

Soirée d'ouverture

17 novembre 2021 en visio-conférence

COMPTE-RENDU

Intervenants

> Animation

- Maryline GENEVRIER - Journaliste

> Intervenants

- Bruno BERNARD – Président du SYTRAL
- Jean-Charles KOHLHAAS – Vice-Président délégué du SYTRAL
- Grégory DOUCET – Maire de Lyon
- Véronique DECHAMPS – Maire de La Mulatière
- Célia GOUBET – Adjointe à la Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon
- Anne CLABAUT – Chef de projet Transport par câble
- Séverine LARDELLIER – Responsable concertation

> Garants CNDP

- Jean-Luc CAMPAGNE
- Claire MORAND

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

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, avec une retransmission en direct sur la chaîne YouTube du SYTRAL.

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

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

760 participants environ : 517 participants connectés au maximum sur Zoom, 240 sur Youtube.

La présentation est disponible en annexe de ce document.

A noter :

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

https://www.youtube.com/watch?v=siOlFol_Ruk

Contexte de la rencontre

Le projet de ligne de transport par câble entre Francheville et Lyon est inscrit au Plan de mandat 2021 - 2026 du SYTRAL, Autorité organisatrice des mobilités pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise.

Ce projet a pour objectif une desserte des communes de Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière et Francheville, permettant d'offrir une liaison rapide vers Lyon, avec une offre régulière, des temps de trajets réduits et fiables, dans des conditions de confort et de sécurité optimum pour les usagers. Compte tenu de la géographie fracturée du secteur et de l'exigüité du réseau viaire, le transport par câble, économe en espace, est ainsi une hypothèse de mode adaptée au contexte territorial. Quatre fuseaux sont envisagés à ce stade.

Pour accompagner ce projet, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 15 novembre 2021 au 15 février 2022.

Les objectifs de cette rencontre étaient les suivants :

- Partager le cadre, les modalités et le calendrier de la concertation (sous l'égide des garants de la Commission nationale du débat public),
- Présenter les enjeux de mobilité, l'opportunité du projet, la solution transport par câble et ses alternatives,
- Recueillir les observations et avis afin de questionner l'opportunité du projet et de l'enrichir,
- Répondre aux premières questions, échanger avec le public.

Ouverture de la réunion

L'animatrice, Maryline Genevri, lance la réunion en rappelant que cette réunion d'ouverture 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 et les règles permettant le bon déroulement de la soirée. Elle précise à tous que cette réunion est enregistrée et diffusée en direct sur YouTube : les participants qui le souhaitent peuvent ainsi couper leur caméra.

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

1. Le constat d'un besoin de mobilité, une réponse, le transport par câble
2. Zoom sur la concertation
3. Temps d'échanges : questions/réponses
4. Clôture et prochaines étapes

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

- Francheville 8%
- Sainte-Foy-Lès-Lyon 65%
- La Mulatière 9%
- Lyon 2ème arrondissement 1%
- Lyon 7ème arrondissement 3%
- Lyon 5ème arrondissement 9%
- Oullins 1%
- Autre ville ou arrondissement de Lyon 4%



L'animatrice donne ensuite la parole au Président du SYTRAL.

Accueil par Bruno Bernard, président du SYTRAL

Bruno Bernard, Président du SYTRAL, introduit ce temps collectif en remerciant les garants, élus, représentants des associations et habitants de leur présence.

Il présente le cadre plus large dans lequel s'inscrit le projet de transport par câble : 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 du projet de transport par câble qui relierait Lyon à Francheville en expliquant que durant cette concertation l'état des lieux de la mobilité, l'opportunité du projet, des alternatives et les différents fuseaux du transport par câble seront débattus.



Enfin, il explique que cette concertation a été voulue transparente et fiable par le SYTRAL, d'où le choix de la placer sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public.

Le mot des garants

Claire Morand souligne que la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante. Elle rappelle que les garants, neutres et indépendants sont désignés sur une liste de la Commission Nationale du Débat Public et reçoivent d'elle une lettre de mission pour le projet.

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
- veiller à l'inclusion de tous les publics,
- garantir le bon déroulement du processus de concertation.

Elle rappelle que les garants remettront au maître d'ouvrage un bilan de la concertation qui comprendra des recommandations auxquelles le SYTRAL, maître d'ouvrage du projet, devra répondre.

Jean-Luc Campagne précise que le dispositif de concertation permet une progressivité des échanges en 3 temps :

- état des lieux des mobilités,
- opportunités du projet, alternatives au projet,
- principes d'insertion.

Le constat d'un besoin de mobilité, une réponse, le transport par câble

Anne Clabaut, chef de projet de la ligne de transport par câble Francheville <> Lyon présente le besoin de mobilité, et la réponse envisagée par le SYTRAL, le transport par câble.

Ce nouveau mode de transport en commun, en plein essor présente de nombreux avantages et constitue une solution adaptée aux contraintes naturelles et urbaines de l'ouest lyonnais (Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière), pour relier le centre de la métropole.

Une alternative en BHNS est également proposée pour les 4 fuseaux envisagés.

A noter :

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

Une courte vidéo présente les 4 fuseaux soumis à la concertation.

Anne Clabaut termine par la présentation du calendrier prévisionnel des études avec :

- La concertation du 15 novembre 2021 au 15 février 2022,
- Le Bilan des Garants en mars 2022,
- Les enseignements du SYTRAL au printemps 2022,
- Un vote en conseil d'administration du SYTRAL sur la suite du projet (validation du transport par câble ou mise à l'étude d'alternatives) dès mai 2022,
- En cas de vote favorable à partir de l'été 2022 : la poursuite des études et le lancement de la concertation continue.

Zoom sur la concertation

Séverine Lardellier, responsable Concertation du SYTRAL présente ensuite le dispositif de concertation mis en place.

En amont de la concertation une étude d'opinion a été réalisée pour comprendre les attentes. Elle s'est tenue via 2 canaux : une enquête internet sur la base du volontariat et une enquête de terrain sur un échantillon représentatif de la population concernée, selon la méthode des quotas. Ces éléments ont permis d'évaluer la perception du transport par câble et les attentes sur les modalités de concertation.

La concertation est organisée en trois temps pour le projet de transport par câble :

- Un temps pour informer et échanger sur le constat et présenter l'opportunité du projet ;
- Un temps pour débattre de l'opportunité du projet ;
- Un temps pour échanger sur les usages et l'insertion du projet.

Elle rappelle que tout au long de la concertation, différents événements et temps d'échanges sont prévus :

- Stands mobiles en novembre-décembre ;
- Réunions publiques communales à partir de janvier ;
- Ateliers thématiques entre fin janvier et mi-février.

Elle présente également 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

À la suite de la présentation du projet, 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.

Temps d'échanges : questions/réponses

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

A noter : Michel Rantonnet, Maire de Francheville était excusé pour l'occasion.

Prise de parole des élus

Gregory Doucet, Maire de Lyon, indique que le territoire de la métropole est soumis à de nombreux obstacles de franchissement. Il est nécessaire de pouvoir apporter des solutions de déplacements qui répondent aux besoins des habitants. Il indique que le transport par câble est une solution intéressante à envisager. Il se déclare plutôt

favorable à ce projet et sera particulièrement vigilant sur son insertion urbaine (localisation des pylônes et survol par les cabines).

Il remercie les participants et les garants de leur présence et invite tout le monde à participer à cette concertation.

Véronique Déchamps, maire de La Mulatière, indique ne pas être opposée au dialogue à condition que les échanges fonctionnent dans les deux sens, mais se déclare opposée au transport par câble. Elle ajoute ne pas être satisfaite des modalités de concertation ni des documents de concertation, qu'elle estime biaisés, mais qu'elle favorisera la diffusion de l'information sur ce projet. Elle précise que ce projet concerne avant tout des humains qui vont subir des nuisances, des expropriations, la dévalorisation de leur cadre de vie et de leurs biens... Pour elle, La Mulatière est la commune la plus impactée en termes de foncier survolé.

Elle indique organiser un référendum consultatif sur la commune de La Mulatière le 28 novembre. Elle invite tous les habitants de sa commune à participer et à se mobiliser. Elle souhaite que cette concertation mobilise largement et que l'intérêt collectif l'emporte.

Synthèse des échanges

L'animatrice alterne les questions « à main levée » et les remontées de questions du tchat.

Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

Un participant, habitant d'Oullins, souhaite savoir qui a réalisé l'enquête de terrain et selon quelle méthodologie. Il souhaite également savoir pourquoi la majorité des rencontres seront réalisées en visioconférence.

Séverine Lardellier répond que l'enquête de terrain a été réalisée par le cabinet Nova7 du 28 juin au 3 juillet. Les résultats n'ont pas été rendus publics plus tôt car de nombreuses autres enquêtes ont été réalisées par ailleurs et que cela n'ajouterait que de la complexité de compréhension.

Dans cette enquête, les habitants de Lyon 2e et Lyon 7e se sont montrés plus intéressés par le projet.

Elle précise également que des stands mobiles et des réunions publiques communales seront organisés en présentiel dans des salles de taille suffisante. Les ateliers thématiques seront organisés en visioconférence afin d'accueillir un maximum de participants.

Un participant souhaite savoir sur quels critères le choix du transport par câble pour désenclaver l'ouest lyonnais a été effectué.

Jean-Charles Kohlhaas précise que ce projet n'est pas alternatif à d'autres projets. Le SYTRAL milite pour une amélioration du tram-train de l'ouest lyonnais, qui est de la responsabilité de la Région. Le projet de métro E n'est également pas abandonné et fait actuellement l'objet d'une consultation métropolitaine, avec d'autres projets de métro. Ce sont des projets complémentaires. Ni le métro E, ni le tram-train ne desservent cette partie de l'ouest de la métropole, notamment Sainte-Foy-lès-Lyon.

Il ajoute qu'aucune alternative n'est abandonnée. Chaque transport collectif répond à un besoin de mobilité précis. Le métro répond à un besoin de mobilité de 100.000 voyageurs par jour ce qui n'est pas le cas de la zone Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et la Mulatière, c'est la raison pour laquelle d'autres solutions pour ce territoire que le métro E sont en réflexion.

Il est aujourd'hui beaucoup trop tôt pour avoir une vision précise des implantations. Pour l'instant, le travail est réalisé sur des fuseaux. Si le projet est confirmé après la concertation, les tracés pourront s'affiner dans un second temps.

Un participant demande quelle sera la fréquentation du transport par câble et les flux entre l'ouest lyonnais et le centre.

Jean-Charles Kohlhaas précise que le modèle de calcul choisi (*NB Modély, utilisé par tous les acteurs sur la Métropole*), utilisé aussi par la Région par exemple, prend en compte tous les projets de développement urbains, économiques et de transport du territoire de la métropole.

Aujourd'hui, 59.000 déplacements ont lieu par jour sur cette partie de l'ouest lyonnais. Cela a pu être mesuré à travers de nombreuses études. L'ensemble des déplacements est mesuré très régulièrement avec toutes les autorités organisatrices de transport. Il ajoute que la ligne 14 continuera d'aller de Francheville à Oullins et qu'un travail est en cours sur un corridor bus pour améliorer son temps de parcours à très court terme : couloirs bus dans les lieux de congestion et priorités aux feux. Le développement du tram-train de l'ouest lyonnais est aussi une solution pour l'ouest lyonnais, beaucoup plus large que le transport par câble. Celui-ci ne vise pas à décongestionner tout l'ouest mais à desservir Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et la Mulatière qui rencontrent de vrais problèmes de voirie.

Enfin, il rappelle que l'opportunité du transport par câble, comme celle de tous les autres projets, est ouverte à la discussion.

Un participant demande si un transport par câble a autant de capacité qu'un tramway ou un BHNS.

Anne Clabaut précise que pour le transport par câble les capacités sont similaires à celles d'un tramway de 33 mètres. Ce sont de bonnes capacités d'imports qui sont dimensionnées en fonction de la fréquentation attendue.

Un participant demande quels sont les moyens prévus pour se garer aux abords des stations.

Anne Clabaut précise que le SYTRAL aidera au rabattement pour se rendre aux stations du transport par câble notamment en favorisant les modes actifs comme la marche à pied et le vélo. Des parc-relais sécurisés pour les vélos et trottinettes électriques seront prévus. La question de la création d'un parking relais voiture en bout de ligne et de son accessibilité peut être débattue pendant cette période de concertation.

Un participant demande quels sont les impacts environnementaux du transport par câble.

Anne Clabaut indique que les études ont été réalisées de manière à épargner les espaces verts qualitatifs et surtout d'éviter le survol de propriétés individuelles, en passant au-dessus de la voirie.

Ces points seront retravaillés dans la poursuite des études. Un état initial faune-flore est en cours de réalisation dans le but de travailler sur une minimisation des impacts environnementaux. Tous les projets doivent respecter une règle qui est : Eviter, Réduire et Compenser (ERC). Or, le SYTRAL a tout intérêt à éviter au maximum les impacts plutôt que les compenser, qui est une démarche très compliquée pour des espèces vivantes. Si le projet est poursuivi, un travail important sera donc mené pour réduire les impacts sur l'habitat des espèces.

Un participant, habitant de Francheville le Haut, s'interroge sur la création de la station de départ à Francheville où elle est prévue sur un parking existant déjà presque toujours saturé, sans qu'un parc-relais ne soit prévu pour accueillir les voyageurs des communes limitrophes.

Jean-Charles Kohlhaas précise que la création d'un petit parc-relais à proximité de la gare TTOL de Francheville est à l'étude. C'est la ville de Francheville qui a demandé au SYTRAL d'étudier un point de départ plus en amont avec un petit parc-relais permettant de mieux desservir les habitants de Brindas. Il rappelle que le rabattement ne représente qu'une toute petite part des usagers des transports collectifs : la plupart des usagers des transports collectifs viennent de la proximité.

Il ajoute que le métro B n'est pas saturé et qu'il est en cours de modernisation avec une automatisation qui va augmenter sa capacité. Un rabattement vers le métro B répond à l'enjeu du besoin de mobilité vers Gerland et la Part-Dieu. L'enjeu est d'offrir un maximum de solutions d'interconnexion avec les autres transports collectifs.

Célia Goubet, adjointe à la maire de Sainte-Foy-lès-Lyon, remercie le SYTRAL d'avoir invité la mairie à cette réunion. Elle précise que cette municipalité est contre le projet depuis le début, sur la forme comme sur le fond. Elle s'interroge sur l'opportunité du projet et se déclare ravie qu'elle fasse aussi l'objet de cette concertation. Elle souhaite que l'opportunité ne soit pas abordée que vis-à-vis des alternatives présentées mais aussi vis-à-vis des objectifs de mobilité, selon qu'il s'agisse de désenclaver l'ouest lyonnais ou d'une desserte locale.

Elle invite tous les habitants à participer à cette concertation préalable, que la municipalité facilitera même si elle n'est pas satisfaite de ses modalités. Elle les invite aussi à participer au référendum consultatif organisé par la municipalité le 28 novembre.

Une participante, habitante de Sainte-Foy-lès-Lyon, remercie le SYTRAL pour l'organisation de la concertation. Elle s'étonne de la démarche de Sainte-Foy-lès-Lyon et de la Mulatière de consulter les habitants au démarrage de la concertation, sans qu'ils aient suffisamment de temps pour accéder aux informations contradictoires. Elle demande si des mesures de qualité de l'air sur le secteur peuvent être données et si des transports moins carbonés sont envisagés.

Séverine Lardellier précise qu'à l'heure actuelle le SYTRAL est vraiment dans le débat sur l'opportunité du projet. Si le projet se poursuit, des études précises seront menées avec notamment des études d'impact.

Elle invite également les participants à se rendre sur la plateforme francheville-lyon-sytral.fr pour consulter le compte-rendu du colloque organisé en juin avec le CEREMA qui peut répondre à certaines interrogations techniques.

Un participant, habitant de Sainte-Foy-lès-Lyon, demande quand sera indiqué le dimensionnement des parcs relais des stations. Il demande également pourquoi la remise en état de la gare de Francheville n'est pas sur la table.

Un participant, élu au conseil municipal de La Mulatière, souhaite savoir quels seraient les conséquences des différents fuseaux de transport par câble ou BHNS sur l'utilisation de la part individuelle de la voiture sur la voiture.

Anne Clabaut indique qu'il est encore trop tôt pour parler de dimensionnement de parkings relais. A l'heure actuelle, les études sont centrées sur l'opportunité du mode et des fuseaux. La question du dimensionnement des parcs relais sera abordée dans un second temps si le projet se poursuit. Elle rappelle qu'il est surtout envisagé un rabattement de proximité, mis à part la station terminale, mais que le débat sur ce sujet peut être abordé pendant la concertation.

Jean-Charles Kohlhaas précise que la gare de Francheville n'a jamais été fermée et a vu son service se développer en 2012 avec le développement du tram-train. Le service doit encore être amélioré avec un passage à une fréquence au quart d'heure. Il annonce qu'il est prévu, en accord avec la Région, que l'intégration tarifaire, c'est-à-dire la possibilité d'accéder au TTOL avec un abonnement TCL, sera probablement effectivement pour 2022. Le SYTRAL prendra à sa charge les pertes de recettes de la SNCF.

Un participant demande quelle est la fiabilité technique du transport par câble sur un trajet assez long. Il cite l'exemple de Brest où il y a beaucoup de défaillances techniques.

Anne Clabaut indique que la fiabilité technique de ce mode de transport par câble est avérée. A Brest, il s'agit d'une technologie différente de celles qui sont envisagées sur Francheville-Lyon. De plus, plusieurs choix de techniques nouvelles ont été testées qui sont à l'origine de la plupart des arrêts d'exploitation. Il s'agit donc d'un contexte différent. Elle ajoute que la longueur n'est pas un problème pour les constructeurs : elle se traite par des systèmes de boucles successives.

Concernant le vent, elle indique que le vent devient problématique pour le transport par câble à partir de 90 km/h pour la technologie monocâble et de 100km/h pour la technologie tricâbles. Malgré les ressentis, cela n'arrive que très rarement à Lyon. Des données météo sur 10 ans ont été étudiées et des études approfondies seront menées si le projet se poursuit. Aujourd'hui, on sait qu'il y a une vitesse de vent à partir de laquelle on réduit la vitesse du transport par câble pour limiter un balancement inconfortable mais on ne l'arrête pas. A partir de 90 km/h à 100 km/h, les cabines sont rapatriées en station et le transport est arrêté.

Anne Clabaut précise que ces aléas peuvent concerner tous les moyens de transport. Quand un mode de transport est arrêté, conformément au plan de remplacement transport du SYTRAL, des bus de substitution sont mis en œuvre pour parcourir le même trajet que prévu initialement. A noter que le transport par câble circule également les jours de neige et de verglas.

Un participant demande quelle est la durée du temps de parcours par rapport à un BHNS.

Anne Clabaut indique que le transport par câble est plus rapide car il va en ligne droite tandis que le BHNS suit le réseau de voiries existant. Les différences de temps de trajet vont de 10 minutes à 25 minutes. Par ailleurs, le BHNS même s'il est en site propre reste dépendant de la circulation terrestre, c'est-à-dire qu'il peut rester bloqué à un carrefour derrière des voitures qui n'auraient pas respecté les feux rouges, ce qui arrive assez régulièrement. Le transport par câble, lui, est aérien et circule quoi qu'il arrive.

Une participante souhaite avoir des précisions sur les chiffres de déplacements, qui lui semblent éloignés de ses propres calculs et des précédentes études.

Anne Clabaut explique que les fréquentations indiquées sont issues de modélisations qui englobent tous les déplacements, même des déplacements ponctuels. Il peut également y avoir des Lyonnais qui veulent rejoindre Francheville ou Sainte-Foy-lès-Lyon pour différentes raisons.

Jean-Charles Kohlhaas précise que les chiffres concernent des voyages et non des voyageurs : un voyageur réalise généralement deux voyages, l'aller et le retour.

Un participant, plutôt favorable au transport par câble mais qui penche aussi vers les alternatives, souhaite savoir pourquoi le SYTRAL ne s'appuie pas sur l'axe fort A2 du Plan de déplacements urbains, qui reprend l'itinéraire du bus C20 pour le BHNS plutôt que d'essayer de se rapprocher du centre de Sainte-Foy-lès-Lyon et de la Mulatière.

Anne Clabaut indique qu'aujourd'hui dans la mesure où l'on est dans une logique de présentation d'alternatives, le SYTRAL a voulu comparer les mêmes trajets entre le BHNS et le transport par câble en desservant les mêmes centralités.

Un participant souhaite savoir comment la dimension irréversible du transport par câble a été prise en compte. Il émet un doute sur la maîtrise de ce mode, qu'il qualifie d'exploratoire, en donnant pour exemple l'accident de téléphérique récent en Italie et le téléphérique de Brest, et pointe le risque de dérive du budget.

Jean-Charles Kohlhaas précise qu'un BHNS, un tramway ou un métro sont aussi des modes de transport irréversibles par exemple du fait des lignes de contact et des sites propres. C'est effectivement différent d'une ligne de bus classique qui emprunte la voirie commune.

Concernant le côté exploratoire, il indique que de nombreux projets de transport par câble existent en France, en Europe et dans le monde et des milliers de personnes sont transportées chaque jour avec ce mode de

transport (1,7 millions de voyages par an). C'est un mode de transport très fiable avec un taux d'indisponibilité identique à celui du métro, et l'accidentologie est plus faible que pour les autres transports.

Il ajoute qu'à Brest sur l'année qui vient de s'écouler, le transport par câble n'a été à l'arrêt que quelques demi-journées pour cause de vents trop forts. Depuis les défaillances techniques liées aux innovations technologiques rencontrées au début, le transport par câble de Brest fonctionne très bien. Tout le monde s'accorde aujourd'hui pour dire que le transport par câble est un mode fiable.

Un participant, président du CIL Sud Presqu'île Confluence, demande quel est l'intérêt de se concerter sur le transport par câble si les impacts sur les dessertes, sur les emprises au sol et sur les survols ne sont pas encore précisément connus. En particulier sur le fuseau nord, il demande des informations plus précises sur la gare d'arrivée à Perrache pour se positionner et avoir un avis sur le projet.

Jean-Charles Kohlhaas précise qu'il est important de mener une première étape avec l'étude de tracés. Pour chaque projet, on regarde d'abord les opportunités et les enjeux avant de mener des études plus précises visant entre autres à avoir des incidences les plus faibles possibles. Il précise que l'emprise au sol du transport par câble est nettement moindre que pour un tramway par exemple. Les pylônes peuvent être positionnés de manière à limiter les impacts. Pour l'instant, une précision au mètre près n'est pas encore disponible. L'objectif quand on conçoit un projet de transport est qu'il ait un impact le plus faible possible.

L'objet de cette concertation est de pouvoir en discuter pour pouvoir, dans la suite des études, positionner les emprises au sol au mieux. Nous attendons de chacun des participants à la concertation qu'il partage ses connaissances fines du territoire pour enrichir le projet et pour affiner les tracés.

Un participant demande pourquoi les stands mobiles seront ouverts uniquement pendant les heures de travail.

Séverine Lardellier précise que les horaires pourront être élargis entre midi et deux ou le soir pour recevoir le plus de participants possibles.

Les dates des réunions publiques communales font l'objet d'échanges entre les cabinets et seront bientôt connues et elles seront également diffusées sur la plateforme web francheville-lyon-sytral.fr et dans les bulletins municipaux pour que chacun puisse s'informer et se rendre aux réunions.

CONCLUSION

Maryline Genevrier, animatrice, indique que la réunion touche à sa fin et que le nombre de participants sur la plateforme Zoom a dépassé les 500. Elle invite les participants sur Youtube à aller s'exprimer sur la plateforme.

Claire Morand, garante de la CNDP indique avoir relevé beaucoup de questionnements sur l'opportunité du projet, sur les alternatives, sur les impacts du projet. Elle précise que l'objectif de ces trois mois de concertation est de débattre sur tous les sujets.

Jean-Luc Campagne, garant de la CNDP précise que la concertation est prévue sur un délai de 3 mois pour permettre à chacun d'exprimer ses questionnements, ses arguments au sein d'un débat serein. Il invite tous les participants à participer à la concertation grâce à toutes les modalités disponibles.

Bruno Bernard, président du SYTRAL, remercie tous les participants pour leur présence. Il indique que le dossier de concertation sur le projet est disponible sur le site francheville-lyon-sytral.fr et qu'il contient beaucoup de réponses aux nombreuses questions posées sur le tchat.

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, 408 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	Sous thématique	Réponse SYTRAL
Accessibilité	Accessibilité PMR - 4 questions	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. Par ailleurs, il est actuellement prévu du personnel en station afin de conseiller, guider ou intervenir le cas échéant Concernant le rabattement sur les stations, il peut également se faire par des bus. Le réseau de surface sera adapté afin de desservir les stations privilégiant ainsi l'intermodalité comme pour toutes les nouvelles lignes de transport du réseau TCL.
	Vertige - 2 questions	Dans les transports par câble urbains, les cabines peuvent être conçues de manière à ne pas permettre la visibilité verticale. Avec des vitres assez hautes, un plancher et des parois en partie basse opaques, la vision est essentiellement panoramique et la visibilité vers le bas très faible, donc moins contraignante pour des personnes souffrant de vertige. De plus, le nombre de places assises sera important (de toutes les places en monocable à environ 50% en technologie 3S) ce qui est de nature à limiter cette sensation.
Acquisitions foncières	Expropriation et indemnisation - 3 questions	L'ordonnance n°2015-1495 du 18 novembre et le décret d'application n°2015-1581 ont instauré des servitudes d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation des dispositifs indispensables à la sécurité des installations. Cette ordonnance limite le nombre d'acquisitions foncières nécessaires. Pour les propriétaires concernés, l'indemnité de servitude est établie au cas par cas par des spécialistes fonciers en fonction de la valeur de la propriété et de la surface concernée. Le SYTRAL entrera en négociation avec chacun des propriétaires concernés afin de conclure un accord amiable. Faute d'accord, une procédure d'expropriation sera mise en oeuvre par le Préfet du Rhône, sous le contrôle du juge des expropriations. Les parcelles survolées seront définies et rendues publiques lors de l'enquête publique parcellaire. Les impacts fonciers comparés des tracés BHNS et des fuseaux TPC sont consultables dans le dossier de concertation pages 62 et suivantes.
Alternatives	Alternative BHNS - 8 questions	L'alternative en BHNS électrique (type trolleybus) a été étudiée et est bien proposée à la concertation (cf dossier de concertation pages 51-53). Pour les 4 fuseaux étudiés, l'alternative BHNS a fait l'objet d'une analyse comparative avec le transport par câble, consultable dans le dossier de concertation pages 62 et suivantes. D'autres itinéraires pour des bus à haut niveau de service sont éventuellement envisageables permettant de relier le secteur de Francheville Taffignon à Perrache ou à la Gare d'Oullins mais ces tracés n'ont pas été proposés en solutions alternatives car ils ne

		desservent pas Sainte Foy ce qui était un des objectifs. Les stations de BHNS ne seront pas nécessairement plus proches des habitations que celles du transport par câble. Par ailleurs, le temps d'attente en station de TPC est quasiment nul. Une ligne de bus à haut niveau de service peut effectivement être réalisée en trolley ou en bus au GNV. Ce choix doit être fait lors d'études ultérieures prenant en compte les contraintes techniques au vu de la typologie de la ligne ainsi que les obligations réglementaires par rapport aux émissions de CO2. Le renforcement de la ligne 14 entre Francheville et Oullins est indépendant du projet de ligne de transport par câble. Un travail est en cours à court terme afin d'améliorer son temps de parcours, grâce notamment à des priorités aux feux et à la création de couloirs bus dans les secteurs les plus congestionnés.
	Alternative métro E - 24 questions	Les alternatives métros dans le périmètre considéré ne répondent pas au besoin de mobilité et aux fréquentations escomptées. Nous vous invitons à lire les pages 30-31 du dossier de concertation. Dans le corridor du projet, compte tenu du dénivelé et du contexte géotechnique, la construction d'un métro entraîne des coûts importants (150 à 200 millions d'euros / km) qui ne sont pas justifiés par la densité actuelle et à venir des quartiers traversés. Le projet du métro E (ou ses alternatives) et le projet de transport par câble sont indépendants et complémentaires et contribuent à une desserte optimale du territoire de l'ouest de la métropole en transports en commun. Ils répondent ainsi à des besoins différents en offrant des réponses adaptées à chaque territoire. Pour rappel, le métro E a fait l'objet, avec trois autres projets (prolongements des lignes A, B et D), d'une grande consultation publique organisée par le SYTRAL, du 21 septembre 2021 au 15 décembre 2021, à l'échelle métropolitaine. Les enjeux sont multiples pour les territoires possiblement desservis : mobilité, logement, emploi, environnement... Ils sont conséquents sur le plan financier. C'est pourquoi les élus du SYTRAL ont souhaité associer à la réflexion sur l'avenir du métro l'ensemble des habitants et des acteurs de la métropole. Ils se prononceront au printemps 2022 sur les suites à donner au regard des enseignements de la consultation et des études réalisées, indépendamment de la présente concertation sur la ligne de transport par câble Francheville <-> Lyon. L'ambition était de débattre de manière objective en amont de la décision d'engager de nouveaux projets, des finalités et des priorités attendues en matière de développement du réseau de métro.
	Renforcement bus - 24 questions	D'une manière générale, renforcer un réseau de bus implique la création de voies réservées aux bus et la priorité aux feux, faute de quoi les bus sont dépendants des embouteillages ou de la congestion 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 restent des solutions intéressantes qui ont cependant un impact fort sur la circulation générale dans le secteur et doivent être acceptées des habitants. Le transport par câble, véritable Transport en Commun en Site Propre aurait peu d'impact sur la circulation. Il contribuerait aussi à renforcer l'attractivité du réseau de transports en commun et donc à favoriser le report modal. Par ailleurs, ce projet n'empêche pas le développement ou le redéploiement des lignes de bus actuelles sur le territoire, pour assurer l'intermodalité. D'ailleurs, les projets

		de lignes de transport majeures s'accompagnent généralement d'une restructuration du réseau de surface, ce qui améliore d'autant plus la desserte du territoire. Le renforcement de la ligne 14 entre Francheville et Oullins est indépendant du projet de ligne de transport par câble. Un travail est mené afin, à court terme, d'améliorer 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. Les 2 tracés les plus au Nord de l'alternative BHNS au transport par câble pourraient effectivement bénéficier des voies bus de la montée de Choulans tout comme le C20 actuellement. La fréquentation actuelle des bus ne justifie pas de rechercher un matériel roulant offrant une capacité supérieure à des bus articulés. Le fuseau "Oullins par la Vallée de l'Yzeron", en transport par câble évitant le plateau de Sainte-Foy-lès-Lyon pour rejoindre le métro en gare d'Oullins a été étudié mais n'a pas été retenu car il desservait trop peu de personnes, d'équipements et de centralités urbaines, présentait des difficultés techniques et comportait également d'importantes problématiques de survol.
	Autres solutions : navettes fluviales - 2 questions	L'Yzeron n'a ni le gabarit ni la profondeur pour accueillir des embarcations. Cette alternative en navette fluviale entre Oullins et Gerland n'a pas été étudiée, car cette liaison existe déjà avec le Métro B.
	Analyse autres modes - 5 questions	Plusieurs modes ont été envisagés pour la desserte de ce territoire. Le tramway a été considéré comme trop complexe à mettre en oeuvre notamment compte tenu du relief associé aux courbes des rues existantes. Les raisons du choix du TPC et de l'alternative en BHNS sont présentées en pages 30- 31-32-33 du dossier de concertation. Le renforcement de la ligne 14 entre Francheville et Oullins est indépendant du projet de ligne de transport par câble. Un travail est mené pour, à court terme, améliorer 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. Renforcer la fréquence des lignes de bus ne suffit pas, il est nécessaire d'en assurer la régularité et de fiabiliser le temps de parcours. Cela n'est possible qu'en modifiant le réseau viaire pour les faire circuler en site propre et leur donner priorité aux feux. Ces travaux auraient un impact très fort sur la circulation générale dans le secteur. A l'exception du fuseau Nord vers Perrache, tous les fuseaux soumis à la concertation permettent de franchir la M7 en transport par câble.
	Gare de Francheville et Tram Train - 5 questions	La gare de Francheville est déjà en fonction. La zone de Francheville et de l'ouest de Sainte-Foy est desservie par le tram-train de l'ouest-lyonnais (TTOL), qui relève de la compétence de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Le TTOL est constitué de 3 branches. Celle qui concerne le territoire d'étude relie Lyon-Saint-Paul à Brignais et dessert la gare de Francheville à une fréquence d'un train par demi-heure par sens en heures de pointe (6h30 -9h10 le matin et 16h-19h10 le

Exploitation		soir), et d'un train par heure par sens en heures creuses, avec une fréquence plus réduite le weekend. Le temps de parcours Francheville - Gorge de Loup est de 14 minutes. L'intégration tarifaire, c'est à dire la possibilité d'accéder au TTOL avec un ticket ou abonnement TCL, a fait l'objet d'un accord politique et devrait effective en 2022. Par ailleurs, le SYTRAL et la Métropole de Lyon se sont aussi exprimés auprès de la Région Rhône Alpes sur la nécessité d'un renfort du TTOL pour améliorer la desserte ferrée sur la ligne Brignais-Saint Paul, avec notamment un passage à une fréquence au quart d'heure.
	Ne rien faire - 1 question	Compte-tenu du nombre de déplacements attendus en 2030 (73 000 sur ce secteur) et de la part modale de la voiture individuelle, ne rien faire ne peut permettre de répondre aux objectifs et enjeux du territoire, notamment avec l'entrée en vigueur de la ZFE à horizon 2026. Il est impératif d'apporter de nouvelles solutions de déplacements, alternatives à la voiture individuelle. Le dossier de concertation détaille la situation de 2030 sans aménagement (page 27).
	Exploitation du TPC : entreprise, effectif - 4 questions	Le projet est aujourd'hui en phase de concertation préalable, qui vise à débattre des besoins de mobilité, de l'opportunité du projet et de ses fuseaux et de son insertion. Si la décision est prise par le SYTRAL de réaliser le projet à l'issue de la concertation, le concepteur-constructeur et l'exploitant seront choisis par appels d'offre publics, notamment sur des critères de compétence, de qualité, de prix et de délais. Le mode transport par câble permet d'adapter le nombre de cabines en circulation à la fréquentation attendue. En l'état d'avancement actuel du projet, l'effectif nécessaire à l'exploitation du téléphérique n'est pas connu.
Tarification	Gratuité des transports publics - 1 question	A l'heure actuelle, la gratuité du réseau TCL n'est pas envisagée par le SYTRAL. Une étude scientifique d'impact commandée par le SYTRAL au Laboratoire Aménagement Economie Transport (LAET) en 2019 a démontré que la gratuité n'était pas adaptée à un réseau de transport de l'ampleur du réseau TCL.
Plan de Mandat	Autres projets TPC - 1 question	Le plan de mandat Destinations 2026 prévoit la mise à l'étude de deux autres lignes de transport par câble : Vaise-Industrie <> Caluire et Rilleux <> Décines. Plus d'information sur ces projets sont disponibles dans la carte interactive du site destinations2026-sytral.fr
Niveau de service	Tarification - 2 question	Le budget prévu pour se transport par câble est prévu dans le cadre du budget global de développement du réseau. Ainsi s'il n'est pas retenu, il pourra être alloué à d'autres opérations de développement du réseau. Le TPC fera partie du réseau TCL et aura donc à ce titre, la même tarification.
	Horaires - 1 question	La ligne Francheville Lyon, si elle est réalisée, fera partie du réseau TCL et à ce titre fonctionnera le week -end et aura la même tarification que le reste du réseau.
	Confort - 1 question	A priori, non, mais cela dépendra des évolutions de la technologie en la matière.
	Fréquence - 2 questions	La fréquence des cabines est adaptable à la conception en fonction des tracés. Les chiffres annoncés dans le dossier de concertation sont les chiffres correspondant aux heures de pointes de fréquentations envisagées sur chacun des fuseaux. Une légère baisse de fréquence peut être envisagée hors heure de pointe, cependant ce type de système n'est pas conçu pour réaliser des différences de fréquence importantes.
Bruit	Impact sonore - 6 questions	Même s'il est 100% électrique, des émissions sonores sont effectivement produites comme pour tout mode de transport. En revanche, elles ne concernent pas toute la ligne. Elles sont concentrées en partie haute des pylônes (têtes de pylônes), du fait du passage des cabines sur les galets des pylônes. Le niveau de ces émissions est liée à la technologie et aux matériaux utilisés. Au niveau des stations, le bruit provient de la présence des

		machineries et du passage des cabines. Un travail sur la conception des stations ainsi que sur les matériaux utilisés que ce soit pour les bâtis, les pylônes ou les câbles permettent une atténuation importante du bruit. Pour plus d'informations, vous pouvez consulter le dossier de concertation en page 48.
Calendrier du projet	Calendrier du projet -1 question	Si la poursuite du projet est décidée, les études devront être poursuivies afin de déposer une étude d'impact et des dossiers de demande d'autorisation. Ce n'est qu'à l'issue de l'instruction de ceux-ci, qu'une date de mise en service pourra être envisagée.
Capacité	Capacité - 5 questions	Les capacités du transport par câble sont les mêmes que celles d'un tramway de 33 mètres. Vous pouvez consulter un tableau comparatif page 40 du dossier de concertation. La fréquence des cabines, quelle que 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 condamnant certaines cabines à la station de tête par exemple).
	Transport vélo - 9 questions	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 urbain, 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).
Concertation	Dispositif de concertation - 11 questions	La concertation se déroule du 15 novembre 2021 au 15 février 2022. Elle s'appuie sur un dispositif complet destiné à favoriser la participation du plus grand nombre, constitué d'un volet numérique, avec la plateforme web participative, mais aussi de rendez-vous et de modalités de participation en présentiel (5 stand mobiles en décembre, 1 en janvier). Les événements prévus peuvent toutefois être amenés à évoluer si le contexte sanitaire l'exige. En janvier les réunions publiques sont prévues en soirée. Les dates sont les suivantes : Sainte Foy : 11 janvier 2022 Francheville : 18 janvier 2022 La Mulatière : 27 janvier 2022 Lyon 2 : 02 février 2022 Lyon 7 : 07 février 2022 Retrouvez toutes les modalités pratiques en ligne (horaires et lien visio à venir) sur : www.francheville-lyon-sytral.fr rubrique agendas des rencontres. La réunion d'ouverture et les réunions communales ont lieu en visioconférence du fait du grand nombre de d'inscrits, incompatible avec les salles disponibles, contraintes par le contexte sanitaire. Le SYTRAL a la volonté d'associer l'ensemble des acteurs concernés tout au long de ses projets et s'attache à susciter la participation la plus active possible. Afin de veiller à la transparence des informations et à la qualité des échanges, le SYTRAL a fait le choix volontaire de solliciter la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), une autorité indépendante, qui a désigné deux garants, Claire MORAND (claire.morand@garant-

	cndp.fr) et Jean-Luc CAMPAGNE (jean-luc.campagne@garant-cndp.fr). Ils s'assurent de la pertinence, de la qualité et de la sincérité des informations diffusées puis rédigeront leur propre bilan de la concertation, en toute indépendance. A l'issue de cette concertation, le SYTRAL en tirera les enseignements et délibérera au printemps 2022 sur la poursuite des études et donc du projet. La concertation actuelle porte sur les besoins de mobilité, l'opportunité du projet et de ses fuseaux et sur son insertion. En cas de décision de poursuivre le projet, celui-ci entrera en phase de concertation continue afin d'associer le public tout au long de sa conception.
Enquête de terrain - 9 questions	Pour préparer au mieux la concertation préalable, le SYTRAL a réalisé une étude de contexte comportant notamment une enquête dont le but était d'évaluer : - la connaissance, les questionnements et les attentes du public sur les thématiques à aborder en concertation, - les modalités à mettre en œuvre pour la phase de concertation réglementaire du projet. Celle-ci s'est déroulée comme suit : une enquête de terrain entre le 28 juin et le 3 juillet, selon une méthode scientifique. Puis, la même enquête, publiée le 3 juillet, sur la plateforme participative Destinations 2026. Afin de permettre au plus grand nombre d'exprimer ses attentes et les sujets majeurs à traiter pour la concertation, le SYTRAL l'a prolongée jusqu'au 30 septembre, à la lecture de commentaires d'association notamment. Basée sur le volontariat, l'enquête en ligne ne peut être considérée comme un sondage représentatif de la population du territoire concerné, contrairement à l'enquête d'opinion réalisée sur le terrain avec un échantillon de 1 000 personnes constitué selon la méthode des quotas assurant une juste représentation des lieux d'habitations, des catégories socio-professionnelles, des âges, etc. Les habitants des 2e et 7e arrondissements de Lyon ont été sondés car certains de leurs quartiers pourront être survolés et desservis par le transport par câble : Perrache et Confluence dans le 2e, Jean-Jaurès et Gerland dans le 7e, selon le fuseau considéré. L'analyse des résultats du questionnaire a été rendue publique lors de la soirée d'ouverture. Ils ne seront pas pris en compte dans le bilan de la concertation préalable; en effet ces éléments avaient pour objectif de la préparer.
Périmètre de la concertation - 5 questions	Le projet de transport par câble n'a pas vocation à désengorger seul la totalité de l'ouest lyonnais mais bien de proposer une desserte du territoire qui constitue un élément d'un maillage global en transports en commun. Ainsi, le 5e arrondissement, avec Tassin et le Nord de Francheville, fait partie d'un corridor distinct, étudié dans le cadre du projet de ligne de métro E, de celui que le transport par câble a vocation à desservir : Francheville-Bourg, Sainte-Foy-lès-Lyon et la Mulatière. La concertation se déroule du 15 novembre 2021 au 15 février 2022. Elle s'appuie sur un dispositif complet destiné à favoriser la participation du plus grand nombre, constitué d'un volet numérique, avec la plateforme web participative, mais aussi de rendez-vous et de modalités de participation en présentiel. 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. S'agissant d'une concertation publique, les contributions des habitants du 5e arrondissement de Lyon sont naturellement les bienvenues.

Référendum consultatif - 15 questions	Le référendum lancé par la mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon et par la mairie de La Mulatière sont des initiatives des ces 2 communes, indépendantes 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. Ils seront toutefois pris en compte comme une contribution collective lors de l'établissement du bilan de la concertation, à l'issue de celle-ci. La concertation préalable a bien pour objet de permettre à chacun de juger et de donner son avis sur l'opportunité du projet. Les contributions transmises permettront de nourrir le projet et la décision politique.
Objectifs de la concertation - 11 questions	Nous sommes actuellement en phase d'études préliminaires : cela signifie que l'opportunité et de nombreux aspects du projet sont ouverts. Le SYTRAL a donc 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 sur le tracés et les emplacements de stations précis et arrêtés est l'étape suivante si l'opportunité d'un fuseau et le mode transport par câble sont confirmés. Afin de veiller à la transparence des informations et à la qualité des échanges, le SYTRAL a fait le choix volontaire de solliciter la Commission nationale du débat public (CNDP), une autorité indépendante, qui a désigné deux garants, Claire MORAND (claire.morand@garant-cndp.fr) et Jean-Luc CAMPAGNE (jean-luc.campagne@garant-cndp.fr) . Ils s'assurent de la pertinence, de la qualité et de la sincérité des informations diffusées puis rédigeront leur propre bilan de la concertation, en toute indépendance. Par ailleurs, le dépôt d'un dossier de demande de subvention à l'Etat n'engage pas la réalisation du projet : plusieurs autres projets dont la concertation est en cours ou à venir ont obtenu des cofinancements. C'est une procédure habituelle pour le financement de projets de cette ampleur, les financements pouvant être réajustés si les projets évoluent après la phase de concertation (cela fut le cas lors des précédents appels à projets). La concertation du métro E réalisée en 2019 indiquait que le projet se poursuivrait s'il était inclus au plan de mandat. A ce stade, le métro E fait l'objet, avec trois autres projets (prolongements des lignes A, B et D), d'une grande consultation publique organisée par le SYTRAL, du 21 septembre 2021 au 15 décembre 2021, à l'échelle métropolitaine. L'ambition est de débattre de manière objective en amont de la décision d'engager de nouveaux projets, des finalités et des priorités attendues en matière de développement du réseau de métro. Le Tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) relève de la compétence de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. L'alternative au TPC proposée à la concertation est un Bus à haut niveau de service (BHNS), présenté page 32 du dossier de concertation. En ce qui concerne les DICT, les procédures réglementaires imposent d'anticiper ce type de déclaration formelle. C'est une procédure classique qui n'emporte pas de conséquence sur le choix de réaliser ou non le projet ou sur le choix de fuseau.
Soirée d'ouverture - 2 questions	Les 408 messages exprimés sur le tchat de la plateforme Zoom figurent en annexe du présent compte rendu. L'animatrice a par ailleurs invité les participants à déposer leurs avis et questions sur destinations2026-sytral.fr. Il n'était matériellement pas possible de citer oralement tous ces messages. L'association Touche pas à mon ciel était au côté du SYTRAL à la

		tribune de la conférence de presse de lancement de la concertation, et n'a pas demandé la parole lors de cette réunion d'ouverture. Les prises de paroles à main levée se sont faites au hasard et n'étaient pas uniquement favorables au projet.
Rôle de la CNDP - 6 questions et réponses des Garants CNDP		Il faut des études indépendantes. La CNDP peut-elle les garantir si cela fait partie de ses prérogatives ? Réponse CNDP Selon l'article L.121-16-1 du Code de l'environnement, le garant peut demander à la Commission nationale du débat public une étude technique ou expertise complémentaire.
		Peut-on avoir un débrief à chaud des médiateurs de la CNDP ? Réponse CNDP La réunion d'ouverture a permis de présenter le projet porté par le maître d'ouvrage et ses alternatives et de donner à voir les objectifs de la concertation préalable. Les garants notent que les questions sont nombreuses, en particulier les demandes de précisions techniques. Ils relèvent le besoin de questionner l'intérêt du projet et ses alternatives par rapport au besoin de mobilité. La concertation préalable qui s'engage a précisément cette vocation.
		Le dossier projette 73000 déplacements /jour en 2030, et un potentiel de 20 000 passagers /jour sur le TPC par l'effet d'une "réelle modélisation a été réalisée" page 56 qui n'est pas plus argumentée. Les garants du débat peuvent-ils demander au Sytral de fournir les éléments plus précis ? Réponse CNDP Les garants recommandent au SYTRAL de fournir des éléments plus précis et des éléments d'explicitation des hypothèses considérées.
		Y a-t-il un atelier prévu pour définir les indicateurs de décision pour ou contre le TPC ? Réponse CNDP Nous avons recommandé au SYTRAL de donner à voir, lors des réunions publiques, les critères d'éclairage de l'opportunité du projet suite à la concertation et dans la perspective de la décision des élus.
		Quel niveau et acteurs de expertise indépendante la CNDP peut-elle solliciter ? Réponse CNDP La CNDP peut mobiliser un expert sur un point particulier du dossier si, compte-tenu de l'avancée de la réflexion sur le projet (actuellement au stade de l'opportunité et des alternatives), il s'avérait que le public attende un éclairage externe.
		Qui rémunère la CNDP ? Réponse CNDP La CNDP est une autorité administrative indépendante. Les crédits nécessaires à son fonctionnement sont proposés par la Commission, afin d'être inscrits dans la loi de finances. Les crédits alloués sont inscrits au budget général de l'État et votés en Loi de Finances. La CNDP est soumise au contrôle de la Cour des comptes. La CNDP prend en charge l'indemnisation et les frais des tiers garants qu'elle missionne pour organiser les débats publics ou garantir les concertations avec le public, afin d'assurer leur totale indépendance. https://www.debatpublic.fr/organisation-de-la-cndp-690
Coût du projet	Coût global - 10 questions	Le budget prévisionnel est aujourd'hui de 150 à 165 millions d'euros (selon les fuseaux), en incluant en matériel roulant, hors acquisitions foncières (cf dossier de concertation pages 65- 67 -69 -71) Ceci est une estimation globale qui intègre un traitement soigné des stations, de l'acoustique, tous les dispositifs permettant de répondre au niveau d'exigence et d'accessibilité d'un réseau urbain au standard des TCL. Le coût final du projet sera affiné à mesure des études. Certaines demandes particulières peuvent émerger lors de la concertation et avoir une incidence financière. Comme pour tout projet de transport, le budget sera ainsi affiné au fil des études.

		Le projet s'inscrit dans le volet investissement du plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL. Concernant les finances en général du SYTRAL, toutes les informations sont disponibles sur sytral.fr > Le SYTRAL > Les finances.
	Coût entretien et maintenance - 4 questions	Les coûts d'exploitation et de maintenance de ce mode de transport sont bien connus et maîtrisés car la technologie les réglementations prescrivant les obligations de maintenance sont très claires. Les coûts de maintenance et exploitation établis à ce stade du projet sont inférieurs à ceux des funiculaires actuels de Lyon et inférieurs à 10M/an.
	Rentabilité du projet - 4 questions	Conformément aux articles L.2000-1 et R.1511-2 du code des transports, le projet de Téléphérique Urbain Sud nécessite une évaluation socio-économique D'après l'article R.1511-4 et suivants, l'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte : n Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ; n Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ; n Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu ; n Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation; n Un bilan socio-économique estimant un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification.
Covisibilité	Survol - Covisibilité - 11 questions	La technologie du transports par câble urbain est utilisée depuis de nombreuses années et notamment dans des villes aux reliefs très contrastés avec des quartiers difficiles à desservir. Les transports par câble sont nombreux dans le monde (en Allemagne, en Angleterre, en Amérique latine, en Asie...) ; en France, plusieurs projets ont fleuri ces dernières années, comme à Toulouse, Saint-Denis (la Réunion), Grenoble, Ajaccio et Créteil. Le dossier de concertation contient des photographies de nombreux téléphériques urbains et montre leur insertion dans les quartiers desservis. Dans les transports par câble urbains, les cabines peuvent être conçues de manière à ne pas permettre la visibilité verticale sur les habitations survolées. Avec des vitres assez hautes, un plancher et des parois en partie basse opaques, la vision est essentiellement panoramique et la visibilité vers le bas très faible. La question de l'insertion dans le tissu urbain, au même titre que l'impact paysager est au coeur de ces projets. Pour le survol des bâtiments une distance de sécurité minimale de 20 mètres doit être respectée. Pour le survol d'espace boisé, une hauteur supérieure à 30 mètres est nécessaire. Si l'opportunité du projet est confirmée, la phase de concertation continue aura notamment pour objet d'itérer avec le public sur ces questions majeures.
	Impact foncier et immobilier - 8 questions	L'ordonnance n°2015-1495 du 18 novembre 2015 et le décret d'application n°2015-1581 instaure des servitudes d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation des dispositifs indispensables à la sécurité. Ce projet donnera lieu à la création d'une servitude d'utilité publique afin de clarifier les règles de survol et d'indemnisation des terrains privés. Ce dispositif établit des servitudes pour tout transport par câble, afin de : • permettre le survol, les cheminements d'accès pour des interventions d'entretien ou pour des évacuations, • d'interdire de futures constructions ou d'imposer des gabarits pour la végétation sur les terrains survolés. Pour les propriétaires concernés, l'indemnisation de servitude est établie au cas par cas par des spécialistes fonciers en fonction de

		la valeur de la propriété et de la surface devenant non constructible imposée par le passage du câble. En fonction des résultats de la concertation, les éventuelles parcelles survolées seront définies et rendues publiques lors de l'enquête publique parcellaire. Seuls les pylônes et les stations pourront nécessiter des acquisitions foncières. L'objectif du SYTRAL est d'éviter autant que possible les impacts sur le foncier privé. Les parcelles survolées feront l'objet d'une servitude de survol.
Etudes	Etudes déplacements/fréquentation - 40 questions	L'évocation de 170 000 personnes jours permet de recontextualiser les besoins dans l'ensemble de l'ouest lyonnais pour lequel la solution est un maillage de plusieurs projet dont celui-ci est une composante. Lors de l'étude de 2017, le potentiel voyageur du TPC était estimé à 4000 voyageurs/jour, sur la base d'hypothèses de rabattement à minima (usages actuels des bus, pas d'anticipation d'une évolution de l'espace public plus favorable aux piétons et aux cycles...) et de cabines de grande taille peu fréquentes. Les dernières études en 2020 ont été réalisées avec le même outil de modélisation multimodal utilisé au sein de la Métropole lyonnaise (Modely), mais avec des hypothèses plus affinées (évolution de l'espace public permettant un meilleur rabattement piéton et cycles, cabines plus petites mais plus fréquentes). Cet outil a de plus été mis à jour en 2021 en prenant notamment en compte les derniers aménagements, les potentiels d'évolution issus du du PLUH révisé, les lignes de transports en cours de construction ou inscrites au plan de mandat, l'arrêt de l'Anneau des Sciences. Elles donnent donc un potentiel voyageur de 16 000 à 23 000 voyageurs/jour à horizon 2030. Cela confortait ainsi l'intérêt d'un tel mode pour desservir ce territoire fracturé et justifiant le lancement de l'étude de faisabilité. A l'issue de celle-ci, la fréquentation estimée à la mise en service est de 10 000 à 20 000 voyageurs/jour selon les fuseaux étudiés. Les déplacements pris en compte dans Modely ne se limitent pas aux déplacements domicile-travail, mais portent sur tous les motifs de déplacement ; selon l'enquête globale transport de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, les habitants de la métropole se déplaçaient en moyenne 3,38 fois par jour en 2015. Par ailleurs, les données utilisées sont des données 2030, intégrant une croissance significative du nombre de déplacements (par exemple : +24% en 2030 par rapport à 2015 entre Lyon – Villeurbanne et Francheville – Sainte-Foy-lès-Lyon – La Mulatière). Enfin, selon les résultats de la modélisation, les 18 000 à 20 000 déplacements se faisant par le transport par câble ne se limitent pas à des déplacements de l'ensemble Francheville – Sainte-Foy-lès-Lyon – La Mulatière vers Lyon et Villeurbanne, mais intègrent également : - de nombreux déplacements internes à l'ensemble de ces trois communes. (Ces déplacements, si on additionne tous les modes de transport, s'élèvent à 55 000 déplacements par jour) - des déplacements provenant de la frange Sud du 5e arrondissement de Lyon, - des déplacements provenant du tram-train de l'Ouest lyonnais, en correspondance en gare de Francheville. Selon les estimations de Modely, 55% à 84% des déplacements en téléphérique concernent un report modal. Les fuseaux nord génèrent plus de report modal que ceux au sud. Pour plus d'information, vous pouvez consulter le dossier de concertation en pages 20 à 25.

	Etudes d'impact - 3 questions	Nous sommes actuellement en phase d'études préliminaires, ce qui signifie que l'opportunité et de nombreux aspects du projet sont encore ouverts. Etudier les impacts détaillés de toutes les options possibles à ce stade aurait un coût prohibitif.
		Les études nécessaires à l'étude d'impact du Transport Par Câble, qui comprendront les études acoustiques, pourront débuter une fois que le SYTRAL aura délibéré sur la poursuite ou non du projet, à l'issue de la concertation préalable. L'étude d'impact sera réalisée par des bureaux d'études choisis dans le respect des procédures prévues par le code de la commande publique notamment sur la base de leurs compétences. Les Architectes des bâtiments de France ont été informés du principe du projet et ont connaissance des fuseaux de même que les services de l'Etat. A ce jour, faute de connaître un tracé exact, les incidences, les positions et l'insertion des stations et pylônes, il est prématuré pour eux de rendre un avis. Ils ont cependant alerté le Sytral sur la sensibilité de certains secteurs et nous en tiendrons compte. Ils seront en mesure de rendre un avis sur le projet à l'issue des études d'avant-projet. Ils seront, comme les services instructeurs de l'Etat, associés aux différentes études détaillées.
	Demandes de travaux - 1 question	Dans le cadre des études de faisabilité, le bureau d'études mandaté par le Sytral, afin d'identifier les possibilités d'implantation des infrastructures sur les fuseaux étudiés, a eu besoin de connaître la positions des réseaux souterrains. Des demandes ont donc été déposées auprès des gestionnaires des réseaux souterrains. Ces demandes appelées "déclarations d'intention de travaux" sont une étape classique dans la vie de tout projet, permet de procéder aux études de sous-sol nécessaires et indispensables pour vérifier la possibilité ou les contraintes d'implantation d'équipements structurants et ceci en fonction des réseaux existants (eau, gaz, électricité...).
Fiabilité/Panne	Vent- 17 questions	La résistance au vent d'un transport par câble est liée à la technologie mais également à la conception de la ligne: hauteur, orientation, distance interpylônes etc... Au cours des études de conception (c'est-à-dire une fois qu'un tracé est retenu), les concepteurs déterminent une vitesse de vent maximum en se fondant sur les recommandations du STRMTG et les caractéristiques propres du systèmes. Cependant, en deça de ce seuil nécessitant l'arrêt du transport par câble et le rapatriement des cabines en station, le constructeur et l'exploitant peuvent déterminer une vitesse de vent au delà de laquelle le transport n'est plus confortable pour les usagers et au delà duquel il faut réduire la vitesse. Dans l'état actuel des études, le Sytral a demandé au bureau d'études qui l'accompagne de simuler la disponibilité de ligne Francheville-Lyon, sur la base d'hypothèses de conception et des éléments de météorologie issus des stations de Bron et Brignais. Ce sont ces éléments et seuils qui figurent dans le dossier de concertation p-44-45 - Pour le monocâble, la vitesse d'exploitation est réduite à partir de 55km/h de vent, la mise à l'arrêt est décidée à partir de 90km/h; - Pour le tricâble, la vitesse d'exploitation est réduite à partir de 70km/h de vent et la mise à l'arrêt décidée à partir de 110km/h. Pour ce mode de transport, 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.
	Panne et taux de disponibilité - 18 questions	Comme pour les autres modes de transport urbain, de tels niveaux de disponibilité sont indissociables d'une politique de maintenance préventive et de contrôle efficace. D'une manière générale, les obligations de maintenance imposent des arrêts de plusieurs jours (environ 10 jours par an) pour les transports par câble. Des mesures prises à la construction permettent de réduire ces temps d'arrêt en réalisant une partie de

		la maintenance nécessaire de nuit et en mettant en place des dispositifs de contrôle permanents. Le système du transport par câble de Brest est un cas particulier où le constructeur a proposé un certains nombre d'innovations mal maîtrisées, ce qui a conduit à des pannes et périodes de tavaux successifs. Parmi ces innovations, par exemple le fait que les cabines ne circulent pas en parallèle mais l'une au dessus de l'autre qui a été à l'origine de grosses difficultés d'équilibrage du système et donc de périodes d'arrêt. Lors de la consultation des constructeurs, le Sytral a prévu d'exiger ce qui est appelé "la récupération intégrée" qui est un ensemble de dispositifs (moteurs de secours, dispositifs au niveau des pylônes etc) permettant de rapatrier systématiquement les cabines en stations, éventuellement en vitesse très lente. Il n'y aura donc pas lieu d'intervenir "en ligne" au dessus de propriétés survolées. Les accès aux pylônes se situant éventuellement dans des propriétés privées seront régies par des servitudes d'utilité publique dans les conditions strictement définies par la convention de servitude. Cette servitude donne lieu à une indemnisation du propriétaire concerné. 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.
	Sécurité dans les cabines - 11 questions	Il y a deux problématique différente sous le vocable sécurité: * la sécurité au sens d'éviter les accidents liés à un mauvais entretien du système. En France et ce n'est pas le cas en Italie, le STRMTG impose des normes très précises et des contrôles qui sont directement dépendants du nombre d'heures pendant lesquelles le système a été utilisé. C'est ce même organisme qui répond de la sécurité dans les funiculaires lyonnais qui sont également des transports par câbles. L'ensemble des retours concernant l'accident Italien ont fait état d'un mauvais entretien et de désactivation des systèmes de sécurité. * l'autre thématique sécurité concerne la sécurité civique. 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.
Fuseau	Critères -2 questions	Les fuseaux ont été choisis selon plusieurs critères: • Le service de transport : population et pôles d'attractivité desservis, fréquentation, fréquence, temps de parcours • L'incidence sur la voirie et les stationnements • Les connexions avec les autres modes de déplacements • Le respect de la protection du patrimoine et la préservation du milieu naturel ; • L'insertion urbaine dans les communes et quartiers traversés ; • La limitation de l'impact foncier et du survol de propriétés privées ou d'espaces boisés ; • Les contraintes de mise en œuvre : travaux, insertion des stations, pentes... ; • Le coût. Si 4 fuseaux sont présentés à la concertation, c'est parce que le SYTRAL souhaite recueillir des contributions du public qui

		pourraient l'aider à choisir un fuseau préférentiel, dans lequel se situerait le tracé de la ligne. Le projet de transport par câble n'a pas vocation à désengorger à lui seul l'ouest lyonnais. Il est complémentaire du reste du réseau TCL, du projet de métro E, de l'amélioration du tram-train de l'ouest lyonnais et du réseau des Voies Lyonnaises. A noter que le projet n'a pas pour objectif direct de desservir le 5e arrondissement de Lyon. Même si le fuseau Nord peut effectivement répondre aux besoins de certains habitants.
	Fuseaux et stations - 8 questions	Le fuseau nord dessert la gare de Perrache. Le fuseau "Oullins par la Vallée de l'Yzeron", qui évite le plateau de Sainte-Foy-lès-Lyon en suivant l'Yzeron fait partie des fuseaux étudiés mais non retenus (voir dossier de concertation page 60). L'emplacement exact des stations n'est pas fixé à ce stade. Il le sera lors des études détaillées, une fois que le fuseau préférentiel aura été choisi. L'emplacement de la station du Roule, comme pour les autres stations, est ouvert à la concertation. Le transport par câble circulant en ligne droite entre deux stations, l'emplacement de celles-ci sera minutieusement étudié pour limiter le survol des habitations. Autant que possible, les stations seront construites dans l'espace public ou sur des terrains non bâtis. La station Jean-Jaurès n'est pas saturée. A ce jour, le fréquentation du métro B est de l'ordre de 150 000 voyageurs jours (moyenné sur l'année) ce qui montre, au regard des prévisions de fréquentation du câble, que cet apport complémentaire ne serait pas de nature à nécessiter, à court terme des travaux de réaménagement. Si le fuseau sud est retenu, la création d'une station à Montray n'implique pas l'absence de station à Francheville-Taffignon, au niveau du centre commercial, qui est un tronçon commun à tous les fuseaux. Pour plus d'informations sur les 4 fuseaux soumis à la concertation, vous pouvez consulter le dossier de concertation des pages 61 à 71.
	Gare Francheville -3 questions	Les 4 fuseaux proposés partent effectivement du site du Chatelard, et proposent une station au niveau de la gare de Francheville en connexion avec le TTOL et une autre au niveau de Taffignon-La Gravière. Cette proposition de terminus au Chatelard est ouverte à concertation avec les usagers, les habitants, la ville et les urbanistes. En effet, il est apparu lors des études qu'un départ à Francheville Bourg pouvait également être proposé. D'une manière générale, toutes les stations de transport par câble, de la même manière que pour les stations des autres modes dits "lourds", sont accompagnées de réaménagement de l'espace urbain afin d'en améliorer l'accessibilité notamment aux modes actifs.
Insertion/Environnement	Insertion des pylônes et stations - 12 questions	Les études jusqu'alors réalisées se déroulant en phase amont, l'ensemble des calculs sont réalisés à partir d'hypothèses qui devront être confortées dans la suite du processus. Afin de permettre de déterminer des enveloppes financières, de modéliser les temps de transport ou les fréquentations, il est nécessaire de prendre des hypothèses d'implantation de station donc de tracés et de pylônes. Les véritables tracés ne pourront être déterminés définitivement que lors des études d'avant-projet, voire plus tardivement, car des éléments peuvent encore être optimisés lors des études des entreprises qui construiront. C'est la raison pour laquelle à ce jour, les implantations et hauteurs précises des pylônes ne sont pas connues.

		Vous pouvez cependant avoir des informations de principe sur la hauteur des pylônes page 58 du dossier de concertation. Leur nombre et leur hauteur varient largement en fonction de la technologie retenue. Cette hauteur est aussi très dépendante du choix ou non d'élever la ligne au-dessus de la cime des arbres pour éviter les coupes. L'insertion paysagère et esthétique du projet fera l'objet d'études poussées et nécessitera un avis conforme des Architectes des bâtiments de France.
	Impact environnement et paysage - 26 questions	Toute construction en milieu urbain a un impact visuel et change la ville, c'est le cas pour l'ensemble des lignes de transports (tramway, bus, transports par câble) circulant en surface. Les installations du transport par câble modifient le paysage et l'horizon, avec des éléments aériens (câbles, pylônes, cabines), mais aussi terrestres (stations). L'emprise au sol reste cependant réduite aux seuls pylônes et stations, contrairement à un transport en commun « terrestre » qui occupe une place importante sur la voirie et nécessite souvent une emprise foncière (et donc des acquisitions) plus importante. Ainsi, une attention particulière doit être apportée sur la qualité paysagère de la ligne, l'insertion des stations et pylônes, le design des cabines, tout en prenant en compte les règles de sécurité, de dimensionnement et de coût. Le secteur du parc du Brulet, desservi par les deux fuseaux Nord, sera un point d'attention majeur de nos études si ces fuseaux semblent à retenir à l'issue de la concertation. De plus, l'implantation d'une ligne de transport par câble doit respecter des distances réglementaires (bâtiments, obstacles proches, sol). À cet égard, sur le projet Francheville <> Lyon, l'intégration paysagère, la proximité de bâtiments historiques, la traversée de milieux naturels et protégés seront étudiés avec les partenaires, et notamment les architectes des bâtiments de France, les services déconcentrés de l'État et les associations de riverains. L'étude d'impact environnemental sera réalisée si le projet se poursuit suite à la concertation préalable. Il s'agira alors d'analyser finement l'état initial environnemental du tracé retenu, de mettre en perspective les impacts temporaires et permanents du projet et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation. Ces études seront réalisées en itération avec les bureaux d'étude techniques en charge du projet afin de s'assurer de l'intégration de tous ces éléments à la conception. Une fois terminée, comme pour tous les projets d'aménagement du territoire, l'étude d'impact sera rendue publique et consultable par tous. L'état d'avancement des études ne permet pas à ce stade la production d'une maquette interactive. En effet, dans les projets d'infrastructure, les maquettes peuvent être réalisées une fois le projet très largement figé, ce qui n'est pas en cas à l'étape de la concertation préalable. Un tel outil pourra toutefois être envisagé dans les études détaillées si le projet est entériné par le SYTRAL à l'issue de la présente concertation.
Intermodalité	Parc relais - 27 questions	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 Tassin ; - les Voies lyonnaises, selon les fuseaux étudiés (lignes 5 et 9). Toutefois, si la question d'un parc relais ne s'impose pas de prime abord, cette option pourra être étudiée finement par le SYTRAL, notamment si elle fait l'objet d'une forte demande de la part des habitants et acteurs concernés; de préférence au niveau d'une des stations terminales. Il est à noter également que le transport par câble est un mode qui préserve largement les stationnements existants, du fait de sa faible emprise au sol.
	Connexions avec les autres modes - 4 questions	La nouvelle liaison Francheville-Lyon contribuera au développement du maillage du réseau TCL. Elle favorisera l'intermodalité grâce à une connexion aux lignes fortes du réseau existant (métro A à Perrache, B à Gerland ou tramway T1 et T2 à Perrache et Confluence) et également au tram-train de l'ouest lyonnais et à la gare SNCF de Perrache, en fonction des fuseaux étudiés. La marche à pied est bien considérée dans les études : c'est notamment sa meilleure prise en compte, avec celle des autres modes actifs, dans l'outil de modélisation qui a permis d'affiner et de revoir à la hausse les estimations de fréquentation (de 10 000 à 20 000 voyageurs par jour à la mise en service). En fonction des fuseaux, la ligne sera d'une longueur de 6 à 7 km et comprendra 7 à 8 stations. Toute habitation à proximité immédiate de la ligne sera donc vraisemblablement située à moins d'1 km d'une station.
Mode	Technologie et exemples ailleurs - 4 questions	La technologie du transport par câble urbain est utilisée depuis de nombreuses années et notamment dans des villes aux reliefs très contrastés avec des quartiers difficiles à desservir. Les téléphériques urbains sont nombreux dans le monde (en Allemagne, en Angleterre, en Amérique latine, en Asie...) et ce, depuis plusieurs dizaines d'années. En France, plusieurs projets sont en cours, comme à Toulouse, Saint-Denis (la Réunion), Grenoble, Ajaccio, Créteil et Nice. Pour plus d'informations sur le mode, vous pouvez consulter le dossier de concertation en pages 35 à 49. Le dossier de concertation est aussi abondamment illustré de photographies de téléphériques urbains de nombreuses villes dans le monde. Le TPC sera alimenté en électricité issue du réseau national, énergie largement décarbonnée. Le choix de la technologie (monocâble ou tricâble "3S") est ouvert à la concertation. Le CERTU et le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) estiment la durée de vie des équipements fixes de transport par câble entre trente et cinquante ans. Certains éléments structurels comme les pylônes ou les bétons d'ancrage ont des durées de vie encore plus longues.
	Technologie 3S- 3 questions	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. Plus d'information page 58 du dossier de concertation. Le seuil d'indisponibilité d'un transport monocâble est de 90km/h et de 100 à 110km/h pour un transport tricâble, vents qui sont très rarement constatés à Lyon.
Objectifs du projet	Intérêt et objectifs du projet - 15 questions	Chaque jour, près de 59 000 voyages sont réalisés entre Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière et le cœur de la métropole (73 000 à l'horizon 2030) et ces déplacements se font majoritairement en voiture individuelle. Il s'agit donc de proposer une solution performante alternative à la voiture individuelle. Le projet de ligne de transport par câble entre Francheville et Lyon répond à quatre objectifs : - Répondre aux besoins de déplacements de l'Ouest de la métropole en développant la desserte en transports en commun; - Améliorer et fiabiliser les temps de parcours depuis Francheville, vers le centre de la métropole; - Accompagner la Zone à Faibles Emissions (ZFE) et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air; - Apaiser les communes et quartiers desservis en diminuant sensiblement la part du trafic automobile. La seule amélioration des lignes de bus existantes, indépendante du projet proposé, ne suffit pas à répondre à ces objectifs, notamment depuis Francheville. Ainsi, est également proposée à la concertation une alternative en Bus à haut niveau de service, seule alternative crédible au transport par câble sur ce secteur. Il comporte cependant des points faibles si on le compare avec le transport par câble : - Impacts importants sur les espaces publics, naturels et fonciers; - Répercussions inévitables sur la circulation, sur les carrefours existants et sur les ponts; - Des suppressions de stationnement importantes; - Une régularité soumise aux conditions de circulation hors des voies réservées et dans les carrefours; - Des impacts travaux avec des interruptions de circulation à prévoir; - Une fréquence moindre; - Des temps de parcours supérieurs; - Des surcoûts importants liés aux acquisitions foncières à prévoir.
Travaux	Travaux	Les travaux d'un tel système sont limités à la construction des stations et à celle des pylônes. Ils sont donc nettement moins importants que ceux nécessités par les modes de transport : temps et complexité des déviations de réseaux limitées pour les modes de surface (tram, Bus à haut niveau de service), faibles quantités de déblais/remblais par rapport à un métro car il n'y a pas de creusement de tunnels ni de stations enterrées. Les emprises de travaux se limitant aux pylônes, aux stations et à leurs accès, ils peuvent être réalisés en minimisant les contraintes sur le fonctionnement des communes.
Innovation	Logistique	A ce stade du projet, rien n'est à exclure. Votre proposition sera à intégrer dans les apports de la concertation.



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

du 15 novembre 2021 au 15 février 2022

Soirée d'ouverture

17 novembre 2021

Construisons ensemble le transport par câble

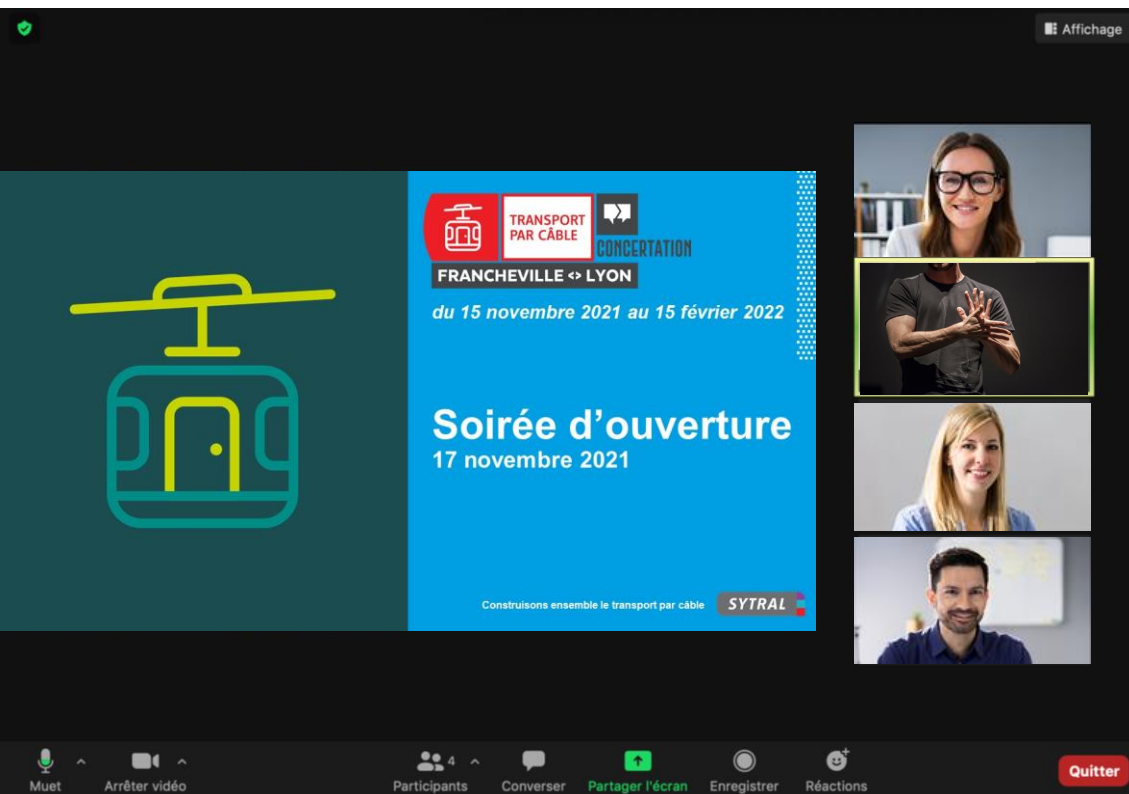
SYTRAL

Introduction

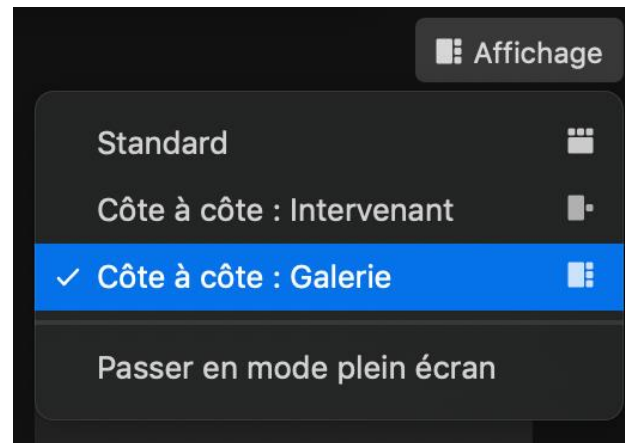


Pour suivre cette réunion en langue des signes

1 Cliquez sur AFFICHAGE



2 Cliquez sur GALERIE



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

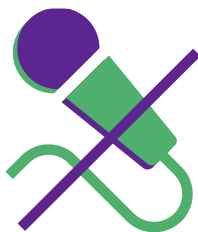


Si vous souhaitez voir le traducteur en plein écran, cliquez sur AFFICHAGE / INTERVENANT

Mode d'emploi pour une réunion réussie

En visio sur ZOOM

**Durant la
présentation initiale**



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

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



Déposer vos questions ou
remarques via l'outil
Converser/Discuter



Demander à prendre la parole
pour poser une question grâce
à l'outil Lever la main

Chaîne YouTube SYTRAL

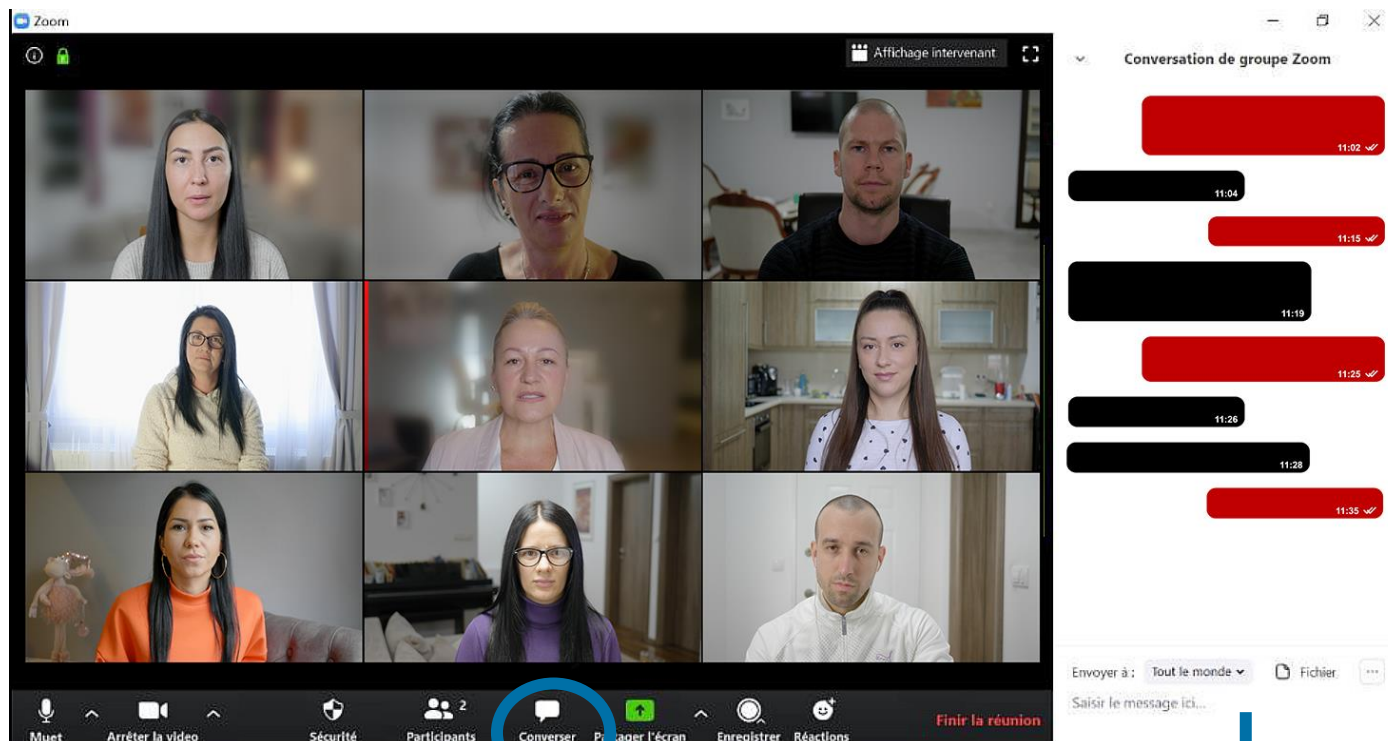
Retransmission en direct avec possibilité de déposer vos questions ou remarques après la réunion sur
franchevilleyon-sytral.fr



Poser une question : comment faire ?

En visio sur ZOOM

Pour YouTube, sur francheville-lyon-sytral.fr



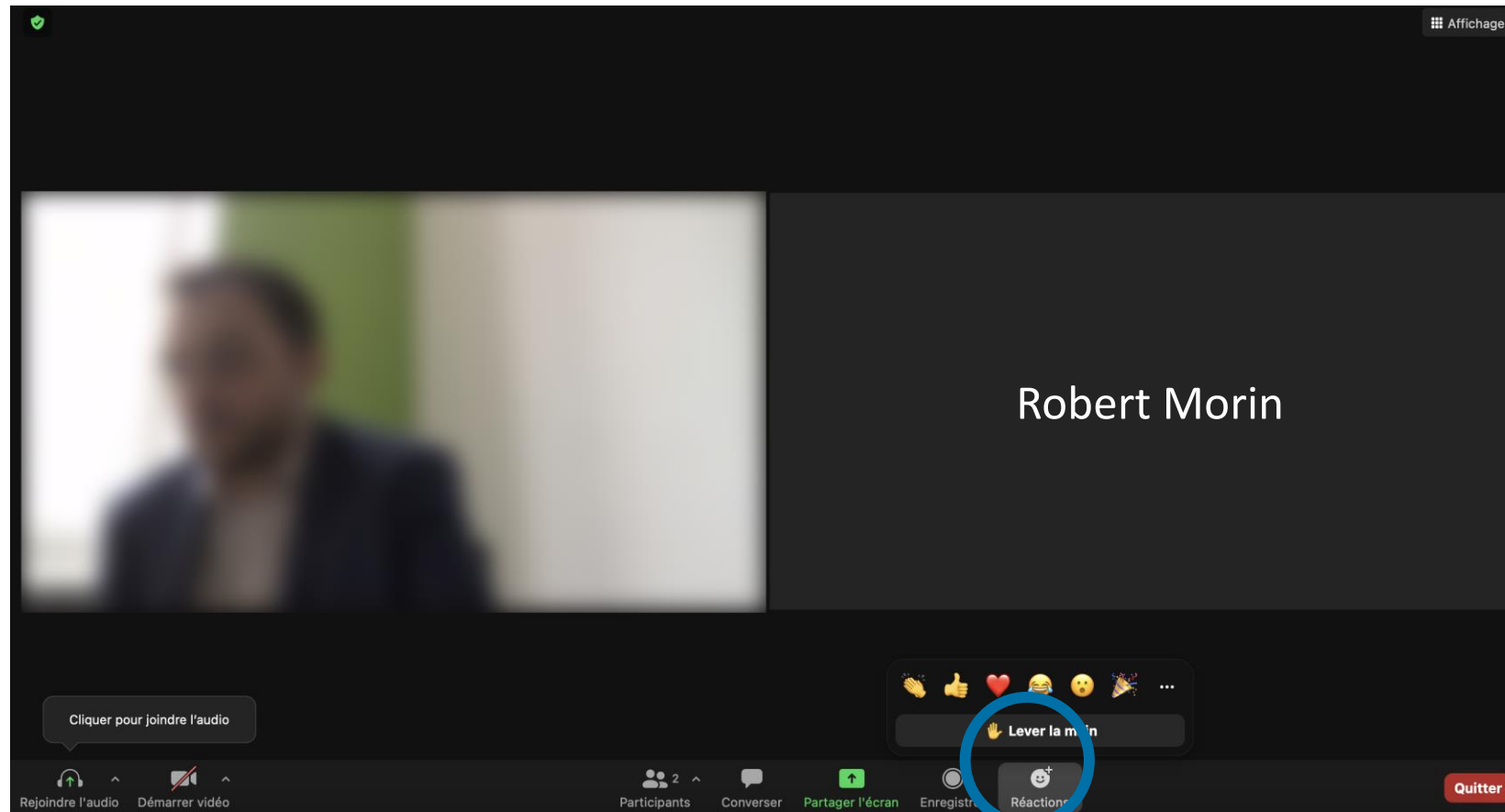
UTILISER LE TCHAT
POUR POSER UNE QUESTION OU
DONNER VOTRE AVIS



POSER UNE QUESTION OU DONNER
VOTRE AVIS



Outil « Lever la main » : comment faire ?



LEVER LA MAIN POUR POSER
UNE QUESTION



Un numéro de téléphone à disposition

**En cas de mauvaise connexion,
un numéro de téléphone
est à votre disposition :**

+33 1 8699 5831

ID de réunion : 838 4792 3971

Les règles du jeu



Dialogue et
écoute



Recueil des
contributions



Respect des
intervenants

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

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

Sondage

Dans quelle ville habitez-vous ?

Sondage pour mieux vous connaître

Dans quelle ville habitez-vous ?

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

Merci pour votre participation

Déroulé de la soirée :

**1 Le constat d'un besoin de mobilité,
une réponse, le transport par câble**

2 Zoom sur la concertation

3 Temps d'échanges : questions/réponses

4 Clôture et prochaines étapes

Les intervenants ce soir

ELUS

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

SYTRAL

- > **Anne CLABAUT**,
Chef de Projet transport par câble
- > **Séverine LARDELLIER**
Responsable concertation

GARANTS CNDP

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

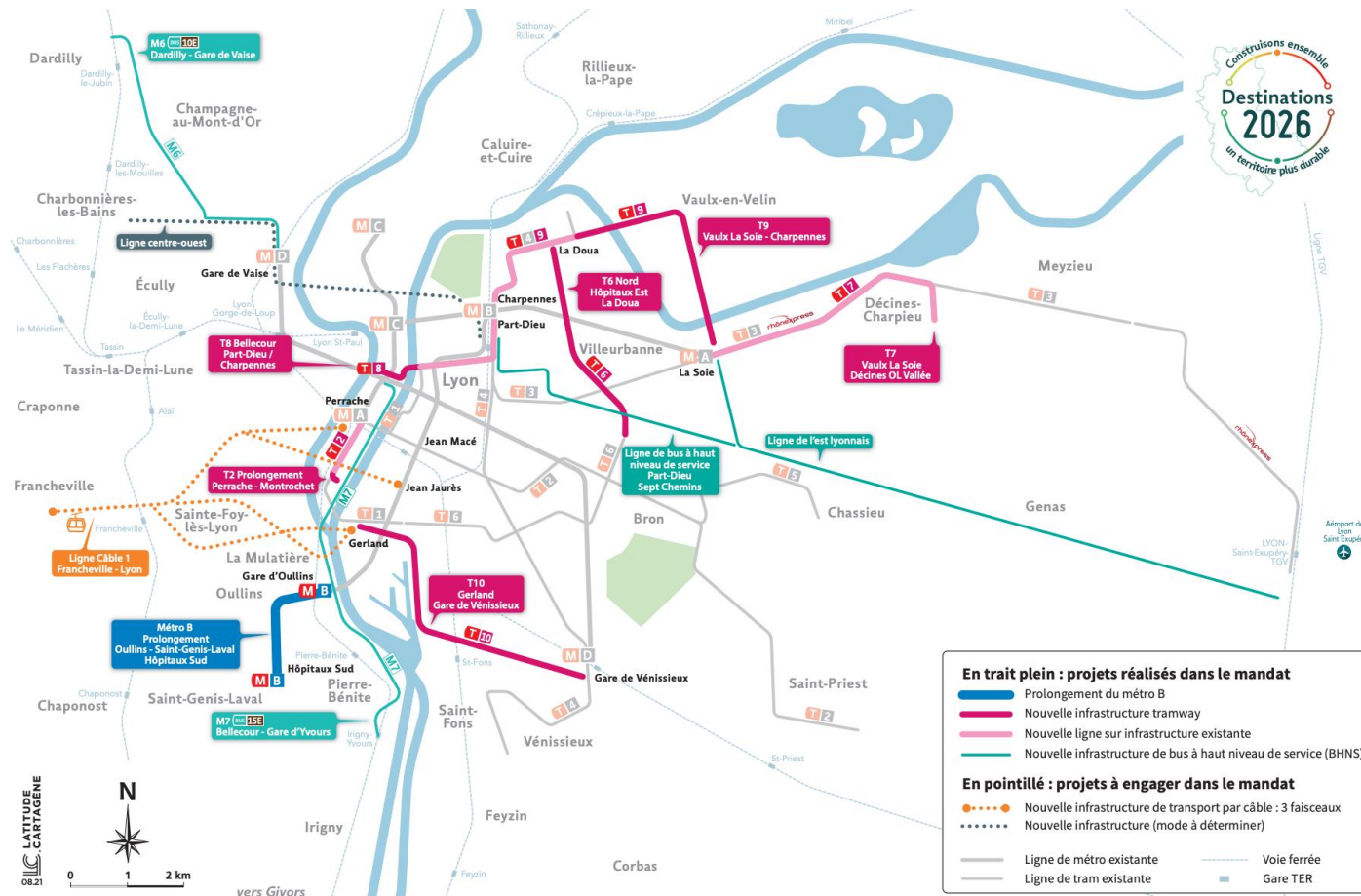
ANIMATION

- > **Marilyne GENEVRIER**
Animatrice-Modératrice

Accueil

Bruno Bernard, président du SYTRAL

Destinations 2026 : 3 objectifs affirmés



RÉPONDRE À L'URGENCE CLIMATIQUE



PARTICIPER À LA COHÉSION DES TERRITOIRES



SOUTENIR LA RELANCE ÉCONOMIQUE LOCALE

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

4 grands objectifs pour le projet de transport par câble 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



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

Un besoin de mobilité, une réponse, le transport par câble

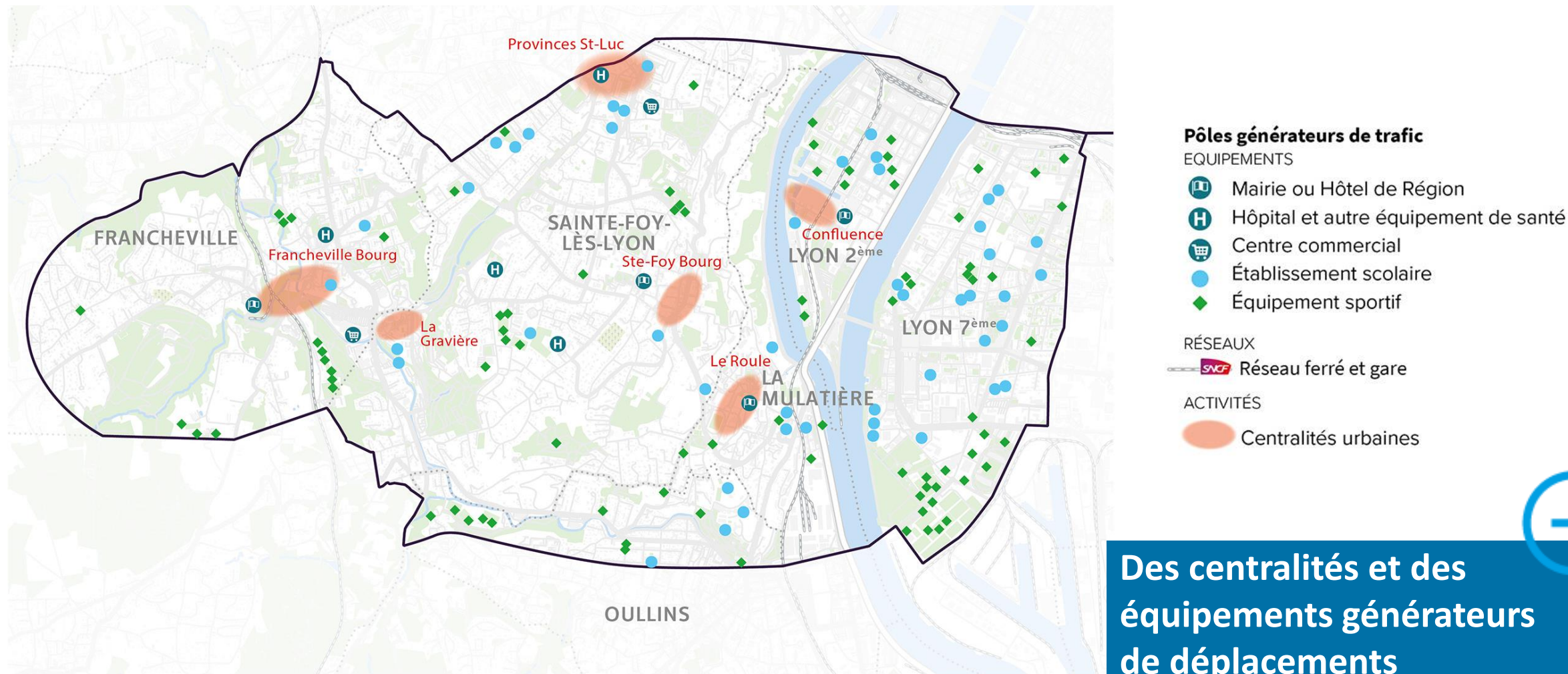
Anne Clabaut, Chef de projet de transport par câble

Construisons ensemble le transport par câble



SYTRAL

Périmètre du projet : 3 communes et 2 arrondissements de Lyon (2 et 7)



Des centralités et des équipements générateurs de déplacements

Etat des lieux de la mobilité dans l'ouest de la métropole

EN CHIFFRES



59 000

déplacements chaque jour
entre les communes de l'ouest
et le centre de la métropole

55%



des déplacements en
voiture

50 MIN

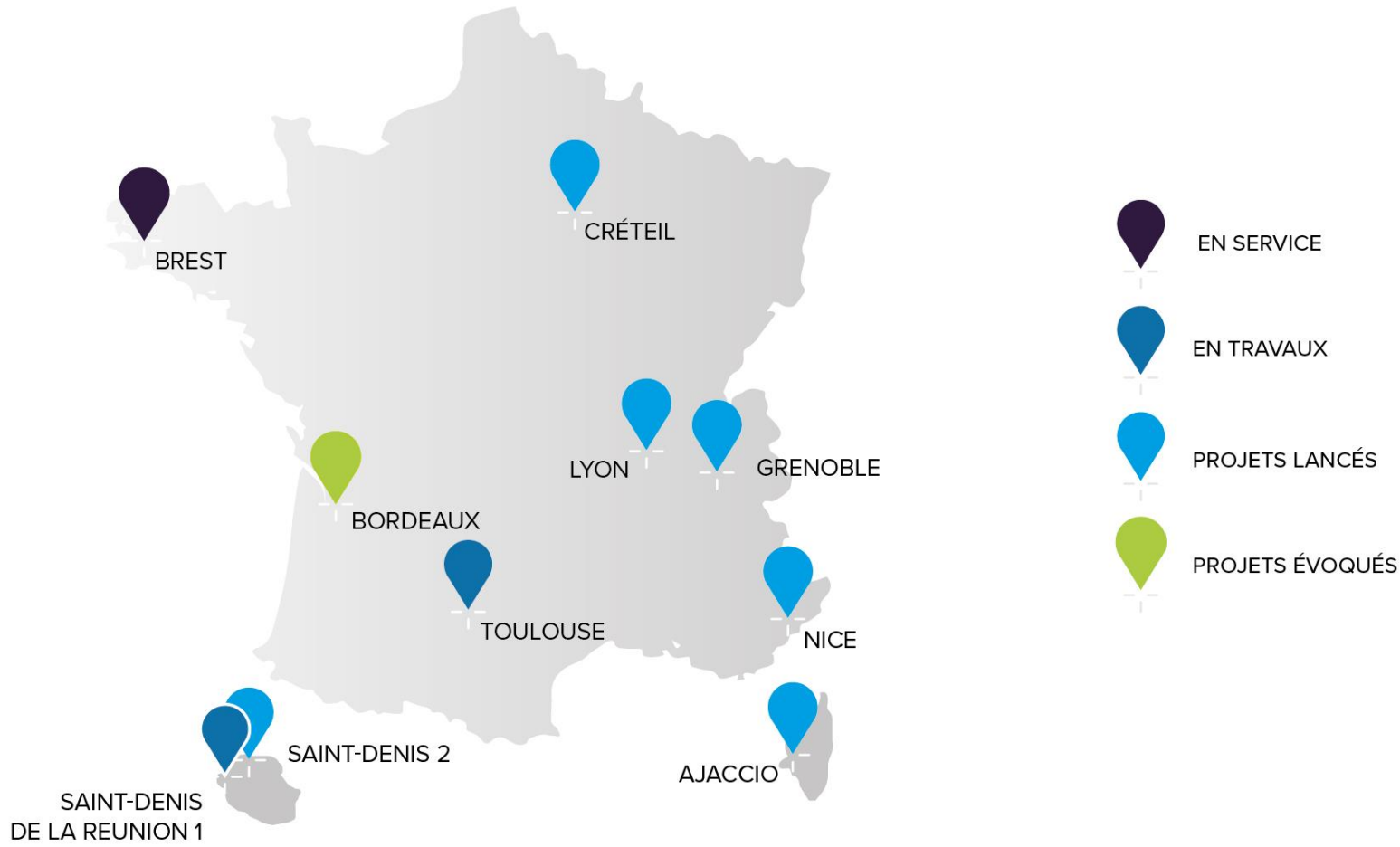
minutes aux heures de pointe
pour rejoindre Francheville et
Gerland **en voiture** en 2030

(Source : MODEL Y 2030)

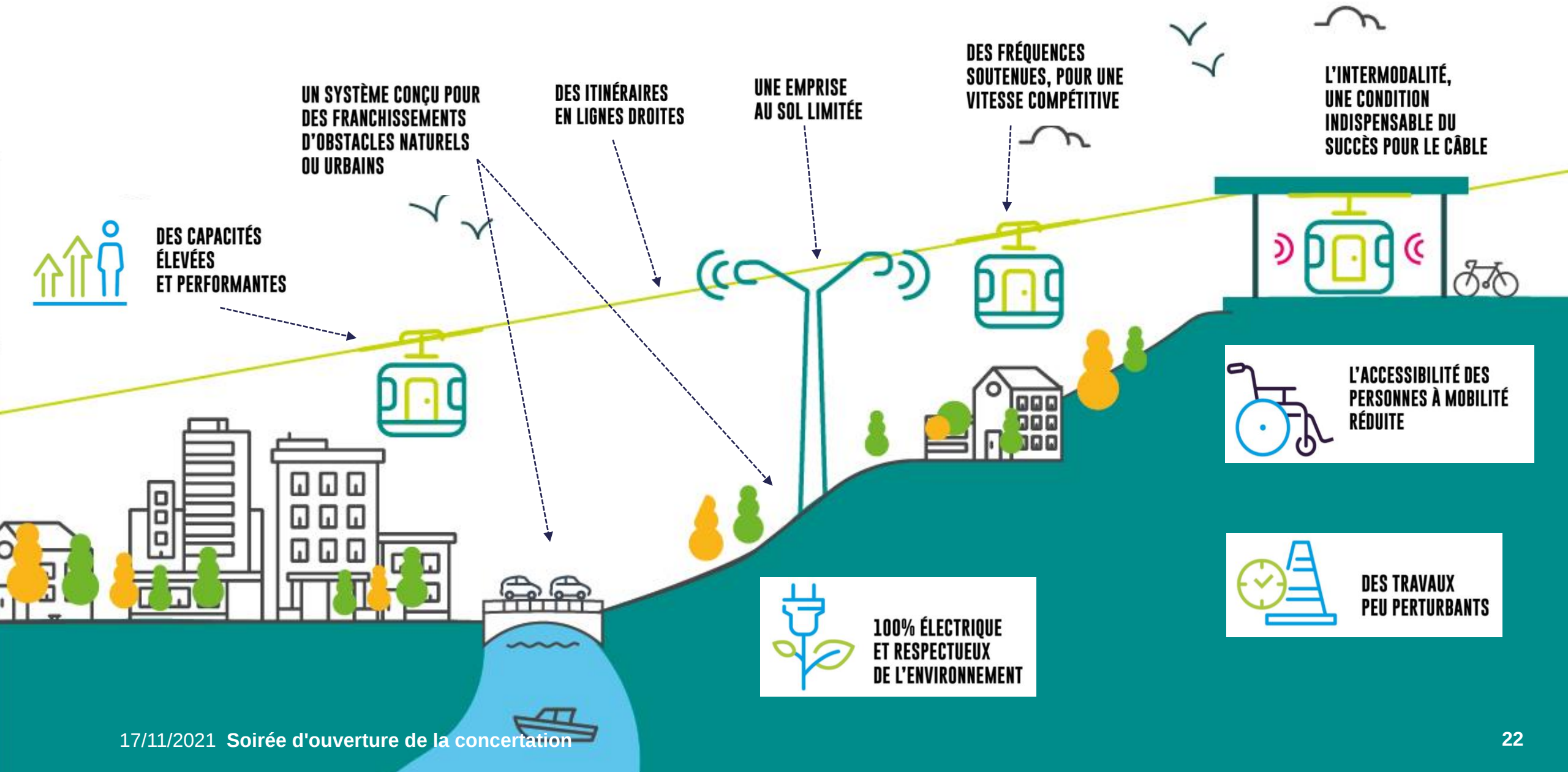
En 2030,
+ de 73 000 déplacements
entre ces 3 communes
et le cœur de la métropole.



Transport par câble urbain : une nouvelle solution de transport urbain

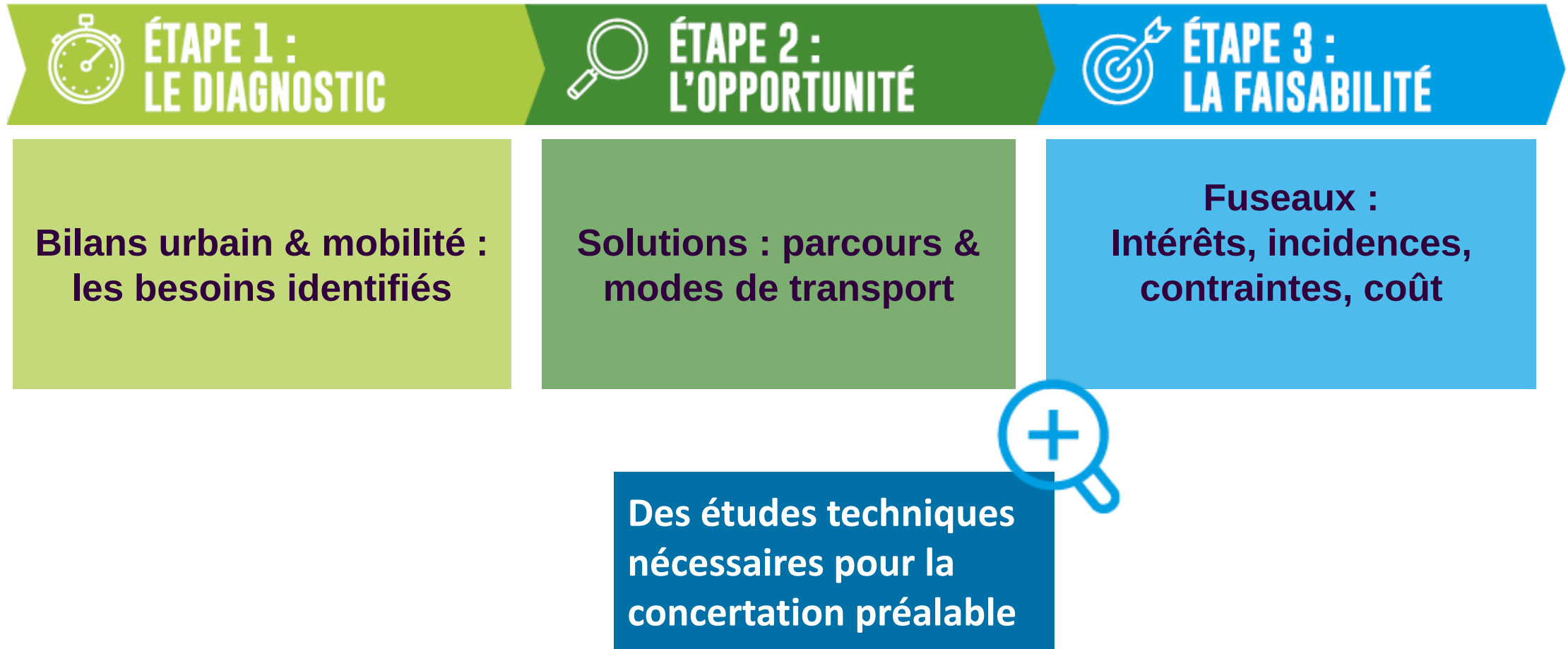


Transport par câble : principaux atouts

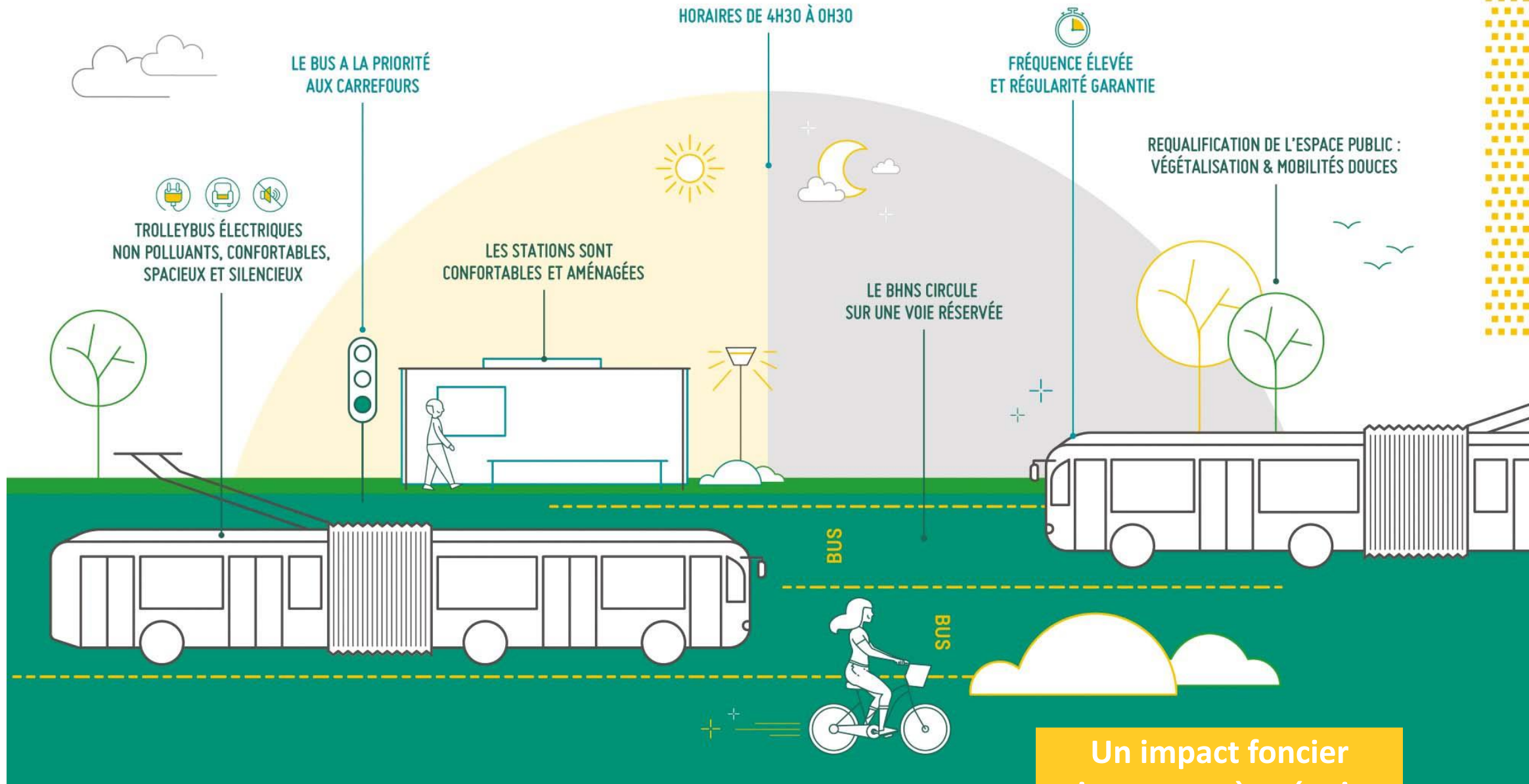


Où en est le projet ?

Les 3 étapes de l'étude de faisabilité



Le Bus à Haut Niveau de Service : une alternative ?



Un impact foncier important à prévoir

Une analyse multicritères pour chaque fuseau afin de comparer les deux modes



Intérêt
Transport
/services

Incidence
Voirie/
stationnement

Impact
Foncier/
survol

Effets
Milieux
naturels

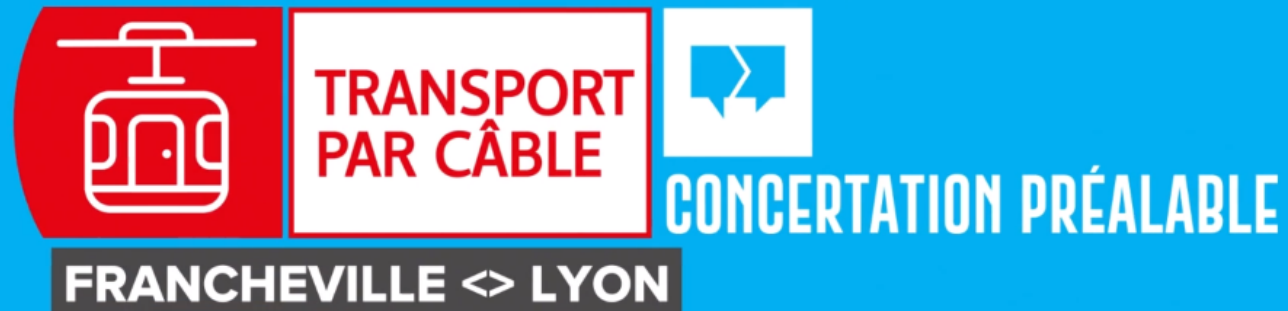
Difficultés
techniques et
Coût

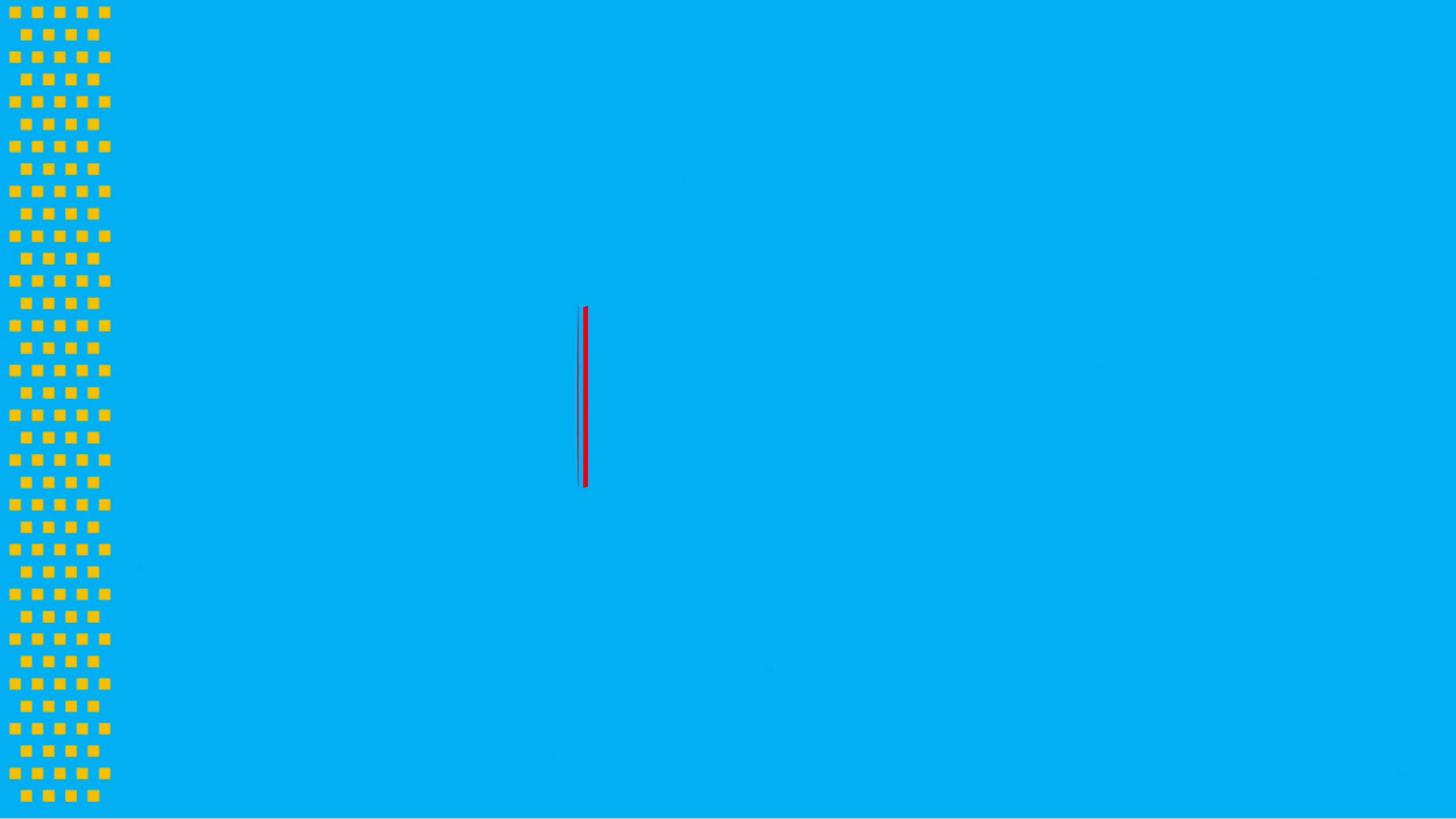
Analyse complète
disponible dans le dossier
de concertation



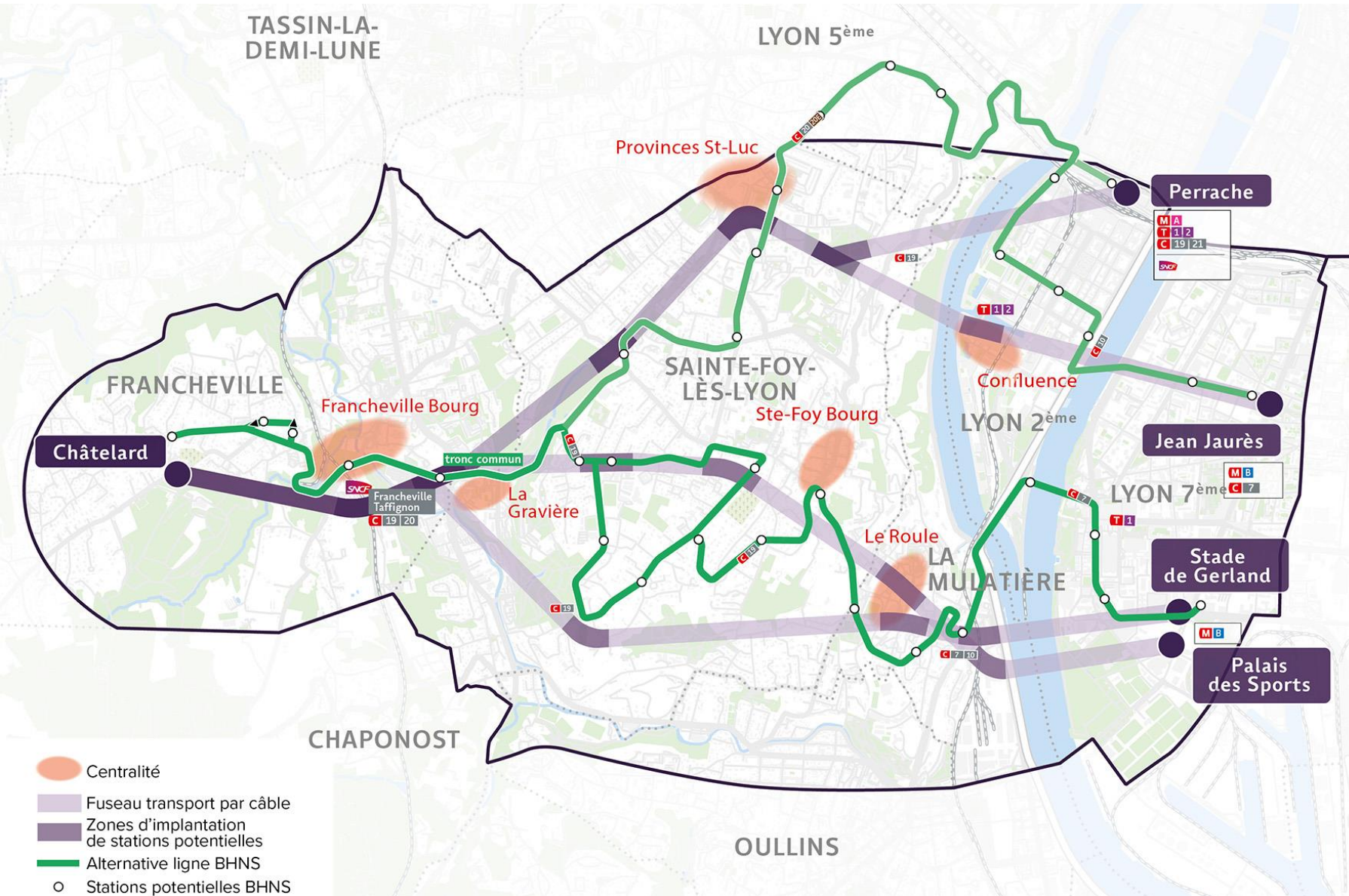
Projet Francheville <> Lyon

4 fuseaux soumis à la concertation





Les 4 fuseaux soumis à la concertation



> En transport par câble



> Alternative BHNS



25 À 30 MIN

avec le transport par câble entre Francheville et Lyon (contre 50 min* en voiture aux heures de pointe).



JUSQU'À 20 000

voyages par jour (selon le fuseau)

Source : Modely horizon 2030

De multiples thématiques à aborder

L'opportunité du projet de transport par câble et de ses alternatives

Les différents fuseaux proposés pour déterminer un fuseau préférentiel

La connexion avec les autres modes de déplacements

L'insertion dans les communes et quartiers traversés

La préservation du milieu naturel

L'accessibilité

Calendrier global du projet



La concertation préalable

Séverine Lardellier, responsable concertation

En amont de cette concertation, 1 étude d'opinion pour comprendre les attentes

Les avis à priori sur le projet

Communes (Habitants données 2017)	Enquête internet – sur la base du volontariat	Enquête de terrain – échantillon statistiquement représentatif de la population étudiée - méthode des quotas 1000 personnes
	% d'avis favorables	
Lyon 7 (81 566)	36%	73 %
Lyon 2 (30 520)	17%	70%
La Mulatière (6 334)	12%	38%
Sainte-Foy- lès-Lyon (22 012)	4%	26%
Francheville (14 198)	23%	33%

Attentes sur les modalités de concertation

Les enquêtes de terrain et en ligne révèlent les mêmes demandes...	... Nos modalités y répondent.
Un site internet avec registre pour les avis	Espace dédié sur destinations 2026 : www.franchevillelyon-sytral.fr
Des réunions publiques dans votre commune ou à proximité	5 réunions publiques communales sous forme d'ateliers
Réunion publique numérique sur internet	Soirée d'ouverture en visio-conférence
Espaces d'expo avec registres en mairie + dossier de concertation	Expo, documentation et registre dans chaque commune et arrondissement du périmètre
Des stands d'info près de chez vous	5 stands prévus : 1 par commune/arrdt concerné
Des ateliers en petits groupes	3 ateliers prévus : Intermodalité, Accessibilité et Insertion

Laissons le débat et les échanges s'ouvrir pour tous

Le processus de concertation envisagé en 3 temps

TEMPS 1

Informier, échanger sur le constat et présenter l'opportunité

Enjeux de la Mobilité sur l'Ouest de la métropole (3 communes)

Présentation de la solution transport par câble et ses alternatives

Des stands mobiles

- 24/11, 8-12h : Marché Sainte-Foy-Lès-Lyon
- 25/11, 14-18h : CC Carrefour à Francheville
- 26/11, 8-12h : Marché La Mulatière
- 7/12, 8-12h : Place Jean Jaurès à Lyon 7
- 15/12, 14-18h : Place des Archives à Lyon 2

TEMPS 2

Débattre de l'opportunité du projet

Travaux sur l'opportunité, les alternatives au transport par câble et les solutions par commune

Des réunions publiques communales

- Francheville
- Sainte-Foy-lès-Lyon
- La Mulatière
- Lyon 2
- Lyon 7

En présentiel à partir de janvier 2022

TEMPS 3

Echanger sur les usages et l'insertion du projet

Accessibilité
Insertion
Intermodalité

Des ateliers thématiques

En visio entre fin janvier et mi février 2022

Progressivité et continuité du processus d'échanges

Le dispositif de la concertation préalable

Découvrir le projet et s'informer

TRANSPORT PAR CÂBLE
CONCERTATION
FRANCHEVILLE ↔ LYON

15 NOVEMBRE 2021 > 15 FÉVRIER 2022

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

D'ici 2026, le SYTRAL prévoit la mise en service d'une ligne forte de transport collectif entre Francheville et Lyon afin d'apporter une réponse aux différents besoins de mobilité de ce territoire.

Compte tenu du contexte géographique, une solution de transport par câble est proposée.

Du 15 novembre 2021 au 15 février 2022, le SYTRAL engage une large concertation portant sur les enjeux du projet, les différents fuseaux étudiés mais aussi sur les alternatives.

Venez échanger et donner votre avis !

EN SAVOIR + : FRANCHEVILLELYON-SYTRAL.FR

Suivez l'actu du projet !
f t i sytral.fr

Construisons ensemble le transport par câble SYTRAL

TRANSPORT PAR CÂBLE
CONCERTATION
FRANCHEVILLE ↔ LYON

15 NOVEMBRE 2021 > 15 FÉVRIER 2022

DOSSIER DE CONCERTATION

Suivez l'actu du projet !
f t i sytral.fr

Construisons ensemble le transport par câble SYTRAL



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

Consultables dans les lieux
réglementaires de la concertation

Le dispositif de concertation préalable

Donner son avis et contribuer



REGISTRES DE CONCERTATION
DANS LES LIEUX OFFICIELS

- Siègne du SYTRAL
- Hôtel de Métropole
- Mairie centrale de Lyon, direction de l'urbanisme
- Mairie du 2^{ème} arrondissement de Lyon
- Mairie du 7^{ème} arrondissement de Lyon
- Mairie de Sainte-Foy-Lès-Lyon
- Mairie de La Mulatière
- Mairie de Francheville



ESPACE DE CONTRIBUTION
SUR LA PLATEFORME

francheville-lyon-sytral.fr

SYTRAL Rechercher Créer un compte Se connecter

Destinations 2026 Concertations réglementaires Consultation métro

Transport par câble
FRANCHEVILLE - LYON

ÉTAPE 2 SUR 2
Concertation préalable
15/11/2021 - 15/02/2022
Voir les étapes

PRÉSENTATION JE M'INFORME L'AGENDA DES RENCONTRES EN SAVOIR PLUS

Bienvenue dans l'espace de participation du transport par câble Francheville-Lyon.

La concertation préalable se déroulera du 15 novembre 2021 au 15 février 2022.

Vous pouvez participer en donnant un avis, en posant une question ou en vous inscrivant à un événement. Pour cela vous devez créer un compte.

Si vous ne parvenez pas à vous connecter pour vous inscrire aux rencontres sur la plateforme, vous pouvez consulter la notice ou nous contacter à l'adresse suivante : linecablefrancheville@sytral.fr

Pour vous abonner (ou vous désabonner) de la newsletter de ce projet, vous devez vous inscrire et vous rendre dans l'onglet "Mon compte > Mes newsletters" qui est accessible depuis la barre de navigation en survolant votre nom d'utilisateur.

Le dossier de concertation et sa synthèse sont les documents clés du projet. Ils expliquent précisément le projet de transport par câble, les variantes de fuseaux, les alternatives... Consultez-les et téléchargez-les en cliquant sur les liens ci-dessous :

- Le dépliant de la concertation
- Le dossier de la concertation
- La synthèse du dossier de concertation
- L'avis de concertation préalable du public de 2021

Une soirée d'ouverture en visio-conférence le mercredi 17 novembre de 19 à 21h : [inscrivez-vous](#) !

CETTE CONCERTATION APPARTIENT À Concertations réglementaires

D'ici 2026, le SYTRAL prévoit la mise en service d'une ligne forte de transport collectif entre Francheville et Lyon afin d'apporter une réponse aux différents besoins de mobilité de ce territoire. Compte tenu du contexte géographique, une solution de transport par câble est proposée.

L'ouest de la métropole connaît de forts besoins de mobilité, notamment pour se connecter aux pôles de vie, d'emplois et d'études du centre de la métropole. Chaque jour, 59 000 déplacements sont réalisés entre les communes de Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière et le centre de la métropole. 5500 déplacements en provenance des communes voisines (Brindas, Chaponost...) traversent également ce territoire. Pour la majorité d'entre eux, ils sont réalisés en voiture (à plus de 55%). De nouvelles solutions de mobilité alternatives à l'usage de la voiture individuelle doivent être proposées aux habitants de ces communes, avec une offre performante et régulière de transport en commun en site propre.

Le SYTRAL propose une nouvelle liaison en transport par câble aérien pour franchir les nombreux obstacles

126 S'abonner aux notifications

Référence : sytral-PART-2021-05-8
Partager
Intégrer

Un processus de concertation qui s'inscrit dans le temps long



LA CONCERTATION PRÉALABLE

**DU 15 NOVEMBRE
AU 15 FÉVRIER**

Concertation préalable



LA CONCERTATION CONTINUE

SI LE PROJET SE POURSUIT / OU SI VOTE FAVORABLE

MARS 2022

Bilan et
recommandations
des garants



PRINTEMPS 2022

- Prise en compte des recommandations des garants et bilan de concertation du SYTRAL
- Vote en conseil d'administration sur la suite du projet (validation du transport par câble ou mise à l'étude d'alternatives)

OBJECTIF :

Recueillir avis et contributions sur les besoins en mobilité de l'ouest de la métropole, l'opportunité du projet, les variantes de fuseaux étudiées et leurs principes d'insertion pour éclairer la décision politique sur le choix du mode.

OBJECTIF :

Alimenter les études en amont et en aval de l'enquête publique, enrichir le projet d'aménagement global.

Vous avez la parole

Vos questions

Conclusion

Enseignements de la soirée



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

Merci de votre participation

Rendez-vous sur
franchevillelyon-sytral.fr

Construisons ensemble le transport par câble

SYTRAL