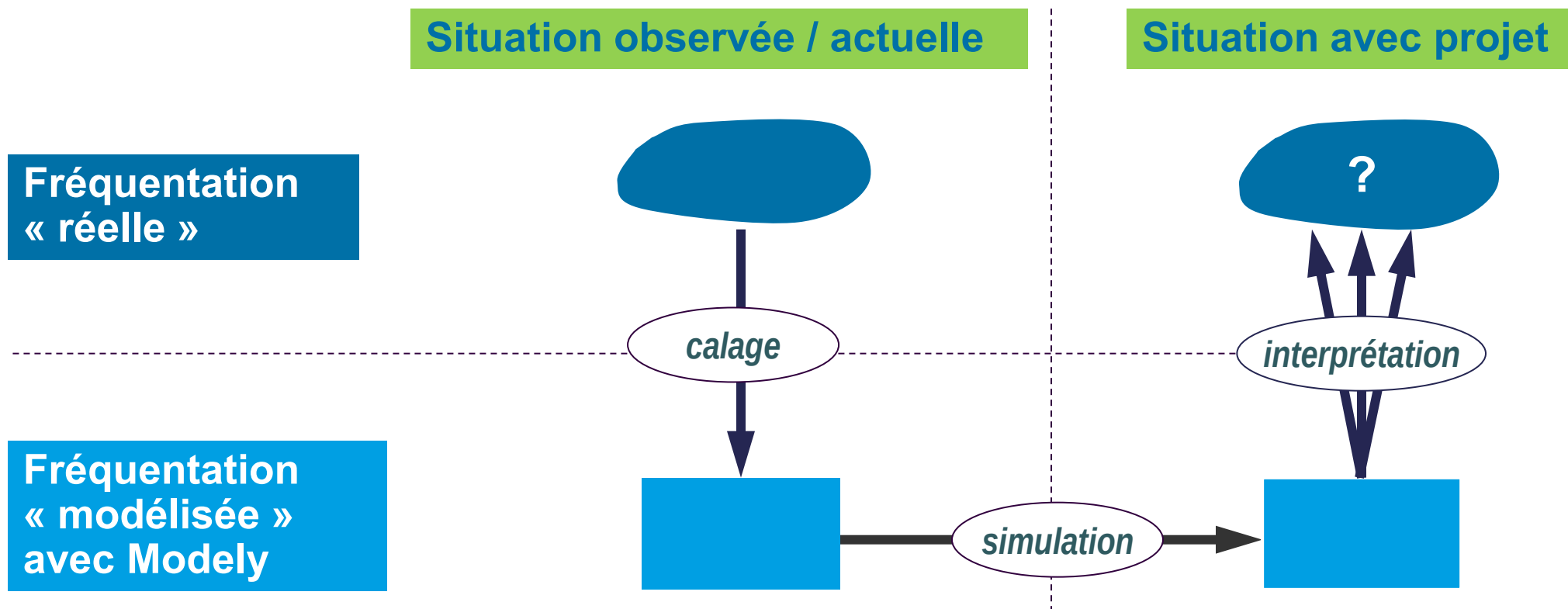


1



Méthodologie pour l'estimation de la fréquentation

- Analyses ont été effectuées à l'aide du modèle multimodal MODEL Y d'avril 2020.
- Modèle utilisé au sein de la métropole lyonnaise pour préciser les besoins (origine destination, mode de transport, période de déplacement...) et évaluer les impacts des différents projets transport.



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
-

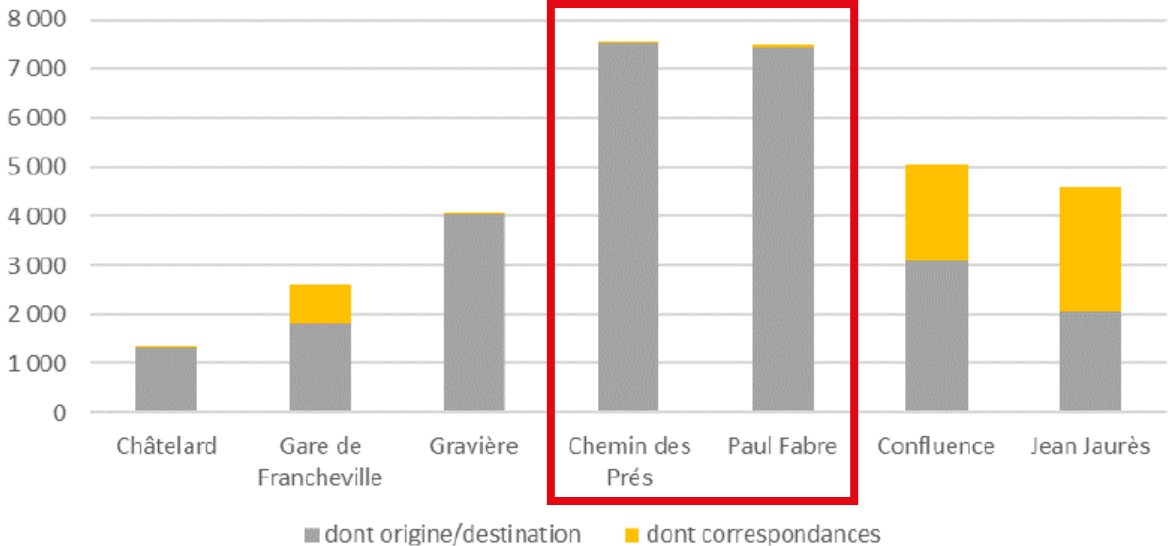
Zoom sur la fréquentation à Sainte Foy Lès Lyon

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

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

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

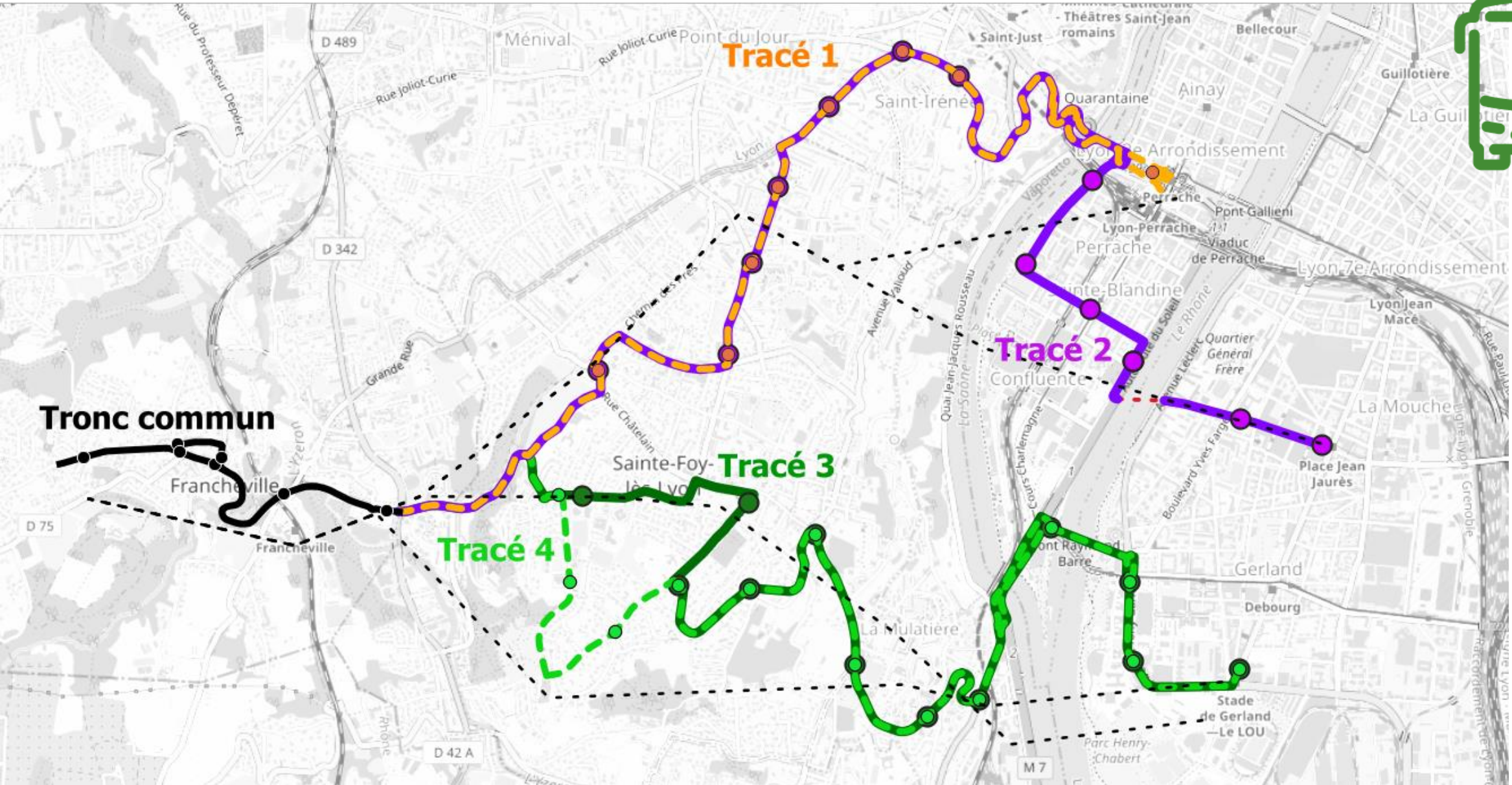
NB : Le total des montées et descentes sur la ligne est égal au double du nombre de voyages



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

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

4 tracés alternatifs en BHNS soumis à la concertation



Fréquentations des fuseaux en transport par câble et BHNS



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

Données brutes

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



Pour mieux connaître vos attentes

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

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

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

Nous vous attendons sur Beekast

Pour mieux connaître vos attentes

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

Pour répondre aux besoins de mobilité du territoire, pensez-vous qu'il existe d'autres solutions que le transport par câble ou le BHNS ?

- > Oui, le vélo
- > Oui, la marche à pied
- > Oui, plus de fréquences de bus
- > Oui, de nouvelles lignes de bus
- > Autre
- > Non

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

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

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

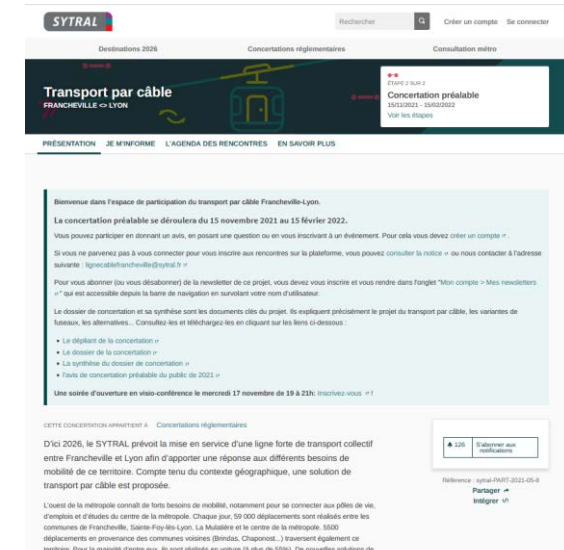
Stand mobile à Francheville

- Francheville : samedi 22 janvier de 9h à 12h

Des ateliers thématiques en visio conférence

- Intermodalité : mercredi 12 janvier à 18h30
- Accessibilité (sur invitation)

Un processus d'échanges jusqu'au 15 février 2022



ESPACE DE CONTRIBUTIONS
ET INSCRIPTIONS



EN SAVOIR + :
FRANCHEVILLELYON-SYTRAL.FR

Conclusion

Enseignements de la soirée



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

Merci de votre participation

Rendez-vous sur
francheville lyon-sytral.fr

Construisons ensemble le transport par câble

SYTRAL