



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

15 NOVEMBRE 2021
> 15 FÉVRIER 2022

ENSEIGNEMENTS

DE LA CONCERTATION

LES ENSEIGNEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE
ISSUS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Suivez l'actu !



sytral.fr

SYTRAL
MOBILITÉS

Sommaire

AVANT-PROPOS	4
1 > LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION	5
1.1 > Le projet Transport par câble Francheville-Lyon	5
1.1.1 > Un projet Destinations 2026 : le contexte du plan de mandat	5
1.1.2 > Les enjeux du projet de transport par câble Francheville - Lyon	6
1.1.3 > 4 fuseaux soumis à la concertation	6
1.1.4 > Budget et calendrier prévisionnels	7
1.2 > Le SYTRAL, maître d'ouvrage du projet	8
2 > LA PREPARATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	9
2.1 > Les principes de la concertation	9
2.1.1 > Le contexte réglementaire	9
2.1.2 > Les 2 garants CNDP de la concertation	9
2.1.3 > Les objectifs et sujets de la concertation	10
2.1.4 > Le périmètre et les cibles de la concertation	10
2.1.5 > Le processus de concertation sur le temps long	11
2.1.6 > L'implication du SYTRAL dans la conduite de la concertation	11
2.2 > Une concertation préparée avec les acteurs locaux	12
2.2.1 > Des rencontres préparatoires avec les acteurs locaux	12
2.2.2 > Un Colloque avec le CEREMA	12
2.2.3 > Une étude d'opinion	12
2.2.4 > Des réunions régulières avec les garants de la CNDP	12
2.3 > L'annonce de la concertation	13
2.3.1 > La communication légale	13
2.3.2 > La communication du SYTRAL	16
2.4 > Les supports d'information sur le projet	24
2.4.1 > Le dossier de concertation	24
2.4.2 > La synthèse du dossier de concertation : l'Essentiel	25
2.4.3 > Les expositions	25
2.4.4 > La plateforme participative	26
2.4.5 > Les vidéos du projet	28
2.4.6 > Les supports d'information complémentaires pendant les rencontres	28
2.5 > Les modalités pour s'exprimer	29
2.5.1 > Les registres	29
2.5.2 > Les cahiers de concertation	30
2.5.3 > La plateforme participative	30
2.5.4 > Autres modalités de contribution	30
2.5.5 > Les contributions et avis collectifs	30
2.6 > Les rencontres de la concertation	32
2.6.1 > La soirée d'ouverture	32
2.6.2 > Les réunions publiques communales	33
2.6.3 > Atelier thématique : intermodalité	37
2.6.4 > Atelier thématique : accessibilité	37
2.6.5 > Synthèse des expressions dans les réunions et ateliers	38
2.6.6 > Les rencontres de proximité (stands mobiles et espace forum)	38
2.6.7 > Synthèse de la participation du public aux rencontres	41
2.7 > Les contributions à la concertation	42
2.7.1 > 5696 contributions prises en compte au total	42
2.8 > Le contexte autour de la concertation	43
2.8.1 > Une forte mobilisation politique autour du projet	43
2.8.2 > Une mobilisation associative autour de la concertation	44
2.8.3 > Une participation importante, et soutenue par des contributeurs actifs	44
3 > ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS	46
3.1 > Méthodologie d'analyse	46
3.2 > Le besoin de mobilité et la desserte de l'ouest	48
3.2.1 > EN SYNTHÈSE	48
3.2.2 > L'ANALYSE DÉTAILLÉE DES CONTRIBUTIONS SUR CES THÉMATIQUES :	48

3.3 > L'opportunité du mode « câble »	51
3.3.1 > EN SYNTHÈSE.....	51
3.3.2 > L'ANALYSE DÉTAILLÉE DES CONTRIBUTIONS SUR CES THÉMATIQUES :.....	52
3.4 > Variantes et fuseaux.....	56
3.4.1 > EN SYNTHÈSE :.....	56
3.4.2 > L'ANALYSE DÉTAILLÉE DES CONTRIBUTIONS	56
3.5 > Les alternatives.....	58
3.5.1 > EN SYNTHÈSE.....	58
3.5.2 > LE DÉTAIL DE L'ANALYSE DES CONTRIBUTIONS	59
3.6 > L'usage urbain du transport par câble	63
3.6.1 > EN SYNTHÈSE.....	63
3.6.2 > L'ANALYSE DÉTAILLÉE DES CONTRIBUTIONS	64
3.7 > La programmation du projet	67
3.7.1 > EN SYNTHÈSE.....	67
3.7.2 > L'ANALYSE DÉTAILLÉE DES CONTRIBUTIONS	67
3.8 > L'organisation et le déroulement de la concertation	69
3.8.1 > EN SYNTHÈSE.....	69
3.8.2 > ANALYSE DÉTAILLÉE DES CONTRIBUTIONS	69
3.8.3 > L'OPINION DE LA CNDP.....	71
4 > LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	73
4.1 > Un besoin conforté.....	73
4.2 > Un mode transport par câble considéré comme non adapté au territoire	73
4.3 > Variantes et fuseaux, pas de préférence avérée.....	74
4.4 > Un foisonnement de propositions d'alternatives.....	75
4.5 > Un mode nouveau, à mieux faire connaître	76
4.6 > L'organisation et le déroulement de la concertation.....	76
5 > LES ENGAGEMENTS DU SYTRAL SUITE À LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS....	77
5.1 > Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	77
5.2 > Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.....	77
5.2.1 > Dans tous les cas (abandon ou poursuite du projet).....	77
5.2.2 > Dans le cas de l'abandon du projet.....	78
6 > EN SYNTHÈSE	79

AVANT-PROPOS

Le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon est proposé par le SYTRAL, Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (AOMTL).

Ce projet a fait l'objet d'une concertation préalable sous l'égide de garants du 15 novembre 2021 au 15 février 2022.

Cette concertation préalable avec garants intervient en application des articles L121-17, L121-16 et L121-16-1 du code de l'environnement. La concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration de projets et de documents de planification qui le concernent et qui sont notamment susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement. Elle intervient avant toute demande d'autorisation administrative (déclaration d'utilité publique, déclaration de projet, procédure loi sur l'eau...).

Le dossier des enseignements de la concertation publié par le SYTRAL synthétise les contributions issues de cette concertation sur les différents sujets et thématiques du projet, et répond également au bilan et aux recommandations des garants de la concertation.

Ce document est rendu public et sera annexé au dossier d'enquête publique le cas échéant.

► A NOTER

Le SYTRAL est devenu, par délibération de son conseil d'administration du 7 avril 2022, SYTRAL Mobilités.

1 > LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION

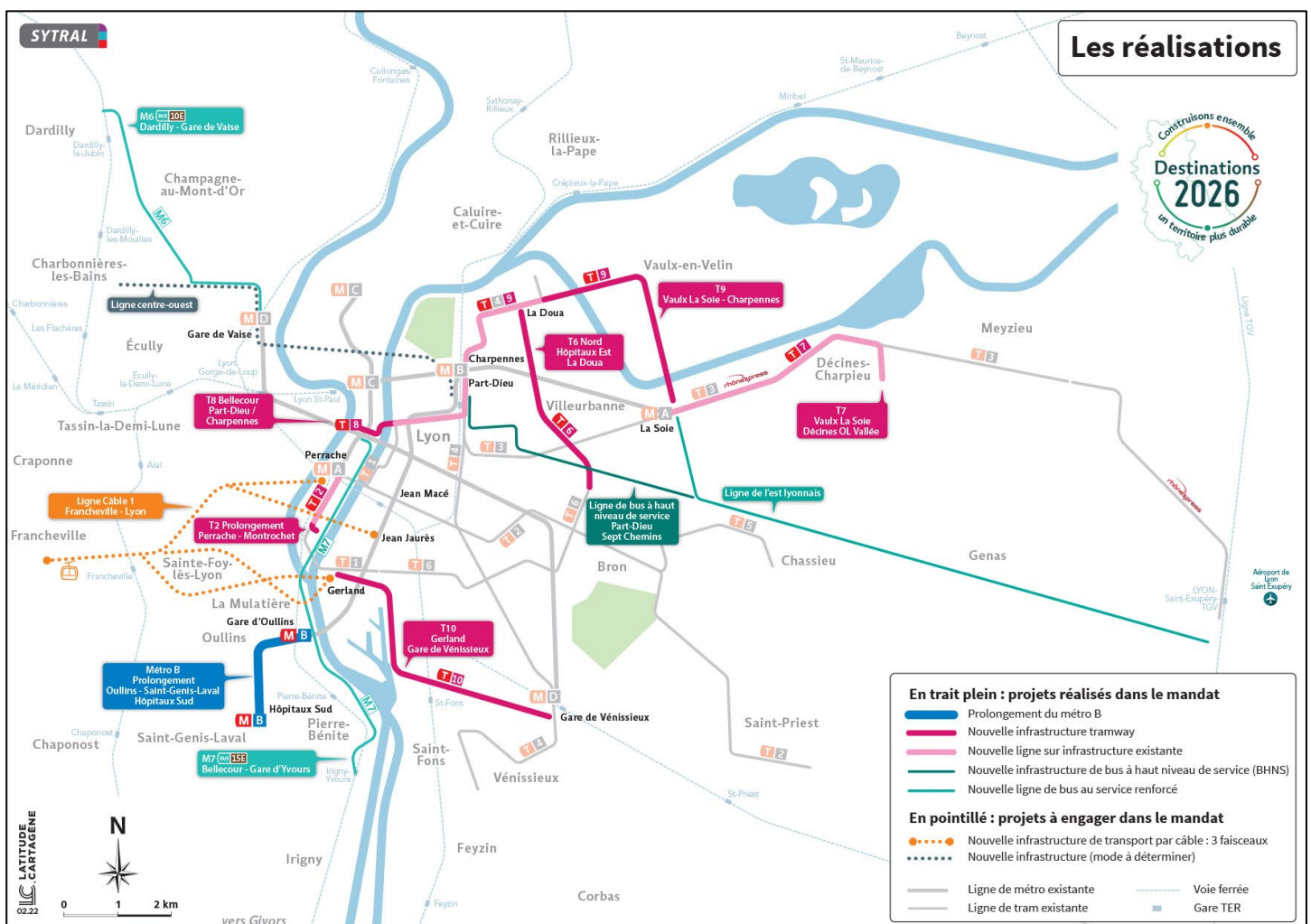
1.1 > Le projet Transport par câble Francheville-Lyon

1.1.1 > Un projet Destinations 2026 : le contexte du plan de mandat

Le projet de transport par câble Francheville-Lyon s'inscrit dans un plan de mandat « Destinations 2026 », voté en décembre 2020 par le SYTRAL.

Ce plan de mandat poursuit trois objectifs :

- **Répondre à l'urgence climatique et lutter contre la pollution** en développant les transports en commun, proposer une alternative efficace à la voiture individuelle et participer ainsi pleinement à la transition énergétique ;
- **Participer à la cohésion des territoires** et donc réduire les inégalités sociales et territoriales, en s'inscrivant dans les projets de désenclavement des territoires pour que chacune et chacun puisse accéder avec facilité (et sans recours systématique à la voiture) aux différents pôles d'emplois, services, loisirs, équipements de la métropole lyonnaise ;
- **Soutenir la relance économique locale** en doublant les investissements du SYTRAL par rapport au mandat précédent et en favorisant l'insertion et le retour à l'emploi sur le territoire.



1.1.2 > Les enjeux du projet de transport par câble Francheville - Lyon

Le projet d'axe structurant de transport en commun Francheville-Lyon est conçu pour répondre aux besoins de déplacements des communes de Francheville, Sainte-Foy-Lès-Lyon et La Mulatière, caractérisées par des reliefs contrastés et des voiries enclavées et saturées par le trafic automobile, notamment en heures de pointe.

Chaque jour, près de 59 000 déplacements sont réalisés entre ces communes et le cœur de la métropole (Lyon - Villeurbanne), dont 55% en voiture. Aux heures de pointe, les projections de circulation à 2030 estiment jusqu'à 50 minutes le temps nécessaire pour rejoindre Gerland depuis Francheville en voiture (source Modely horizon 2030), distants d'environ 10 kilomètres à vol d'oiseau.

Compte-tenu des fractures et des nombreux obstacles naturels et urbains de ce territoire (la Saône et le Rhône, la nouvelle voie métropolitaine M7, les collines de Sainte-Foy-lès-Lyon, la Mulatière et Francheville et la vallée de l'Yzeron), le transport par câble qui permet des franchissements et privilégie des tracés directs paraît une solution appropriée.

Il offrirait une liaison performante depuis Francheville vers le centre de la métropole, avec un temps de parcours compris entre 25 et 30 minutes.

Un axe fort de transport collectif en site propre (à l'écart de la circulation automobile) contribue à répondre aux attentes des habitants en matière de déplacements en offrant une solution performante, régulière et décarbonée. Il accompagne la mise en place de la Zone à Faibles Emissions sur le territoire de la métropole et participe à la lutte contre le réchauffement climatique en offrant une alternative au seul usage de la voiture individuelle.

La desserte Francheville-Lyon doit répondre à quatre grands objectifs :

- Contribuer à répondre aux besoins de déplacements de l'ouest de la métropole lyonnaise 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.

1.1.3 > 4 fuseaux soumis à la concertation

En phase d'études d'opportunité, une analyse des fuseaux initiaux a été réalisée sur la base des critères suivants : service de transport, impact sur l'environnement, et contraintes de mise en œuvre.

Le principe de ces recherches d'itinéraires consistait en la combinaison :

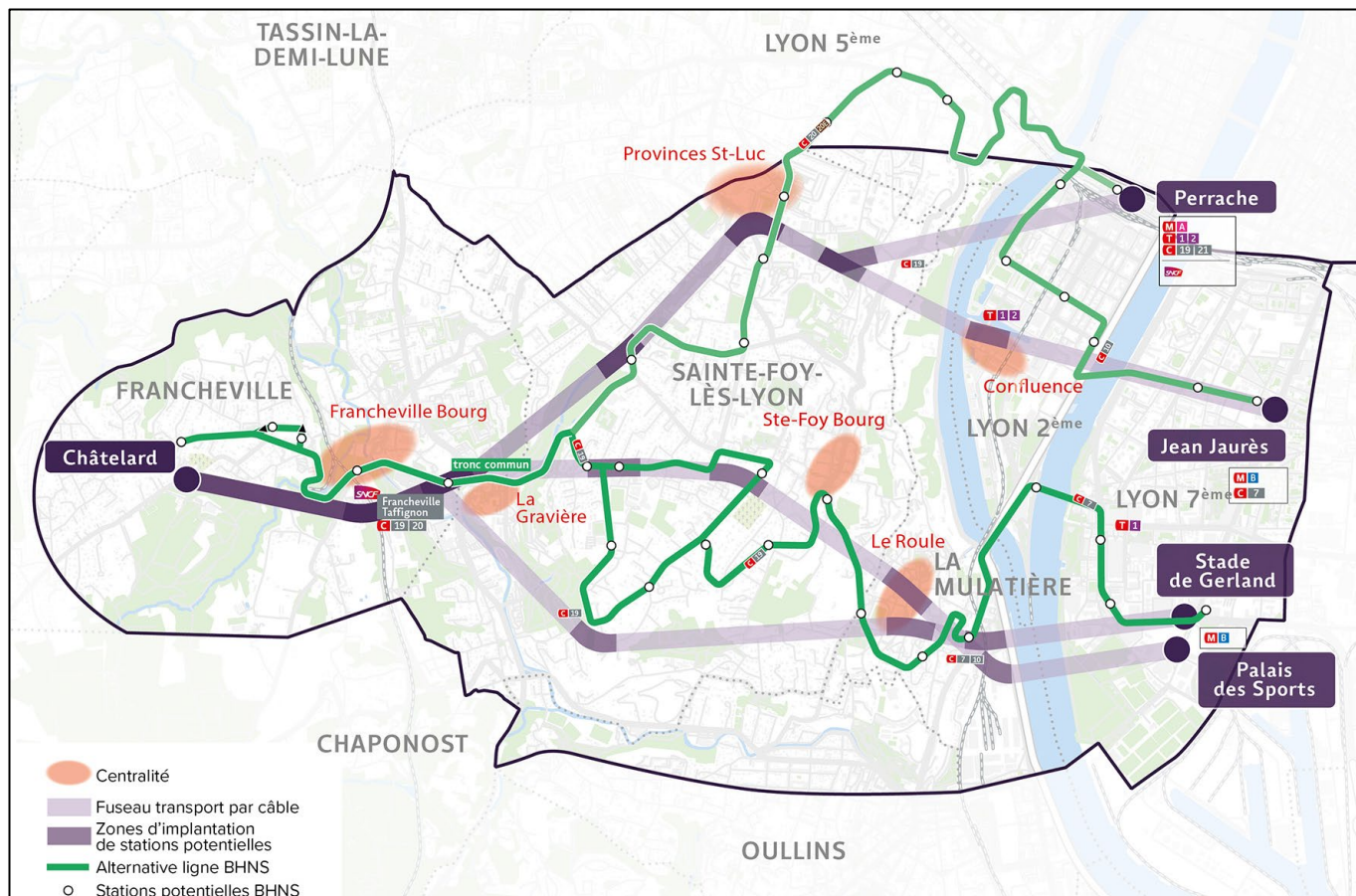
- du potentiel de population desservie,
- de la connexion avec le réseau métro et tram du centre de l'agglomération,
- de la limitation des survols de propriétés privées.

A l'issue des études de faisabilité, 4 fuseaux ont été envisagés pour relier Francheville à Lyon, en desservant les communes de Sainte-Foy-lès-Lyon et, selon les fuseaux, la Mulatière puis le 7^{ème} arrondissement, ou le 2^{ème} puis le 7^{ème} arrondissement de Lyon, avec 3 hypothèses de terminus : secteurs de Gerland, Gare Perrache et place Jean Jaurès.

4 fuseaux ont donc été proposés à la concertation :

- Fuseau nord : Francheville - Sainte-Foy-lès-Lyon - Lyon 2^{ème} Perrache,
- Fuseau nord : Francheville - Sainte-Foy-lès-Lyon - Lyon 2^{ème} Confluence - Lyon 7^{ème} Jaurès,
- Fuseau centre : Francheville - Sainte-Foy-lès-Lyon - La Mulatière - Lyon 7^{ème} Gerland,
- Fuseau sud : Francheville - Sainte-Foy-lès-Lyon - La Mulatière - Lyon 7^{ème} Gerland

Ces fuseaux ont été étudiés en parallèle en mode transport par câble et en mode BHNS en s'attachant, dans la mesure du possible, à desservir les mêmes centralités.



Les 4 fuseaux en transport par câble et en BHNS

1.1.4 > Budget et calendrier prévisionnels

→ Budget prévisionnel

Le coût estimé de réalisation du projet varie selon les fuseaux.

		Fuseau Nord Francheville ↔ Sainte-Foy-lès-Lyon ↔ Lyon 2 Perrache	Fuseau Nord Francheville ↔ Sainte-Foy-lès-Lyon ↔ Confluence ↔ Lyon 7 Jean Jaurès	Fuseau centre Francheville ↔ Sainte-Foy-lès-Lyon ↔ La Mulatière ↔ Lyon 7 Gerland	Fuseau sud Francheville ↔ Sainte-Foy-lès-Lyon ↔ La Mulatière ↔ Lyon 7 Gerland
BHNS 	Budget prévisionnel	De l'ordre de 88 M€	De l'ordre de 114 M€ (hors création du Pont des Girondins)	De l'ordre de 110 M€	De l'ordre de 110 M€
Transport par câble 	Budget prévisionnel	De l'ordre de 160 M€	De l'ordre de 165 M€	De l'ordre de 150 M€	De l'ordre de 150 M€

→ Calendrier prévisionnel

Différentes études et jalons réglementaires seront encore nécessaires pour aboutir à la déclaration d'utilité publique et potentiellement au lancement des travaux.

Chaque étape permet la validation des options présentées auparavant.



1.2 > Le SYTRAL, maître d'ouvrage du projet

L'autorité organisatrice des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) est le maître d'ouvrage de la ligne de transport par câble Francheville-Lyon et a organisé dans ce cadre la concertation liée à ce projet. Sa mission consiste à organiser les transports en commun sur les territoires :

- de la métropole de Lyon (réseau TCL),
- du Département du Rhône (réseau Cars du Rhône),
- de la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône (réseau Libellule).

Le SYTRAL est également responsable des services Optibus (transport à la demande des personnes à mobilité réduite) et Rhônexpress (desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry).

L'exploitation des réseaux est confiée à des opérateurs privés dans le cadre de délégations de service public. Le SYTRAL assure par ailleurs la gestion de plusieurs services liés à la mobilité, comme les parkings-relais, l'intermodalité Oûra ou le transport à la demande.

→ Un nouveau statut d'établissement public local depuis janvier 2022

Le SYTRAL est devenu le 1er janvier 2022 un établissement public local en lieu et place de l'ancien syndicat mixte.

L'ordonnance du 8 avril 2021 officialise sa création et en fixe l'objet et le périmètre d'intervention.

La nouvelle autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais associe la Métropole de Lyon, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, ainsi que l'ensemble des communautés de communes du Rhône. Elle porte de nouvelles missions de coordination, d'information multimodale et de planification de l'ensemble des mobilités à l'échelle de son territoire.

Elle conserve sa mission initiale d'autorité organisatrice des transports publics réguliers, des transports publics à la demande, des services de transports scolaires et de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, à l'échelle d'un bassin de mobilité élargi comprenant 13 collectivités du Rhône, desservant 263 communes sur un territoire de plus 1.8 million d'habitants.

2 > LA PREPARATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

2.1 > Les principes de la concertation

2.1.1 > Le contexte réglementaire

La concertation préalable sur le projet de ligne de transport par câble entre Francheville et Lyon a été décidée en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement.

Comme le précise cet article, « la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.

Afin de veiller à la transparence des informations et à la qualité des échanges, le SYTRAL a choisi volontairement de placer cette concertation sous l'égide de deux garants indépendants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Selon les dispositions du Code de l'environnement, celle-ci, créée en 1997, et devenue autorité administrative indépendante en 2002, est chargée de veiller au respect de la participation du public durant le processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, régional ou local, ayant une incidence importante sur l'environnement et/ou l'aménagement du territoire.

Le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon fait donc l'objet d'une concertation préalable en amont de l'enquête publique. Cette concertation intervient en application des articles L121-17, L121-16 et L121-16-1 du code de l'environnement et en parallèle des premières études sur le projet.



LES MISSIONS DE LA CNDP EN SYNTHÈSE

- Veiller au respect de la participation du public, au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national ;
- Déterminer les modalités de participation du public ;
- Organiser des débats publics ;
- Émettre tout avis et recommandation à caractère général ou méthodologique ;
- S'assurer du bon déroulement des concertations préalables qu'elle décide ;
- Veiller à la bonne information du public durant la phase de réalisation de tous les projets dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux ou la mise en œuvre du plan ou programme ;
- Gérer et animer la communauté des garants de la concertation ;
- Conseiller les maîtres d'ouvrage et les autorités publiques ;
- Assurer une mission de conciliation à la demande des parties prenantes au projet, plan ou programme.

2.1.2 > Les 2 garants CNDP de la concertation

Lors de sa séance plénière du 7 avril 2021, la CNDP a désigné Claire Morand et Jean-Luc Campagne, garants de la concertation du projet de transport par câble entre Francheville et Lyon.



Claire Morand



Jean-Luc Campagne

Le rôle des garants est de s'assurer de la bonne mise en œuvre du dispositif de concertation, de la sincérité des échanges, de la transparence des éléments portés à la connaissance du public et à l'issue de la démarche, d'en établir le bilan dans le respect des principes de la CNDP.

❖ **Le bilan des Garants CNDP nourrit le dossier des enseignements de la concertation du SYTRAL.**

Les deux garants ont accompagné le SYTRAL dans la préparation de la concertation et la définition de ses modalités. Ils ont été présents tout au long de la concertation.

Lors de chaque rencontre de concertation à laquelle ils ont participé, ils se sont présentés et ont expliqué les objectifs et le rôle des garants, leurs attentes et leurs points de vue sur les échanges.

Ils se sont également rendus disponibles par courriel et voie postale pour recueillir les attentes ou contributions des participants.

2.1.3 > Les objectifs et sujets de la concertation

Le dispositif mis en place visait à promouvoir la participation de tous, qu'ils soient acteurs institutionnels, riverains, usagers, habitants, acteurs locaux, élus..., dans une logique de proximité. Le maître d'ouvrage a recueilli toutes les contributions afin de retirer des enseignements de cette concertation préalable et d'alimenter la décision des élus sur l'opportunité de continuer le projet.

Le projet n'étant pas figé, tous les avis pouvaient être exprimés et la concertation préalable était ouverte sur tous les sujets.

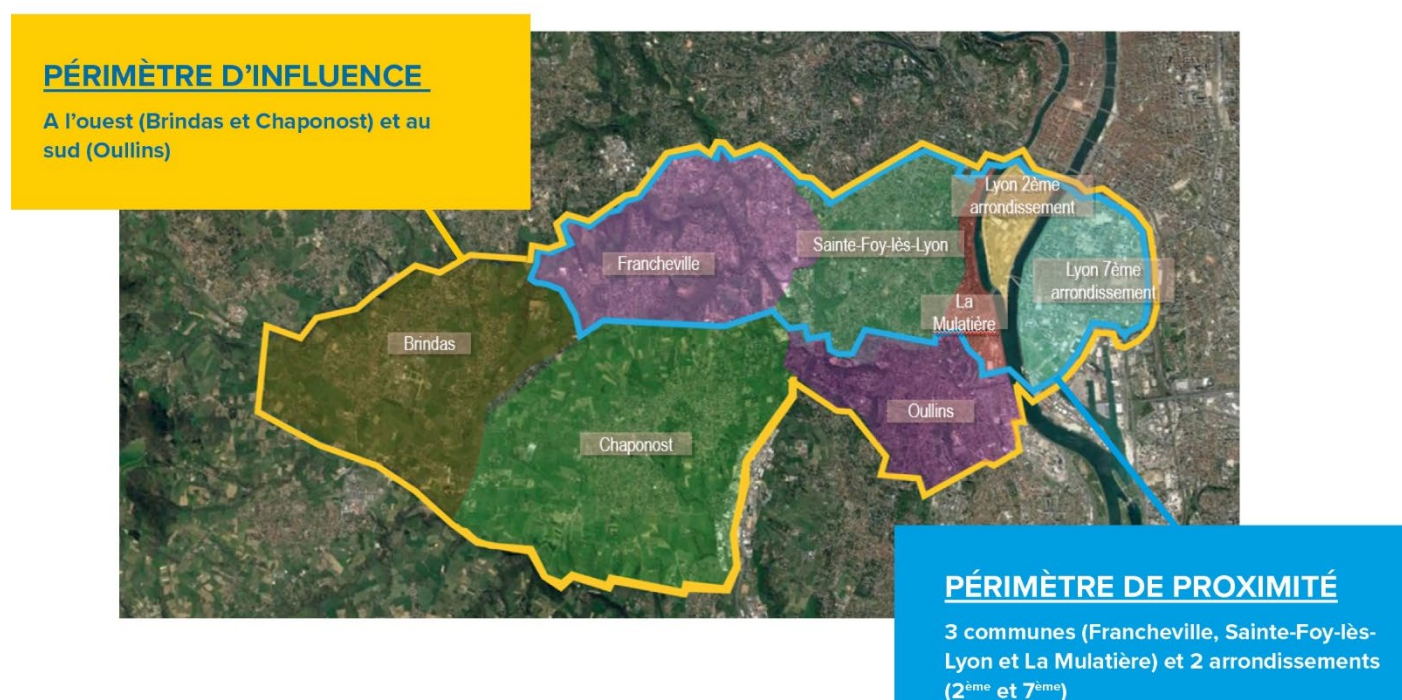
Néanmoins, l'expression citoyenne était particulièrement attendue sur certaines thématiques essentielles à la consolidation du projet :

- L'état des lieux des mobilités dans l'ouest de la métropole,
- L'opportunité du projet et le besoin de desserte,
- La confirmation du mode transport par câble, les fuseaux proposés et leurs alternatives,
- L'intermodalité, l'accessibilité et l'insertion du futur projet.

2.1.4 > Le périmètre et les cibles de la concertation

Le dispositif de concertation a couvert plusieurs périmètres :

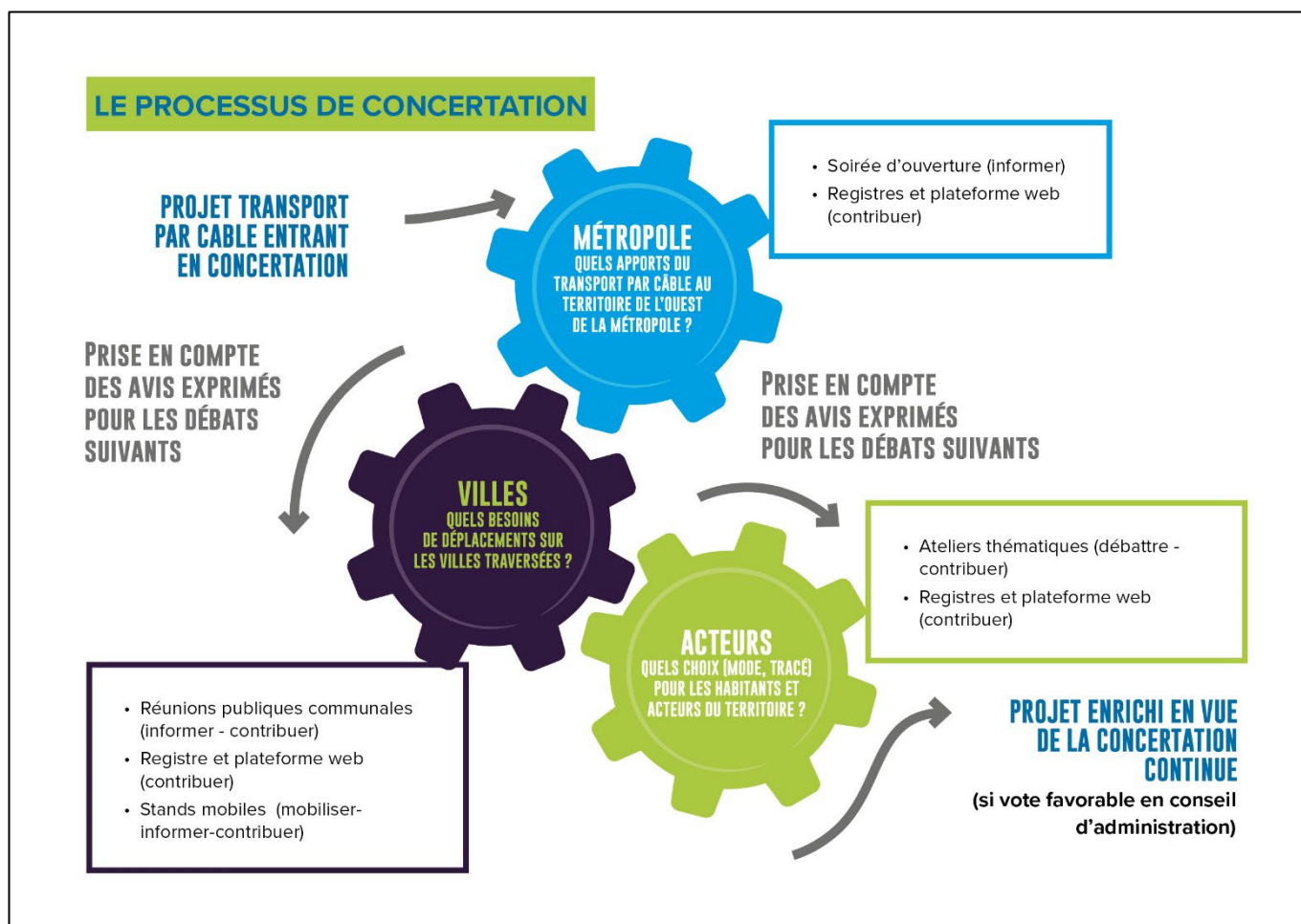
- Le périmètre de proximité : Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière, les 2^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Lyon, qui étaient les principales cibles de la concertation ;
- Le périmètre d'influence : à l'Ouest à Brindas et Chaponost et au Sud à Oullins.



2.1.5 > Le processus de concertation sur le temps long

Plusieurs principes ont guidé la préparation et l'organisation de la concertation :

- Une concertation à forte vocation pédagogique avec pour objectif de transmettre une information claire et transparente sur les sujets mis en discussions ;
- Une approche progressive partant d'un échange sur le constat des enjeux de mobilité sur l'ouest de la métropole vers le débat sur l'opportunité du projet et enfin des échanges sur les usages et l'insertion du projet à travers une grande diversité de dispositifs (présentiel / distanciel, stands de proximité, réunion publiques communales, espace forum, ateliers thématiques...) ;
- Afin de permettre au plus grand nombre de s'approprier un projet complexe, le processus suivant a été mis en place pour assurer une progressivité dans la concertation :



2.1.6 > L'implication du SYTRAL dans la conduite de la concertation

Les élus du SYTRAL ont souhaité s'impliquer directement dans la préparation et la conduite de la concertation. Ils seront attentifs au bilan pour orienter les décisions à venir sur le projet.

Ainsi, Bruno Bernard, président du SYTRAL était présent lors de la réunion publique d'ouverture, accompagné de Jean-Charles Kohlhaas, vice-président délégué du SYTRAL. Jean-Charles Kohlhaas était également présent lors des réunions publiques communales et de l'espace forum de Francheville, avec les Maires des communes et arrondissements concernés.

Ces rencontres avec les citoyens et acteurs du territoire ont permis aux élus d'écouter leurs observations et avis et de répondre à leurs questions.

Aux côtés des élus, les équipes techniques du SYTRAL, mobilisées autour du projet de transport par câble et plus globalement du développement de l'ensemble des projets portés par le SYTRAL, ainsi que les bureaux d'études techniques se sont tous engagés dans la préparation et l'animation des rencontres de la concertation.

2.2 > Une concertation préparée avec les acteurs locaux

2.2.1 > Des rencontres préparatoires avec les acteurs locaux

A l'été 2021, le SYTRAL a réalisé un travail préparatoire avec des rencontres d'acteurs locaux et métropolitains, afin de préparer la phase de concertation réglementaire.

41 entretiens ont été réalisés avec :

- **les élus concernés** : Maires des 3 communes et 2 arrondissements du périmètre, communes et arrondissements voisins (Oullins, Chaponost, Lyon 5^{ème}), EPCI (Communauté de communes des Vallons du Lyonnais) ;
- **des acteurs locaux** : associations locales, comités d'intérêts locaux... ;
- **des acteurs métropolitains** intervenants dans le domaine de la mobilité, du handicap, du commerce, de l'économie et de l'environnement.

Ce temps d'écoute a permis d'identifier les principales questions, attentes, et demandes d'approfondissement ainsi que les modalités de concertation à privilégier pour les phases suivantes.

Afin de préparer les modalités de concertation, le SYTRAL a également organisé des rencontres avec les cabinets des Mairies concernées (Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et la Mulatière). Ce fut également le cas pour l'association « Touche Pas À Mon ciel », particulièrement mobilisée contre le projet.

2.2.2 > Un Colloque avec le CEREMA

Dans le but de faire connaître le mode transport par câble, le maître d'ouvrage a organisé avec le CEREMA un colloque dédié au transport par câble aérien en milieu urbain le 29 juin 2021. Lors de ce colloque, les principales caractéristiques de ce mode de transport urbain ont été présentées, en s'appuyant sur les exemples d'autres collectivités (Brest Métropole, CA Saint-Denis-de-la-Réunion, Tisséo Collectivités à Toulouse, Syndicat des Transports de l'Agglomération de Grenoble), le STRMTG et des représentants de constructeurs.

3 tables rondes ont été organisées autour des thématiques :

- Insertion paysagère, urbaine et covisibilité,
- Gestion du bruit et du vent,
- Accessibilité et sécurité.

❖ **174 personnes ont participé à ce colloque.**

Il a été enregistré et mis en ligne sur la chaîne Youtube du SYTRAL : <https://www.youtube.com/user/SytralTCL>

2.2.3 > Une étude d'opinion

Pour préparer au mieux la concertation préalable et proposer des modalités de concertation appropriées au contexte et au territoire, le SYTRAL a réalisé une étude d'opinion selon deux vecteurs :

- Une enquête de terrain, administrée en face-à-face auprès d'un échantillon statistiquement représentatif de 1000 habitants et visiteurs qui résident ou fréquentent le périmètre correspondant aux différentes hypothèses de tracé (méthode des quotas, juillet 2021, Nova7).
- Un questionnaire en ligne (identique à celui utilisé pour l'enquête de terrain) accessible à tous sur l'espace dédié au transport par câble de la plateforme participative Destinations 2026, entre le 19 juillet et le 30 août et prolongée jusqu'au 30 septembre 2021, et dont la publicité a été faite par les médias et les réseaux sociaux. 3264 questionnaires ont été complétés.

2.2.4 > Des réunions régulières avec les garants de la CNDP

Depuis la désignation des garants en avril 2021, des rencontres bimensuelles ont été organisées avec le SYTRAL. Les garants veillaient ainsi à l'avancement de l'ensemble du processus de concertation préalable et à sa bonne mise en œuvre.

Ils s'assuraient que leurs prescriptions concernant les dates, les modalités de concertation, le dossier de concertation et les outils de contributions étaient bien prises en compte.

Par ailleurs, 3 comités de suivi, mis en place à l'initiative des Garants, ayant pour objectif d'évoquer les modalités et le déroulement de la concertation avec les parties prenantes rencontrées pendant leur étude de contexte, se sont tenus les 15 octobre 2021, 06 janvier 2022 et 08 février 2022.

2.3 > L'annonce de la concertation

En amont de la concertation, un large dispositif d'information légale a été mis en place afin de mobiliser le plus largement possible l'ensemble des acteurs concernés par le projet.

→ Les 8 lieux permanents de la concertation réglementaire

Registres de participation, dossier de concertation et sa synthèse, dépliants, étaient disponibles dans 8 lieux, ouverts selon leurs horaires habituels :

- Siège du SYTRAL - 21 Boulevard Vivier Merle - 69003 Lyon
- Hôtel de la Métropole du Grand Lyon - 20 rue du Lac - 69003 Lyon
- Mairie centrale de Lyon - Direction de la Mobilité Urbaine – 198 avenue Jean Jaurès – 69007 Lyon
- Mairie de Lyon 2e - 2 rue d'Enghien – 69002 Lyon
- Mairie de Lyon 7e - 16 place Jean Macé – 69007 Lyon
- Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon - 10 rue Deshay – 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon
- Mairie de Francheville - 1 rue du Robert – 69340 Francheville
- Mairie de La Mulatière - 1 place Jean Moulin – 69350 La Mulatière

2.3.1 > La communication légale

→ L'affichage légal A2 dans les lieux de concertation

Un avis de concertation préalable du public a été affiché dans les huit lieux de la concertation, quinze jours avant son démarrage et pendant toute sa durée.

Cet avis au format A2 reprend les dispositions réglementaires précisées dans l'article R. 121-19 du code de l'environnement.

L'apposition réglementaire de ces affiches a été réalisée le 27 octobre 2021. Une vérification a également donné lieu à un rapport photographique détaillé en date du 10 novembre 2021 confirmant la mise en place des affiches dans l'intégralité du périmètre.



Mairie de Francheville, 1 Rue du Robert, 69340 Francheville



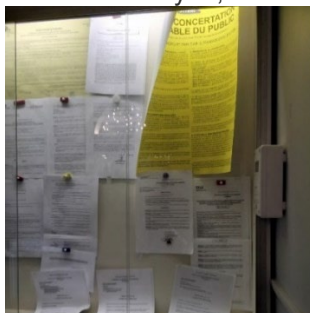
Mairie de La Mulatière, 1 place Jean Moulin, 69350 La Mulatière



Sainte-Foy-lès-Lyon, 10 Rue Deshay, 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon



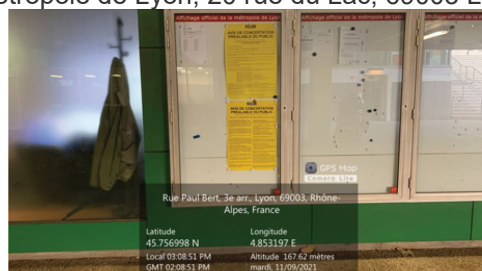
Mairie du 2ème arrondissement de Lyon, 2 Rue d'Enghien, 69002 Lyon



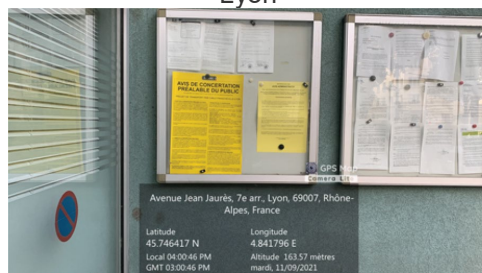
Mairie 7ème arrondissement de Lyon, 16 place Jean Macé, 69007 Lyon



Métropole de Lyon, 20 rue du Lac, 69003 Lyon



Mairie centrale de Lyon, Direction de la Mobilité Urbaine, 198 avenue Jean Jaurès, 69007 Lyon



SYTRAL, 1 Bd Marius Vivier-Merle, 69003 Lyon

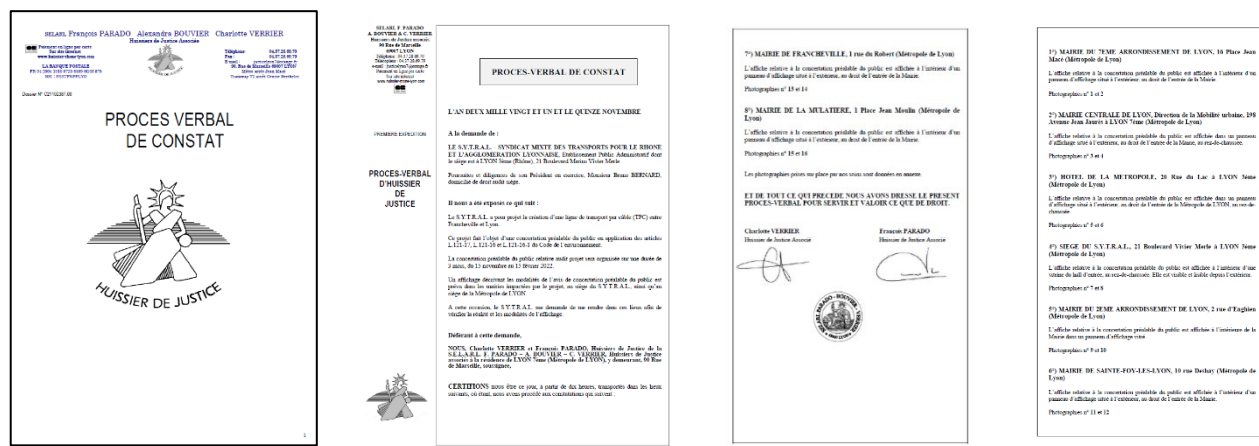


Parallèlement, un huissier a été missionné par le maître d'ouvrage pour vérifier l'apposition réglementaire de ces affiches dans les différents lieux de la concertation.

Les passages de l'huissier ont eu lieu aux dates suivantes :

- avant le début de la concertation préalable : le 29 octobre ;
- au lancement de la concertation préalable : le 15 novembre 2021 ;
- pendant la concertation préalable : le 29 novembre, les 16 et 30 décembre 2021, et les 14 et 31 janvier 2022 ;
- à la fin de la concertation : le 15 février 2022.

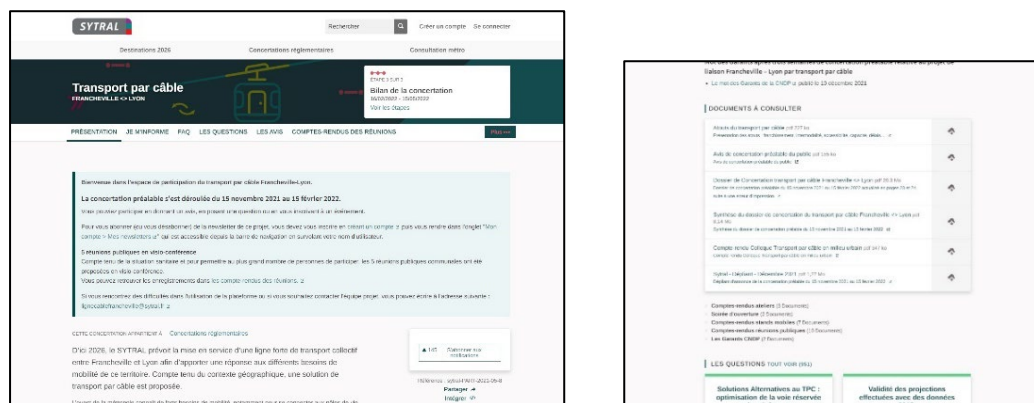
L'huissier a procédé aux constats d'affichage sur les lieux de la concertation et n'a pas relevé de manquement réglementaire à cet affichage légal.



→ La parution de l'avis officiel sur la plateforme participative

L'avis de concertation préalable du public a été également mis en ligne le 27 octobre sur la plateforme participative franchevillelelyon-sytral.fr

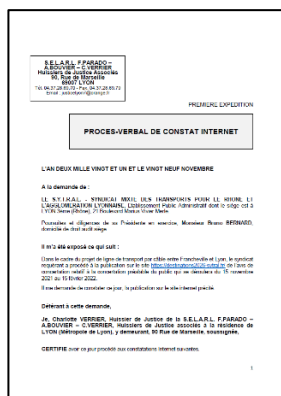
Il a été accessible avant et tout au long de la concertation, du 27 octobre 2021 au 15 février 2022, dans la rubrique "Documents à consulter".



L'huissier assermenté a également procédé à la vérification de la publication de l'avis de concertation préalable du public sur la plateforme participative dédiée au projet et n'a pas constaté de manquement réglementaire à cet affichage légal.

Différents contrôles ont été effectués aux dates suivantes et ont donné lieu à chaque fois à un procès-verbal de constat Internet :

- avant le début de la concertation préalable : le 29 octobre ;
- au lancement de la concertation préalable : le 15 novembre 2021 ;
- pendant la concertation préalable : le 29 novembre, les 16 et 30 décembre 2021, et les 14 et 31 janvier 2022 ;
- à la fin de la concertation : le 15 février 2022.



L'avis officiel a été également mis en ligne sur le site du maître d'ouvrage, sytral.fr.

➔ Les annonces légales dans la presse

L'avis de la concertation préalable du public a également été relayé dans la presse, dans 3 journaux :

2 parutions dans LE PROGRES

les 25 et 29 octobre 2021 (versions papier)

2 parutions dans la TRIBUNE DE LYON

le 28 octobre (version papier) et le 29 octobre 2021 (version numérique)

2 parutions dans LES ECHOS

le 25 octobre et le 29 octobre 2021 (versions papier)

ANNONCES LÉGALES

AVIS

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

PROJET DE TRANSPORT PAR CÂBLE

FRANCHEVILLE-LYON

25 octobre 2021

1. OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

Le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon est organisé par le SYTRAL. Les modalités pour s'informer et participer à la concertation sont les suivantes :

1.1. Le SYTRAL a décidé de lancer une concertation préalable relative au projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Cette concertation a pour objet de recueillir les observations, avis et contributions des citoyens, des associations, des entreprises, des administrations et des collectivités territoriales concernées par le projet.

1.2. Le SYTRAL a décidé de lancer une concertation préalable relative au projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Cette concertation a pour objet de recueillir les observations, avis et contributions des citoyens, des associations, des entreprises, des administrations et des collectivités territoriales concernées par le projet.

28 octobre 2021

1. OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

Le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon est organisé par le SYTRAL. Les modalités pour s'informer et participer à la concertation sont les suivantes :

1.1. Le SYTRAL a décidé de lancer une concertation préalable relative au projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Cette concertation a pour objet de recueillir les observations, avis et contributions des citoyens, des associations, des entreprises, des administrations et des collectivités territoriales concernées par le projet.

1.2. Le SYTRAL a décidé de lancer une concertation préalable relative au projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Cette concertation a pour objet de recueillir les observations, avis et contributions des citoyens, des associations, des entreprises, des administrations et des collectivités territoriales concernées par le projet.

29 octobre 2021

1. OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

Le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon est organisé par le SYTRAL. Les modalités pour s'informer et participer à la concertation sont les suivantes :

1.1. Le SYTRAL a décidé de lancer une concertation préalable relative au projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Cette concertation a pour objet de recueillir les observations, avis et contributions des citoyens, des associations, des entreprises, des administrations et des collectivités territoriales concernées par le projet.

1.2. Le SYTRAL a décidé de lancer une concertation préalable relative au projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Cette concertation a pour objet de recueillir les observations, avis et contributions des citoyens, des associations, des entreprises, des administrations et des collectivités territoriales concernées par le projet.

annonces judiciaires & légales

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

PROJET DE TRANSPORT PAR CÂBLE

FRANCHEVILLE-LYON

25 octobre 2021

1. OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

Le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon est organisé par le SYTRAL. Les modalités pour s'informer et participer à la concertation sont les suivantes :

1.1. Le SYTRAL a décidé de lancer une concertation préalable relative au projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Cette concertation a pour objet de recueillir les observations, avis et contributions des citoyens, des associations, des entreprises, des administrations et des collectivités territoriales concernées par le projet.

1.2. Le SYTRAL a décidé de lancer une concertation préalable relative au projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Cette concertation a pour objet de recueillir les observations, avis et contributions des citoyens, des associations, des entreprises, des administrations et des collectivités territoriales concernées par le projet.

29 octobre 2021

1. OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

Le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon est organisé par le SYTRAL. Les modalités pour s'informer et participer à la concertation sont les suivantes :

1.1. Le SYTRAL a décidé de lancer une concertation préalable relative au projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Cette concertation a pour objet de recueillir les observations, avis et contributions des citoyens, des associations, des entreprises, des administrations et des collectivités territoriales concernées par le projet.

1.2. Le SYTRAL a décidé de lancer une concertation préalable relative au projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Cette concertation a pour objet de recueillir les observations, avis et contributions des citoyens, des associations, des entreprises, des administrations et des collectivités territoriales concernées par le projet.

2.3.2 > La communication du SYTRAL

➔ L'affichage

Dans le but d'informer le public de l'ouverture de la concertation préalable, un large dispositif d'affichage a été déployé pour annoncer les dates de la concertation, diffuser largement l'adresse de la plateforme participative en ligne.

Ces affiches permettaient aussi d'informer sur le dispositif participatif et d'annoncer la soirée d'ouverture au format distanciel du 17 novembre 2021.

- Affiche générique n°1 d'annonce de la concertation

Les 9 et 10 novembre 2021, le SYTRAL a mis à disposition des affiches (formats A4 et A3) aux différentes collectivités et partenaires dans des quantités préalablement définies avec eux.

A noter : la Ville de Sainte-Foy-lès-Lyon n'a pas souhaité en disposer.

AFFICHAGE GÉNÉRIQUE 1 / NOVEMBRE 2021	QUANTITÉ A4	QUANTITÉ A3
Lyon 2	2	0
Lyon 7	10	0
Francheville	0	20
Sainte-Foy-lès-Lyon	0	0
La Mulatière	30	30
Métropole de Lyon	2	0
Sytral	4	0
Mairie Centrale Lyon	2	0
Chaponost	10	0
TOTAL	60	50

TRANSPORT PAR CÂBLE
FRANCHEVILLE <-> LYON
CONCERTATION

Enseignements de la concertation

SYTRAL
MOBILITÉS

16



- Affiche générique n°2 complémentaire pour Lyon

Le 16 décembre 2021, le SYTRAL a mis à disposition des affiches pour la Ville de Lyon, à sa demande.

AFFICHAGE GÉNÉRIQUE 2 / DÉCEMBRE 2021	QUANTITÉ A4
Mairie Lyon 1	2
Mairie Lyon 2	2
Mairie Lyon 3	2
Mairie Lyon 4	2
Mairie Lyon 5	2
Mairie annexe Vieux Lyon	2
Mairie Lyon 6	2
Mairie Lyon 7	2
Mairie Lyon 8	2
Mairie Lyon 9	2
Mairie annexe Duchère	2
TOTAL	22



- Affiches communales Francheville et Sainte-Foy-lès-Lyon

Dès la confirmation de la date de la réunion publique organisée pour Francheville, le SYTRAL a répondu favorablement à la demande du Maire de Francheville pour l'apposition à la date du 20 décembre 2021 d'affiches assurant la communication de cet événement sur sa commune et dans le réseau d'abribus :

AFFICHAGE COMMUNAL / DÉCEMBRE 2021	QUANTITÉ A4	QUANTITÉ A3	QUANTITÉ 120x176
Francheville	50	50	36

Lorsque la réunion a été basculée au format distanciel, une nouvelle version a été imprimée les 26 et 27 décembre et mise en place entre le 3 et le 5 janvier 2022 dans le réseau bus de la commune de Francheville, soit 36 affiches au format « Decaux ».



A noter

A la demande de la Ville de Sainte-Foy-lès-Lyon, le SYTRAL a procédé fin novembre à la création d'affiches communales aux formats A4 et A3 pour annoncer la réunion publique de cette commune.

La ville n'a pas souhaité de nouvelles affiches lors du passage en distanciel.



● Affichage réseau TCL « Parlons-en »

Le SYTRAL a également communiqué sur l'ensemble de son réseau de bus, de métro et de tramways.

1150 affiches A4 ont été installées dans les bus et métros du réseau TCL, du 13 au 20 novembre 2021.

➔ Le dépliant “Concertation, mode d'emploi”

Le dépliant de la concertation, à destination du grand public, avait pour objectif de présenter les grandes caractéristiques du projet et les modalités de concertation pour une appréhension rapide et synthétique.

En amont de l'ouverture de la concertation, le SYTRAL les a mis à disposition des différentes collectivités et partenaires dans des quantités préalablement définies avec eux.

DEPLIANTS 1 / NOVEMBRE 2021	QUANTITE A5
Lyon 2	100
Lyon 7	2000
Francheville	1300
Sainte-Foy-lès-Lyon	200
La Mulatière	4000
Métropole de Lyon	200
Mairie Centrale Lyon	200
Chaponost	200
Brindas	200
Oullins	200
Distribution stands mobiles & réserve	3 400
TOTAL	12 000



Le dépliant de la concertation a également été distribué sur les stands mobiles et mis à disposition en version pdf sur le site internet dédié au projet.

Suite à des demandes complémentaires de la ville de Francheville et de la ville de Lyon, un tirage de 9400 exemplaires à l'identique du dépliant a eu lieu en décembre 2021. La Mairie de Francheville a réalisé par le biais de son distributeur habituel en décembre 2021 une diffusion en boîtes aux lettres des 7 200 exemplaires du dépliant.

DEPLIANTS 2 / DECEMBRE 2021	QUANTITE A4
Francheville	7 200
Mairie Lyon 1	2000
Mairie Lyon 2	200
Mairie Lyon 3	200
Mairie Lyon 4	200
Mairie Lyon 5	200
Mairie annexe Vieux Lyon	200
Mairie Lyon 6	200
Mairie Lyon 7	200
Mairie Lyon 8	200
Mairie Lyon 9	200
Mairie annexe Duchère	200
TOTAL	9 400

→ Les relations presse

Pour le lancement de la concertation préalable, une conférence de presse a été organisée par le SYTRAL le 15 novembre 2021 en présence du Président, Bruno Bernard, du Vice-Président Jean-Charles Kohlhaas ainsi que du Maire de Lyon, Grégory Doucet, et du Maire de Francheville, Michel Rantonnet.



Deux associations (« Touche pas à mon ciel » et « Libre comme l'air ») étaient également invitées par le SYTRAL à intervenir pour présenter leurs positions sur le projet. A cette occasion, un communiqué de presse et un dossier de presse ont été diffusés aux médias locaux.

❖ **Quinze à vingt médias étaient présents (presse, radios, TV locale).**

À la suite de cette conférence, **23 articles ont été publiés pour annoncer le lancement de la concertation**, les modalités de contribution et la réunion publique d'ouverture.

Par la suite, la concertation a suscité de nombreuses retombées presse dont les différentes parutions sont listées ci-dessous.

• Parutions médias du 15 novembre 2021 au 15 février 2022

PARUTION	SUPPORT	TITRE ARTICLE
NOVEMBRE 2021 : 53 articles		
15/11/2021	LYON CAPITALE	Projet de téléphérique entre Francheville et Lyon : la concertation débute ce lundi
15/11/2021	LYON MAG	Téléphérique Lyon-Francheville : top départ de la grande concertation du SYTRAL !
15/11/2021	M LYON	Coup d'envoi de la grande concertation du Sytral sur le téléphérique de l'ouest lyonnais
15/11/2021	BFM TV LYON	Téléphérique à Lyon : début de la concertation publique, la maire de Sainte-Foy veut son propre référendum
15/11/2021	France 3 AURA	Trois mois de réflexion pour le projet de téléphérique urbain entre Francheville et Lyon : coup d'envoi de la consultation du SYTRAL
15/11/2021	LYON CAPITALE	Téléphérique : la concertation lancée, le SYTRAL souhaite un débat apaisé mais les piques continuent de fuser
15/11/2021	LYON MAG	Téléphérique dans l'Ouest lyonnais : concertation sous haute tension
15/11/2021	TRIBUNE DE LYON	Téléphérique à Lyon : le SYTRAL tente de débrayer les polémiques et présente les potentiels fuseaux
15/11/2021	CONSTRUCTION CAYOLA	Lancement de la concertation du téléphérique entre Francheville et Lyon
15/11/2021	BATI ACTU	Téléphérique à Lyon : trois mois de concertation lancés dans un climat tendu
15/11/2021	LE MONITEUR	Télécabine à Lyon : trois mois de concertation pour un projet controversé
15/11/2021	LA TRIBUNE REGION AURA	Téléphérique de l'Ouest lyonnais : coup d'envoi de la concertation locale, sur un projet encore marqué par les divisions
15/11/2021	LE PROGRES	Télécabines Francheville/Lyon : vous avez la parole
15/11/2021	LE FIGARO	Télécabine à Lyon : trois mois de concertation pour un projet controversé
15/11/2021	RADIO SCOOP	Transport par câble à Lyon : la concertation publique démarre
15/11/2021	L'INFO DURABLE	Télécabine à Lyon : trois mois de concertation pour un projet controversé
15/11/2021	BFM LYON	Téléphérique à Lyon : Jean-Charles Kohlhaas affirme qu'il y a un vrai enjeu sur Sainte-Foy-lès-Lyon
15/11/2021	BATIRAMA	Téléphérique à Lyon : trois mois de concertation pour un projet controversé
15/11/2021	NOUVEAU LYON	Transport par câble : la concertation est lancée
16/11/2021	France INFO	A Lyon, un projet de téléphérique pour désengorger la circulation suscite la polémique
16/11/2021	SUD OUEST	Téléphériques urbains : Brest en pionnier, Lyon voit grand
17/11/2021	20 MINUTES	Lyon : le téléphérique est un vrai moyen de lâcher la voiture pour ses défenseurs
17/11/2021	LYON CAPITALE	Téléphérique entre Francheville et Lyon : soirée d'ouverture de la concertation ce mercredi soir

20/11/2021	LYON CAPITALE	Evenement : Lyon Capitale vous propose un grand débat sur le projet de téléphérique mardi soir
21/11/2021	LYON CAPITALE	Lyon : les habitants de Sainte-Foy rassemblés pour dire non au projet de téléphérique
21/11/2021	LYON CAPITALE	Des centaines de personnes rassemblées à Sainte-Foy-lès-Lyon contre le téléphérique
21/11/2021	LYONMAG	Les pro téléphérique ne voteront pas au référendum de l'ouest lyonnais
22/11/2021	LE PROGRES	2000 personnes réunies contre le projet du SYTRAL au parc du Brûlet
22/11/2021	BFM TV	Sainte-Foy-lès-Lyon : manifestation contre le projet de téléphérique reliant Gerland à Francheville
22/11/2021	FRANCE 3 AURA	Téléphériques en ville : un transport d'avenir ?
22/11/2021	NOUVEAU LYON	Transport par câble : concertation lancée dans une chaude ambiance
22/11/2021	BFM LYON	Téléphérique entre Lyon et Francheville : l'ancienne présidente du SYTRAL critique le choix de la Métropole
23/11/2021	LYON CAPITALE	Téléphérique : la Préfecture invite la maire de Sainte-Foy-lès-Lyon à surseoir à l'organisation de son référendum
23/11/2021	LYON CAPITALE	' Sarselli / Kohlhaas : revivez le grand débat TV du téléphérique de la discorde sur Lyon Capitale
23/11/2021	LYON CAPITALE	Une nouvelle ligne de métro à Lyon ? Le métro E on le fera sans doute, révèle le vice-président du SYTRAL
23/11/2021	TRIBUNE DE LYON	Téléphérique : la consultation de Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière frappées d'illégalité ?
25/11/2021	LA TRIBUNE DE LYON	Consultation sur le téléphérique : Sainte-Foy persuadée de son bon droit
25/11/2021	BFM TV	Mobiles : le magazine d'actualités du transport public et du Rhône
27/11/2021	FRANCE 3 AURA	Projet de télécabines à Lyon : une consultation organisée à Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière
28/11/2021	LYONMAG	Téléphérique de l'Ouest lyonnais : Fidésiens et Mulatins appelés aux urnes ce dimanche
28/11/2021	TONICRADIO	Téléphérique à Lyon : les habitants de Sainte-Foy-lès-Lyon appelés aux urnes ce dimanche
28/11/2021	LYON CAPITALE	Téléphérique : les habitants de Sainte-Foy-lès-Lyon et de La Mulatière se prononcent aujourd'hui
28/11/2021	BFM TV	'Téléphérique à Lyon : les habitants de l'ouest lyonnais votent ce dimanche lors du référendum
28/11/2021	LYON CAPITALE	Référendum à Sainte-Foy-lès-Lyon : environ 95% des votants disent non au projet de téléphérique
28/11/2021	BFM TV	Référendum sur le téléphérique : les habitants de l'ouest lyonnais largement opposés au projet
28/11/2021	LYONMAG	Téléphérique Lyon-Francheville : Fidésiens et Mulatins disent non à plus de 95%
28/11/2021	Le Progrès	Téléphérique Francheville-Lyon : plus de 95% de non au référendum
28/11/2021	Tonic Radio	La Mulatière et Sainte-Foy-lès-Lyon s'expriment contre le projet de téléphérique
28/11/2021	Tribune de Lyon	Référendum sur le projet de téléphérique à Sainte-Foy-lès-Lyon : les habitants défavorables à 96%
29/11/2021	20 MINUTES	Lyon : les résultats de deux référendums locaux donnent un non massif au projet de téléphérique
29/11/2021	RADIO SCOOP	Rhône : deux communes disent non au projet de télécabines entre Lyon et Francheville
29/11/2021	LYON CAPITALE	Téléphérique, métro, Guillotière, l'overdose de concertations à Lyon ?
30/11/2021	LYON CAPITALE	'Une nouvelle ligne de métro à Lyon ? Dernière ligne droite avant le choix, deux lignes se dégagent pour le maire de Lyon
DECEMBRE 2021 : 15 articles		
01/12/2021	20 MINUTES	Si on sent une forte opposition de l'ensemble du territoire, on renoncera au projet de télécabine assure le Sytral
01/12/2021	ITW MEDIA	Les habitants de La Mulatière et de Sainte-Foy-lès-Lyon disent non au téléphérique
02/12/2021	ACTU.FR	Lyon : Sytral pourrait abandonner le projet de téléphérique si l'opposition est trop forte
02/12/2021	LE BONBON	Lyon : le projet de téléphérique pourrait être annulé en cas de forte opposition
02/12/2021	MOBILITES MAGAZINE	Lyon : deux référendums disent non au téléphérique
06/12/2021	LYON ENTREPRISES	Référendum à la Mulatière et à Sainte-Foy-lès-Lyon : 95% de votants contre le projet de téléphérique
10/12/2021	LE FIGARO	Un projet de téléphérique reliant Lyon à Francheville sème la discorde
15/12/2021	LE PROGRES	Métro ou téléphérique : Cyrille Isaac-Sibille demande à Bruno Bernard d'arbitrer plus tard
16/12/2021	LYON CAPITALE	Notre cadre de vie est mis en péril par ce projet de téléphérique pour l'association Touche pas à mon ciel
16/12/2021	RADIO SCOOP	12.000 lettres au Père Noël pour un métro dans l'ouest lyonnais

22/12/2021	KITIMI	A Lyon, bataille rangée autour du téléphérique des écolos !
22/12/2021	LYON CAPITALE	Projet de téléphérique entre Francheville et Lyon : les 5 réunions publiques auront finalement lieu en visio
23/12/2021	LYON CAPITALE	Téléphérique Lyon-Francheville : le Sytral bascule les 5 réunions publiques en visioconférence
23/12/2021	LYON CAPITALE	Téléphérique à Lyon : le maire écologiste de Lyon pas convaincu par la pertinence du tracé arrivant à Perrache
26/12/2021	NOUVEAU LYON	Terminus pour le câble ?
JANVIER 2022 : 30 articles		
03/01/2022	LYON CAPITALE	Métros, téléphérique : depuis le 1er janvier, le SYTRAL s'est agrandi et gère désormais l'ensemble des transports du Rhône
04/01/2022	20 MINUTES	Lyon : quelles nouveautés, quels changements pour 2022 ?
05/01/2022	LYON MAG	Après la polémique, les nouveaux élus du SYTRAL sont installés le 10 janvier : qui sont les 38 élus ?
05/01/2022	NOUVEAU LYON	Télécabine : « la desserte directe de Gerland plus simple
05/01/2022	RADIO SCOOP	Transports, vie locale, chantiers : à quoi ressemblera Lyon en 2022 ?
06/01/2022	LYON MAG	Touche pas à mon ciel : le collectif opposé à la construction du téléphérique s'indigne de l'inscription du projet dans les réalisations du site du SYTRAL
06/01/2022	RUE 89 LYON	Téléphérique, métro E à Lyon : cachez ce tram-train que je ne saurais voir
06/01/2022	LYON MAG	Grégory Doucet : si le téléphérique est abandonné pour de bonnes raisons, il n'y aura pas de regrets
11/01/2022	LYON CAPITALE	Projet de téléphérique entre Francheville et Lyon : une réunion publique consacrée à Sainte-Foy pendant 2h ce mardi soir
11/01/2022	LYON CAPITALE	Le téléphérique de Lyon de plus en plus dans l'impasse après la réunion publique de Sainte-Foy
12/01/2022	LYON MAG	Téléphérique Lyon-Francheville : les écologistes ont la main au-dessus de frein
12/01/2022	BFM TV	Téléphérique dans l'ouest lyonnais : vers un abandon du projet ?
12/01/2022	ACTU.FR	Le téléphérique Lyon-Francheville sur le point d'être abandonné face à la mobilisation massive ?
12/01/2022	TRIBUNE DE LYON	Les Verts lyonnais prêts à remiser le téléphérique sur une voie de garage ?
14/01/2022	ACTU.FR	Téléphérique Lyon-Francheville : des fake news alimentées par les maires opposés au projet
15/01/2022	Le Progrès	Télécabine Lyon-Francheville : le dossier technique mis en ligne par... la mairie de Sainte-Foy
18/01/2022	Le Progrès	Téléphérique Lyon-Francheville : les élus de la Mulatière demandent la suspension de la concertation et l'abandon du projet
18/01/2022	Tonic Radio	Francheville : une nouvelle réunion publique sur le projet de téléphérique ce mardi soir
18/01/2022	Lyon People	Près de Lyon. Les élus de La Mulatière souhaitent enterrer définitivement le téléphérique écolo
18/01/2022	Le Progrès	La Mulatière - L'abandon des télécabines : c'est le vœu du conseil municipal
18/01/2022	Lyon Capitale	Nouvelle réunion publique sur le projet de téléphérique ce mardi soir, sur Francheville
19/01/2022	Tribune de Lyon	Téléphérique à Lyon : le Sytral prendra en compte le résultat des référendums, mais...
19/01/2022	20 minutes	Télécabine de Lyon : Le projet est-il réalisable ? Le rapport d'étude répond aux questions des habitants
20/01/2022	Le Progrès	Télécabines entre Francheville et Lyon : l'alternative du bus aussi à l'étude
21/01/2022	Le Progrès	La Mulatière: la municipalité demande le report de la réunion publique sur le téléphérique
22/01/2022	Le Progrès	Projet de télécabines: la place de la mairie pour des échanges directs
24/01/2022	Lyon Mag	Jean-Charles Kohlhaas : "Il faut faire un premier téléphérique qui soit accepté et qui serve d'exemple"
25/01/2022	Le Progrès	Pourquoi une télécabine sur la place de l'église ?
26/01/2022	Valeurs actuelles	Projet de téléphérique à Lyon : transport "hors sol" ou avenir de la mobilité verte ?
28/01/2022	Le Progrès	Face aux télécabines, La Mulatière fait valoir ses spécificités
FEVRIER 2022 : 25 articles		
02/02/2022	Le Progrès	Télécabines : nouvelle manifestation ce dimanche
02/02/2022	Lyon Capitale	Arrivée à Perrache, survol de Confluence ? Une réunion publique sur le téléphérique ce mercredi soir, concernant Lyon 2e
03/02/2022	BFM Lyon	Lyon: pour Pierre Oliver, le projet de téléphérique "est abandonné"
03/02/2022	BFM Lyon	Téléphérique : le maire de Francheville renonce à soutenir le projet

03/02/2022	Le Progrès	Projet de télécabines vers Lyon : le maire de Francheville lâche l'affaire
03/02/2022	Actu Lyon	Téléphérique Lyon-Francheville : pourquoi ce projet contesté est de plus en plus menacé
03/02/2022	Le Progrès	Téléphérique Francheville-Lyon : dans le 2e, toujours des frictions sur la ligne
03/02/2022	Lyon Mag	Le maire de Francheville ne soutient plus le projet de téléphérique vers Lyon
03/02/2022	Radio Scoop	Téléphérique dans l'ouest lyonnais : Francheville jette l'éponge
03/02/2022	Tribune de Lyon	Francheville lâche le téléphérique en rase campagne
03/02/2022	Lyon Capitale	Projet de téléphérique à Lyon : "une pédagogie exécrable", le maire de Francheville lâche le Sytral et les écologistes
04/02/2022	BFM Lyon	Téléphérique à Lyon: le maire de Francheville retire son soutien au projet
04/02/2022	BFM Lyon	Rhône: le maire de Francheville "regrette" l'abandon du téléphérique à Lyon
04/02/2022	France 3 Auvergne Rhône-Alpes	Le maire de Francheville ne veut plus du téléphérique
04/02/2022	Tonic Radio	Téléphérique : le maire de Francheville se prononce finalement contre le projet
06/02/2022	Le Progrès	Sainte-Foy-lès-Lyon: nouvelle mobilisation contre le transport par câble
07/02/2022	Lyon Capitale	Lyon : (encore) une large mobilisation contre le projet de téléphérique dimanche dans l'ouest lyonnais
09/02/2022	Le Progrès	Télécabines vers Lyon : « Il faut fermer ce dossier », estime le maire de Francheville
09/02/2022	Le Progrès	Téléphérique : une dernière réunion publique face au rejet massif dans le 7 ^e
09/02/2022	Le Progrès	Télécabines vers Lyon : « Il faut fermer ce dossier », estime le maire de Francheville
09/02/2022	Le Tout Lyon	Pierre Oliver (LR) : "Mon rôle, c'est de pointer du doigt les défaillances de la mairie de Lyon
14/02/2022	Lyon Entreprises	Téléphérique, grèves : l'exécutif écologiste traverse une passe difficile
15/02/2022	Lyon Capitale	Lyon : fin de la concertation sur le téléphérique ce mardi, un projet à bout de souffle
15/02/2022	Lyon Mag	Téléphérique Lyon-Francheville : fin de la concertation, mort du projet ?
15/02/2022	BFM Lyon	Téléphérique à Lyon : vers la fin du projet ?

❖ 123 articles recensés du 15 novembre 2021 au 15 février 2022

→ Les annonces via les réseaux sociaux

Des actualités régulières concernant la concertation préalable ont été partagées par le SYTRAL sur les réseaux sociaux Facebook et Twitter. Un planning éditorial a notamment été mis en place pour accompagner ces communications tout au long de la concertation.

DATE	DIFFUSION	ENGAGEMENT
15/11/2021	Twitter - lancement concertation	10 retweets / 21 « j'aime » / 2 commentaires / 8595 personnes touchées
15/11/2021	Facebook - lancement concertation	38 réactions / 8 commentaires / 14 partages / 7325 personnes touchées
17/11/2021	Twitter - Direct vidéo soirée d'ouverture	4 retweets / 8 « j'aime » / 3 commentaires / 4521 personnes touchées
17/11/2021	Facebook - Direct vidéo soirée d'ouverture	20 réactions / 10 commentaires / 5 partages / 3094 personnes touchées
26/01/2022	Twitter - retour forum Francheville	6 retweets / 21 « j'aime » / 5 commentaires / 3244 personnes touchées
26/01/2022	Facebook - retour forum Francheville	26 réactions / 4 partages / 1714 personnes touchées

→ Les relais d'information par les acteurs locaux

Afin de relayer la concertation, un kit de communication a été préparé et diffusé pour les communes/arrondissements et les parties prenantes identifiés lors de l'étude de contexte.

Ce kit contenait :

- un article complet sur les objectifs et modalités de la concertation ;
- un dépliant sur la concertation (version PDF) ;

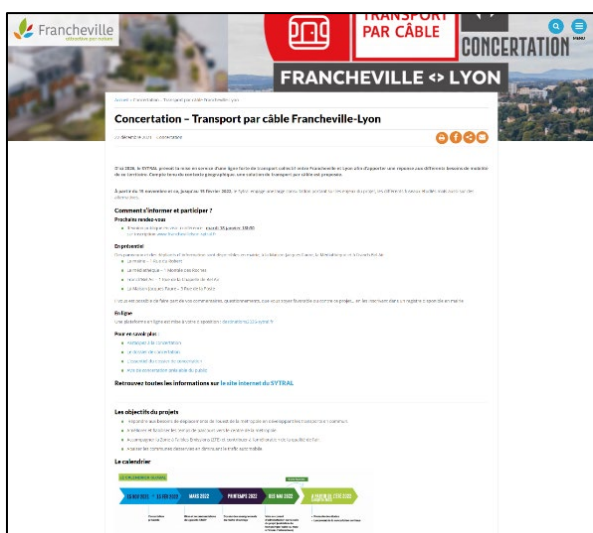
- un dossier images comprenant le logo du projet, la carte des fuseaux BHNS/TPC soumis à la concertation et un visuel générique ;
- un post Facebook générique (format 300x300) ;
- une bannière web générique 700x394.

Ce kit a été envoyé :

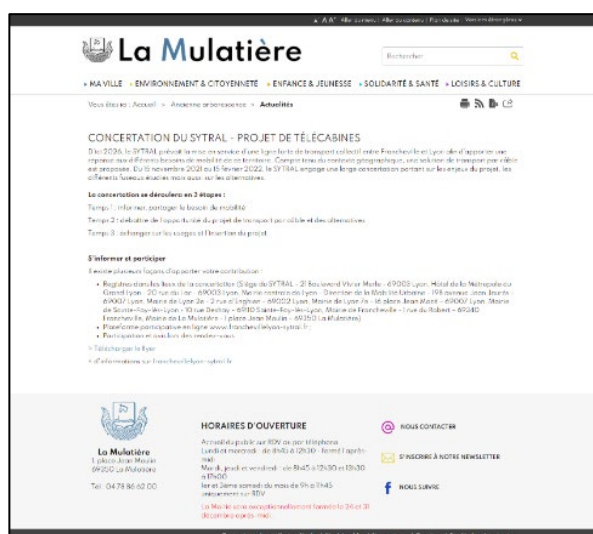
- entre le 25 novembre et le 6 décembre 2021 aux collectivités concernées par le périmètre de la concertation pour leur permettre de communiquer sur le projet sur leur propres supports et outils de communication (site Internet, page Facebook officielle...) : 7 envois ont été réalisés ;
- le 12 décembre 2021, aux 31 acteurs socio-économiques, associatifs et représentants des CIL.

Suite à cet envoi du kit de communication, plusieurs collectivités ont partagé l'information sur les modalités de la concertation "Transport par câble" sur leur site internet.

> Site de la mairie de Francheville



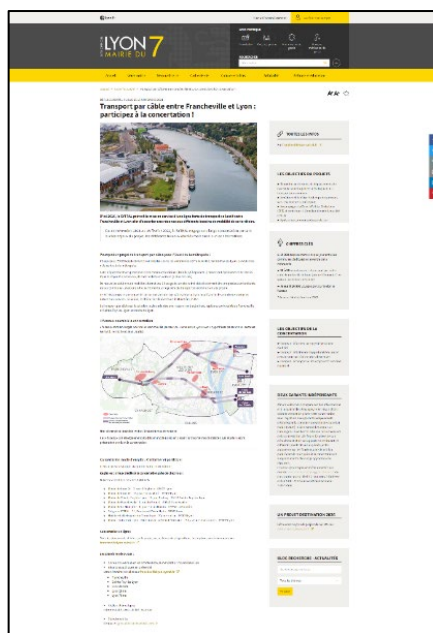
> Site de la mairie de la Mulatière



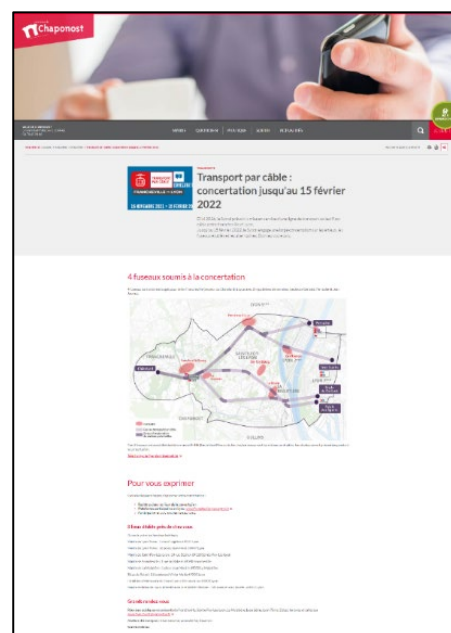
> Site de la mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon



> Site de la mairie de Lyon 7^e (Idem pour Lyon 1^{er}, Lyon 4^e, Lyon 5^e, Lyon 8^e et Lyon 9^e)



> Site de la mairie de Chaponost



2.4 > Les supports d'information sur le projet

2.4.1 > Le dossier de concertation

Le dossier de concertation est un document de 84 pages format A3 paysage qui présente le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Il comprend :

- l'analyse du contexte ;
- les solutions de mobilité proposées pour répondre aux enjeux ;
- le transport par câble comme une nouvelle solution de transport urbain ;
- le BHNS, une alternative pour apaiser la ville et développer les modes doux ;
- les fuseaux soumis à la concertation préalable ;
- le dispositif de concertation préalable et le calendrier du projet.



Dès le 12 novembre 2021, le dossier de concertation a été mis en ligne sur la plateforme et 200 exemplaires papier ont également été mis à disposition des communes concernées :

DOSSIER DE CONCERTATION / NOVEMBRE 2021	QUANTITE A3
Lyon 2	2
Lyon 7	2
Francheville	4
Sainte-Foy-lès-Lyon	50
La Mulatière	10
Métropole de Lyon	2
Mairie Centrale Lyon	2
SYTRAL	12
Autres communes	10
Stands mobiles	40
Réserve devant être utilisée pour les réunions publiques en présentiel, finalement réalisées en distanciel	66
TOTAL	200

❖ **1108 téléchargements du dossier de la concertation sur la plateforme participative ont été constatés.**

➔ La mise à disposition des études techniques

Le SYTRAL a par ailleurs publié le 12 janvier 2022 sur la plateforme participative l'ensemble des études réalisées sur le projet de transport par câble Francheville-Lyon.

2.4.2 > La synthèse du dossier de concertation : l'Essentiel

En parallèle, le SYTRAL a proposé au public une synthèse du dossier de concertation, de 28 pages, au format A4. Cette synthèse reprenait l'essentiel des éléments du dossier de la concertation. Ce document avait pour objectif de présenter les grandes caractéristiques du projet de façon synthétique pour une compréhension rapide des grands enjeux et objectifs du projet.

Dès le 12 novembre 2021, la synthèse du dossier de concertation a été mise en ligne sur la plateforme participative. 900 exemplaires papier ont aussi été mis à disposition des communes concernées et diffusés lors des expositions mobiles.



SYNTHESE DU DOSSIER DE CONCERTATION / NOVEMBRE 2021	QUANTITE A4
Lyon 2	10
Lyon 7	20
Francheville	60
Sainte-Foy-lès-Lyon	600
La Mulatière	70
Métropole de Lyon	10
Mairie Centrale Lyon	10
SYTRAL (mise à disposition lors des expositions mobile)	120
TOTAL	900

❖ 645 téléchargements de la synthèse sur la plateforme participative ont été constatés.

2.4.3 > Les expositions

Une exposition de deux kakemonos permettait au public de découvrir les enjeux et les caractéristiques du projet, les fuseaux soumis à la concertation et les modalités de la concertation.

Elle a été installée dans les lieux suivants :

EXPOSITION	QUANTITE	LIEU D'EXPOSITION
Lyon 7	1 jeu	Mairie de Lyon 7ème, 16 place Jean Macé, 69007 Lyon
Francheville	4 jeux	Mairie de Francheville, 1 Rue du Robert, 69340 Francheville ainsi qu'à la maison de l'éducation, la médiathèque municipale et à Francheville Bel-Air
Sainte-Foy-lès-Lyon	2 jeux	Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon, 10 Rue Deshay, 69110 Sainte-Foy-lès-Lyon
La Mulatière	1 jeu	Mairie de La Mulatière, 1 place Jean Moulin, 69350 La Mulatière
Métropole de Lyon	1 jeu	Hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac, 69 003 LYON
Mairie Centrale Lyon	1 jeu	Direction de la Mobilité Urbaine, 198 avenue Jean Jaurès, 69007 Lyon
SYTRAL	1 jeu	en réserve (pour les réunions publiques en présentiel)
TOTAL	11 jeux de 2 panneaux	



2.4.4 > La plateforme participative

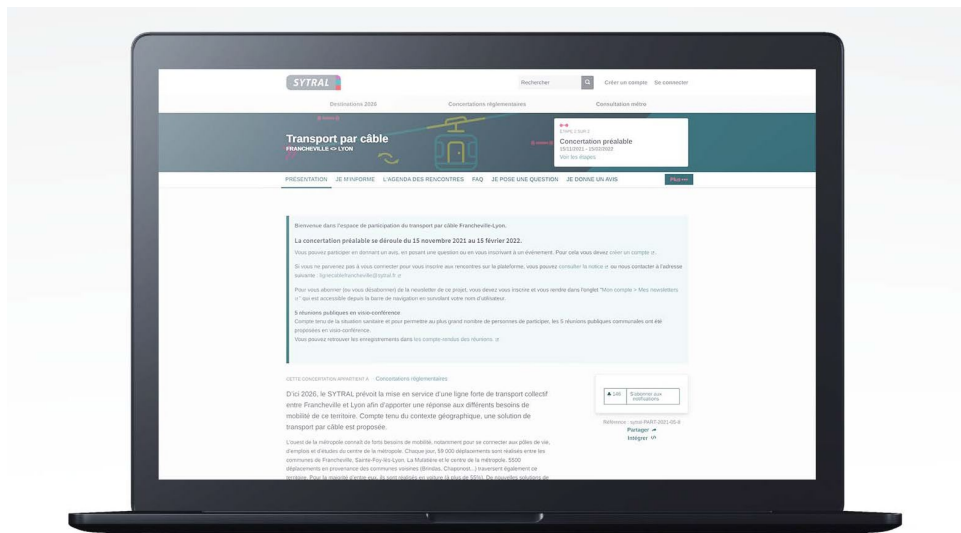
Un espace dédié au projet de transport par câble a été mis en place sur la plateforme participative « Destinations 2026 » du SYTRAL, accessible directement à l'adresse suivante : www.francheville-lyon-sytral.fr.

Les visiteurs pouvaient y trouver toutes les informations sur le projet. Ils pouvaient également s'inscrire aux rencontres, donner un avis et poser des questions.

La plateforme a été conçue autour de différentes rubriques adaptées à la concertation préalable :

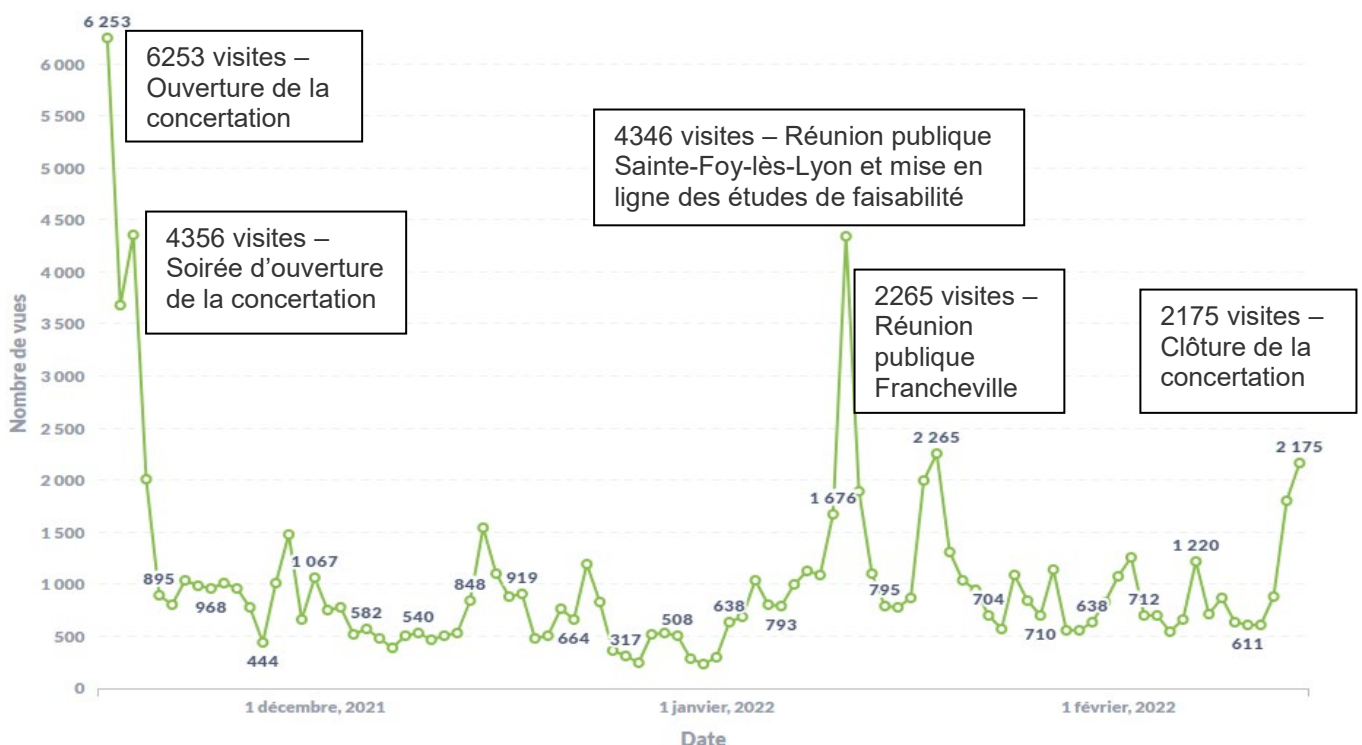
- Rubrique Présentation : principales informations et actualités sur le projet, accès à la documentation ;
- Rubrique « Je m'informe » : modalités de la concertation préalable, études techniques ;
- Rubrique « L'agenda des rencontres » : accès aux modalités d'inscription et de participation pour toutes les rencontres ;
- Rubrique « Je pose une question » : possibilité de poser une question directe au maître d'ouvrage, à laquelle il répond publiquement ;
- Rubrique « Je donne un avis » : possibilité de donner un avis sur le projet ;
- Rubrique « Comptes rendus de réunions » : comptes rendus et liens vers les vidéos de toutes les rencontres ;
- Rubrique « En savoir plus » : Pédagogie sur le mode, colloque CEREMA.

Compte-tenu du nombre important de questions portant souvent sur les mêmes thématiques, **une rubrique FAQ a été ouverte le 14 janvier 2022**, avec les principales questions et les réponses apportées par le SYTRAL.



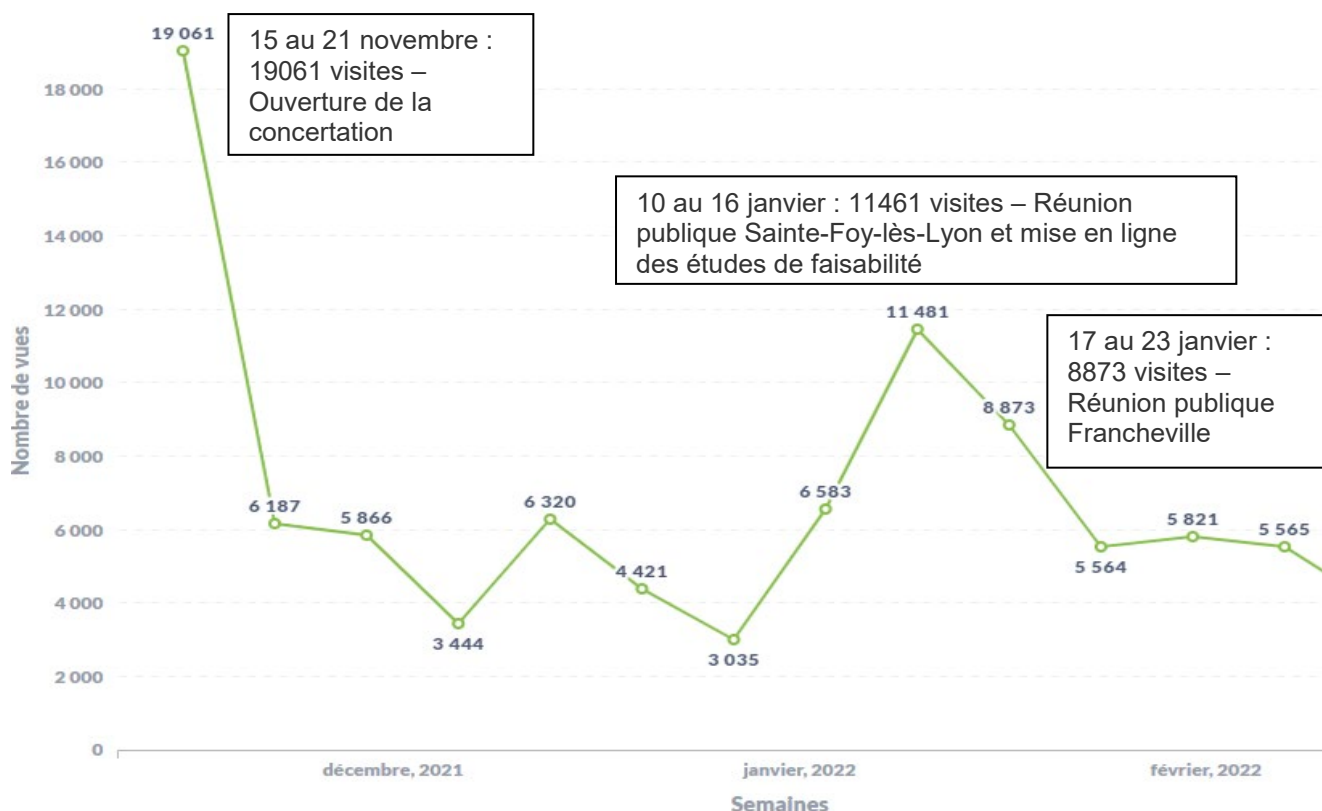
❖ **Durant la concertation préalable du 15 novembre 2021 au 15 février 2022, la plateforme participative a totalisé 96204 visites, soit près de 1070 visites/jour en moyenne.**

➔ Evolution des visites par jour



On constate **5 pics de fréquentation correspondant aux grands événements** : ouverture de la concertation (15 novembre), soirée d'ouverture (17 novembre), réunions publiques de Sainte-Foy-lès-Lyon (11 janvier) et Francheville (18 janvier) et dernier jour de la concertation (15 février).

→ Evolution des visites par semaine



2.4.5 > Les vidéos du projet

2 vidéos ont été réalisées et diffusées sur la chaîne Youtube du SYTRAL et sur l'espace de la plateforme dédié au transport par câble.

- Une première vidéo de 2 minutes environ présente les grandes lignes de la concertation sur le projet.
<https://www.youtube.com/watch?v=O3ubMzdl8Wo>
 Mise en ligne le 22 novembre 2021, elle a généré 1534 vues.
- Une 2ème vidéo d'1 minute 50 secondes présente les différents fuseaux envisagés.
<https://www.youtube.com/watch?v=hdoPH4zDOPy>
 Mise en ligne le 22 novembre 2021, cette vidéo a été diffusée sur la chaîne Youtube du SYTRAL, sur la plateforme en ligne dédiée au projet et surtout durant chaque temps de rencontre.
 Elle a généré 1604 vues entre le 15 novembre 2021 et le 15 février 2022.

2.4.6 > Les supports d'information complémentaires pendant les rencontres

Afin d'accompagner au mieux les rencontres organisées avec le public, des supports d'information ont été réalisés et présentés aux participants.

Il s'agissait notamment de diaporamas, adaptés à chaque commune et diffusés pendant les réunions publiques communales et les ateliers, qui ont permis de présenter le projet avec un focus illustré sur la commune concernée.

Ils apportaient des précisions sur la concertation préalable en cours (point sur la participation à date, les grandes tendances de la concertation, les attentes notées, les outils pour contribuer et les prochains rendez-vous).

Ils apportaient également des éléments généraux de présentation du projet : les enjeux de mobilité, l'opportunité du projet, la solution transport par câble et ses alternatives... et permettaient ainsi de servir de cadre pour amorcer les échanges



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

Participation du 15 novembre 2021 au 27 janvier 2022

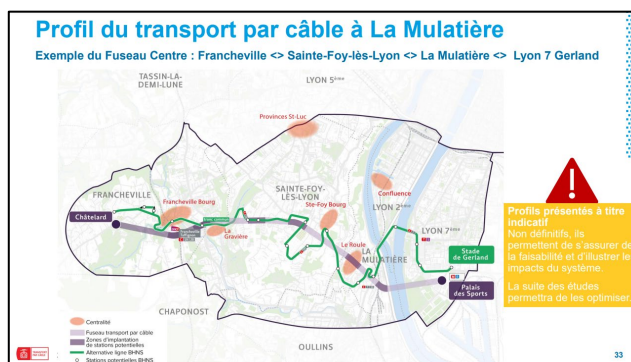
Plusieurs temps d'échanges pour informer, échanger, présenter l'opportunité du transport par câble et ses alternatives en BHNS

Des stands mobiles et un Espace Forum dans les communes

Une réunion d'ouverture, 4 réunions publiques, 2 ateliers intermodalité et accessibilité

3833 participants
1951 contributions
1603 questions
75271 visites du site

07/02/2022 Réunion Publique - Lyon 7



Exemples de pages de diaporamas présentés lors des réunions publiques

2.5 > Les modalités pour s'exprimer

2.5.1 > Les registres

Durant toute la concertation, des registres de concertation du SYTRAL étaient disponibles dans les 8 lieux officiels.

Accessibles à tous, ils permettaient à ceux qui le souhaitaient de déposer leurs contributions, remarques, avis, suggestions sur le projet.

La mairie du 2^e, la mairie du 7^e, la Métropole de Lyon, la Mairie centrale de Lyon et le SYTRAL disposaient chacun d'un registre.

Un registre était aussi mis à disposition dans les mairies de Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière. Un deuxième registre leur était également transmis en réserve en cas de grande affluence.

A la demande de la Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon, un cahier de recueil des avis supplémentaire a été mis à disposition à la Maison Communale.



Lieu	Nombre de registres	Nombre d'avis
Mairie centrale Lyon	1	0
Francheville	1+1*	31
Sainte-Foy-lès-Lyon	1+1** (+ 1 cahier)	187
La Mulatière	1+1***	56
Lyon 7	1	0
Lyon 2	1	8
Sytral	1	0
Métropole	1	0

* Le 2^{ème} registre de Francheville n'a pas été utilisé et a été rendu sans avis.

** Le 2^{ème} registre de Sainte-Foy-lès-Lyon a été rendu avec 20 pages arrachées – Le cahier de recueil des avis a été rendu sans avis.

*** Le 2^{ème} registre de La Mulatière a été rendu avec 1 avis émis le 27 janvier, jour de la réunion publique de la Mulatière.

❖ **Au total, 282 avis ont été déposés dans l'ensemble des registres.**

2.5.2 > Les cahiers de concertation

Pour accompagner les stands de proximité, le SYTRAL a mis à disposition des cahiers de la concertation, lors de chaque rencontre de proximité (6 stands mobiles) afin de permettre à chacun de déposer sa contribution.



- ❖ 369 avis ont été déposés dans l'ensemble des cahiers de la concertation lors des rencontres de proximité.

2.5.3 > La plateforme participative

Pendant toute la durée de la concertation, la plateforme participative donnait la possibilité aux visiteurs de déposer un avis ou de poser une question au maître d'ouvrage sur le projet.

- ❖ Au total, ont été recensés (hors doublons) 1081 avis et 946 questions – chaque question posée a reçu une réponse du SYTRAL.

2.5.4 > Autres modalités de contribution

Durant la concertation, les participants ont également pu adresser leurs contributions par mail à l'adresse lignecablefrancheville@sytral.fr, aux adresses courriel des garants, ainsi que par courrier postal.

- ❖ Le SYTRAL a reçu 71 avis par mail et 20 courriers postaux.

2.5.5 > Les contributions et avis collectifs

Parmi les contributions de la concertation, des communes, associations, collectifs, CIL ont envoyé un avis officiel pour leur organisme.

PARUTION	STRUCTURE	DESCRIPTION DE LA CONTRIBUTION
24/11/2021	Comité d'Intérêt Local de Sainte-Foy centre	Avis défavorable sur le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon
24/11/2021	« Sainte-Foy Avenir Citoyenneté Ecologie Solidaire »	Avis favorable sur le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon
04/12/2021	« Libre comme l'air »	Avis sur le début de la concertation et sur les référendums du 28/11/2021
10/01/2022	Conseil Syndical de la Calmerie, bâtiments 1,3 et 5	Le projet de transport par câble : beaucoup de questions qui appellent des réponses précises
10/01/2022	« Les Amis du Grand Vallon »	Avis défavorable – Proposition de travail sur les solutions alternatives
21/01/2022	« des Arbres pas des Câbles »	Contestation du projet de transport par câble

24/01/2022	Conseil Municipal de La Mulatière	Avis municipal – Défavorable - Demande de prise en compte des résultats du vote consultatif du 28/11
24/01/2022	Maire de Francheville	Courrier favorable avec synthèse des attentes des Franchevillois
26/01/2022	« Les Amis du Grand Vallon »	Avis défavorable – 2ème travail collaboratif sur les solutions alternatives
05/02/2022	« Le Châtelard »	Avis défavorable - Le projet de transport par câble est non compatible avec le projet du Châtelard
07/02/2022	Résidence Les Genovéfains / Terrasses de Lyon	Opposition au projet de transport par câble signée par 107 résidents
09/02/2022	ASL ZAC du Plan du Loup	Défavorable au transport par câble, favorable à des solutions alternatives
10/02/2022	« Sauvegarde de la Vallée de Francheville »	Avis défavorable sur le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon
13/02/2022	CIL Sud Presqu'île Confluence	Avis défavorable du CIL Sud Presqu'île Confluence
14/02/2022	CIL La Plaine	Projet non adapté - Réflexions sur les études de faisabilité
14/02/2022	Habitants du lotissement « Les Hauts de Chantegrillet »	Opposition au projet de transport par câble signé par 13 colotis
14/02/2022	« La ville à Vélo »	Avis favorable – demande d'intermodalité Transport par câble / vélo
15/02/2022	« Ligue de protection des oiseaux Auvergne-Rhône-Alpes »	Avis neutre - Vigilance sur les enjeux et les mesures d'évitement ou de réduction concernant le projet de transport par câble
15/01/2022	Copropriété de La Dovay	Rejet du projet de transport par câble à l'unanimité des copropriétaires des 15 appartements de la Dovay
15/02/2022	« AGUPE »	Positionnement défavorable sur le projet et nombreux questionnements
15/02/2022	« Agir pour La Mulatière »	Avis favorable - Le projet aérien d'un transport par câble soulève des questions légitimes mais cette réalisation aura un impact positif majeur
15/02/2022	CIL La Plaine Chantegrillet	Avis défavorable et conclusions sur l'étude de faisabilité concernant le projet de transport par câble
15/02/2022	Ville de Sainte-Foy-lès-Lyon	Positionnement institutionnel défavorable de la ville de Sainte-Foy-lès-Lyon cosigné par l'ensemble de l'exécutif et les 27 conseils municipaux du groupe majoritaire

❖ 23 avis officiels de communes, associations, CIL

2.6 > Les rencontres de la concertation

Du 15 novembre au 15 février, la concertation préalable a été rythmée par plusieurs temps de rencontres.

- Une réunion publique d'ouverture le 17 novembre 2021 ;
- 5 stands mobiles dans les communes et arrondissements concernés entre le 24 novembre et le 15 décembre 2021 ;
- 5 réunions publiques communales entre le 11 janvier et le 7 février 2022 ;
- 1 atelier « intermodalité » le 12 janvier 2022 ;
- 1 atelier « accessibilité », avec les acteurs du handicap, sur invitation, le 3 février 2022 ;
- 1 stand mobile et 1 espace forum le 22 janvier 2022.

Claire Morand et Jean-Luc Campagne, garants CNDP de la concertation, sont intervenus lors de chaque rencontre à laquelle ils ont participé afin de présenter le cadre de la concertation et leur rôle.

La soirée d'ouverture, les réunions publiques et ateliers thématiques étaient tous sur inscription afin d'en optimiser l'organisation.

Compte tenu de la situation sanitaire et pour permettre au plus grand nombre de personnes de participer, les 5 réunions publiques communales initialement prévues en présentiel ont finalement été réalisées en visioconférence via l'outil Zoom.

Une nouvelle rencontre a été rajoutée le 22 janvier en présentiel et en extérieur à Francheville, avec un stand mobile et un espace forum, permettant de venir échanger sur le projet et ses alternatives avec les élus et techniciens.

Les comptes rendus, enregistrement vidéos et annexes tchats – pour les réunions et ateliers organisés en format distanciel - ont été mis en ligne au fil de la concertation sur la plateforme participative.

L'ensemble des questions posées sur le chat lors des réunions publiques ont été analysées, regroupées par thématiques et ont fait l'objet de réponses du SYTRAL (disponibles dans les annexes des comptes rendus).

2.6.1 > La soirée d'ouverture

La soirée d'ouverture de la concertation s'est tenue le 17 novembre, de 19h à 21h, en visioconférence via l'outil Zoom, avec une retransmission en direct sur la chaîne YouTube du SYTRAL.

Afin d'informer les personnes inscrites sur la plateforme participative (2581 personnes) et les acteurs de la mobilité du territoire (505 personnes) sur le lancement de la concertation et la tenue de la réunion d'ouverture une newsletter/mailling d'invitation a été envoyée le 10 novembre 2021 à 2581 personnes.

900 personnes se sont inscrites à la réunion sur la plateforme participative, ce qui a déclenché la mise en place d'une retransmission en direct sur Youtube. Au final, 760 participants ont été comptabilisés au pic de la soirée.

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

En présence de Bruno Bernard, Président du SYTRAL, Jean-Charles Kohlhaas, Vice-président délégué du SYTRAL, Grégory Doucet, Maire de Lyon, Véronique Déchamps, Maire de La Mulatière, et de Célia Goubet, adjointe à la Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon, (le Maire de Francheville était excusé) cette soirée d'ouverture était l'occasion de :

- 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.

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

❖ **760 participants à la soirée d'ouverture.**

L'enregistrement de la réunion d'ouverture est disponible sur la chaîne Youtube du SYTRAL (3000 vues environ fin février 2022) : https://www.youtube.com/watch?v=siOIFol_Ruk

2.6.2 > Les réunions publiques communales

Une réunion publique communale a été organisée dans chacune des trois communes et 2 arrondissements concernés par le projet afin d'échanger avec les habitants et usagers.

Le contexte sanitaire devenant plus contraignant, les personnes inscrites à la plateforme participative ont été informées du passage de ces réunions en distanciel, dès la fin décembre par une newsletter d'invitation aux réunions publiques communales.

Les inscriptions se déroulaient en ligne sur la plateforme participative et les personnes inscrites recevaient un courriel avec le lien de connexion 3 jours avant la réunion, puis un rappel 24 heures avant.

Le lien direct vers la réunion était également publié le matin sur la plateforme dédiée.

Ainsi, **dans toutes les réunions, les personnes présentes étaient plus nombreuses que les personnes inscrites.**

MAILING REUNIONS PUBLIQUES COMMUNALES	THEME	QUANTITE
22/12	Invitations aux 5 réunions publiques communales au format distanciel aux inscrits de la plateforme participative	3253
22/12	Invitations aux 5 réunions publiques communales au fichier des parties prenantes	472
07/01	Lien aux inscrits pour réunion Publique Sainte-Foy-lès-Lyon	231
11/01	Lien aux inscrits pour réunion Publique Sainte-Foy-lès-Lyon	162
14/01	Lien aux inscrits pour réunion Publique Francheville	171
18/01	Lien aux inscrits pour réunion Publique Francheville	284
24/01	Lien aux inscrits pour réunion Publique La Mulatière	136
27/01	Lien aux inscrits pour réunion Publique La Mulatière	197
31/01	Lien aux inscrits pour réunion Publique Lyon 2	95
02/02	Lien aux inscrits pour réunion Publique Lyon 2	146
03/02	Lien aux inscrits pour réunion Publique Lyon 7	115
07/02	Lien aux inscrits pour réunion Publique Lyon 7	140

Toutes ces réunions ont été organisées en format distanciel de 18h30 à 20h30 sauf celle de Sainte-Foy-lès-Lyon, qui s'est tenue de 19h30 à 21h30. Elles étaient traduites en langue des signes française (LSF).

Ces réunions publiques communales ont été organisées pour :

- 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.

Lors de ces réunions des sondages sur Beekast permettaient aux participants de répondre à des questions sur leur commune d'origine, les communes de destination principale ou les fuseaux préférentiels.

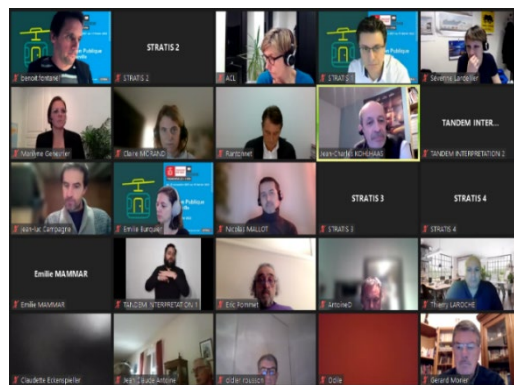
Les comptes rendus (comprenant notamment les questions regroupées par thématique et les réponses du tchat) et les présentations de l'ensemble des réunions publiques ont été mis en ligne sur la plateforme.

❖ **1526 personnes au total ont participé aux 5 réunions publiques communales.**

→ La réunion publique de Sainte-Foy-lès-Lyon – 12 janvier 2022 – de 19h30 à 21h30

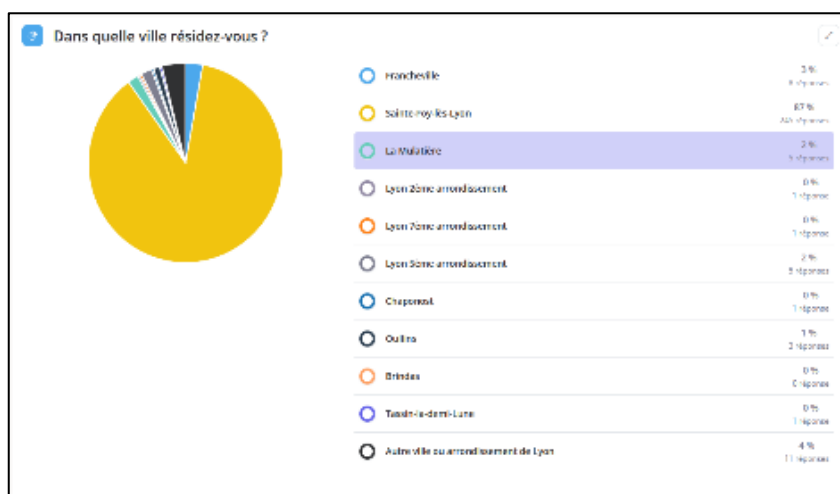
389 personnes s'étaient inscrites et 629 ont effectivement assisté à cette réunion publique,

Elle s'est tenue en présence de Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL et Véronique Sarselli, Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon.



Un sondage via l'outil Beekast avait pour objectif d'identifier la commune de résidence des participants. 44% des participants ont répondu, avec la répartition suivante :

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



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.

❖ 629 participants à la réunion publique de Sainte-Foy-lès-Lyon

220 questions ont été posées sur le tchat, les réponses apportées par le SYTRAL post-réunion figurent en annexe du compte-rendu de la réunion, publié sur la plateforme participative.

L'enregistrement de la réunion publique est disponible sur la chaine Youtube du SYTRAL :

<https://www.youtube.com/watch?v=Oc8gQ71INOK&t=1478s>

→ La réunion publique de Francheville – 18 janvier 2022 – de 18h30 à 20h30

279 personnes s'étaient inscrites et 350 ont effectivement assisté à cette réunion publique.

Elle s'est tenue en présence de Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL et de Michel Rantonnet, Maire de Francheville.

Pour la commune de résidence des participants, 41% ont répondu au sondage Beekast réalisé en direct, avec la répartition suivante :

- Francheville 58%
- Sainte-Foy-Lès-Lyon 30%
- Tassin-la-demi-Lune 10%
- Lyon 7ème arrondissement 2%

- La Mulatière 1%
- Lyon 2ème arrondissement 1%
- Lyon 5ème arrondissement 1%
- Chaponost 1%
- Oullins 1%
- Brindas 1%
- Autre ville ou arrondissement de Lyon 5%

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.

❖ 350 participants à la réunion publique de Francheville

223 questions ont été posées sur le tchat, les réponses apportées par le SYTRAL post-réunion figurent en annexe du compte-rendu de la réunion, publié sur la plateforme participative.

L'enregistrement de la réunion publique est disponible sur la chaine Youtube du SYTRAL :

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

➔ La réunion publique de La Mulatière – 27 janvier 2022 – 18h30 à 20h30

190 personnes s'étaient inscrites et 220 ont effectivement assisté à cette réunion publique,

Elle s'est déroulée en présence de Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL et de Véronique Déchamps, Maire de La Mulatière.

On peut signaler que la Mairie de La Mulatière avait ouvert à son initiative 2 salles pour assister en présentiel à la réunion publique organisée par le SYTRAL en visio-conférence. Près d'une trentaine de personnes étaient présentes selon la Mairie de la Mulatière.

Pour la commune de résidence des participants, 40% ont répondu au sondage Beekast réalisé en direct, avec la répartition suivante :

- Sainte-Foy-Lès-Lyon 46%
- La Mulatière 46%
- Oullins 2%
- Francheville 1%
- Chaponost 1%
- Brindas 1%
- Lyon 2ème arrondissement 0%
- Lyon 7ème arrondissement 0%
- Lyon 5ème arrondissement 0%
- Tassin-la-Demi-Lune 0%
- Autre ville ou arrondissement de Lyon 2%

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.

❖ 220 participants à la réunion publique de La Mulatière

141 questions ont été posées sur le tchat, les réponses apportées par le SYTRAL post-réunion figurent en annexe du compte-rendu de la réunion, publié sur la plateforme participative.

L'enregistrement de la réunion publique est disponible sur la chaine Youtube du SYTRAL :

https://www.youtube.com/watch?v=w84TFPCEt_s

→ La réunion publique de Lyon 2^{ème} - 2 février 2022 – 18h30 à 20h30

141 personnes se sont inscrites et 172 ont effectivement assisté à cette réunion publique.

Elle s'est tenue en présence de Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL et de Pierre Oliver, Maire du 2^{ème} arrondissement de Lyon.

Pour la commune de résidence des participants, 40% ont répondu au sondage Beekast réalisé en direct, avec la répartition suivante :

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

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.

❖ 172 participants à la réunion publique de Lyon 2

95 questions ont été posées sur le tchat, les réponses apportées par le SYTRAL post-réunion figurent en annexe du compte-rendu de la réunion.

L'enregistrement de la réunion publique est disponible sur la chaîne Youtube du SYTRAL :

<https://www.youtube.com/watch?v=TGroCiLpbGs>

→ La réunion publique de Lyon 7^{ème} – 7 février 2022 – 18h30 à 20h30

135 personnes s'étaient inscrites et 157 ont effectivement assisté à cette réunion publique.

Elle s'est déroulée en présence de Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL et de Fanny Dubot, Maire du 7^{ème} arrondissement de Lyon.

Pour la commune de résidence des participants, 39% ont répondu au sondage Beekast réalisé en direct, avec la répartition suivante :

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

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.

❖ 157 participants à la réunion publique de Lyon 7

92 questions ont été posées sur le tchat, les réponses apportées par le SYTRAL post-réunion figurent en annexe du compte-rendu de la réunion, publié sur la plateforme participative.

La réunion publique est disponible sur la chaîne Youtube du SYTRAL :

https://www.youtube.com/watch?v=AIT_27XmsCU

2.6.3 > Atelier thématique : intermodalité

Un atelier de concertation a été organisé sur la thématique de l'intermodalité. Cet atelier, sur inscription, s'est déroulé en visioconférence le 12 janvier 2022 de 18h30 à 20h30.

Les personnes qui souhaitaient y participer étaient invitées à s'inscrire via l'espace « l'agenda des rencontres » sur la plateforme en ligne.

72 personnes se sont inscrites et 84 ont effectivement participé à cet atelier, dont l'objectif était de :

- Présenter les enjeux de mobilité et l'outil de calcul utilisé pour les évaluer sur le secteur du projet de transport par câble ;
- Recueillir des contributions sur les possibilités d'intermodalités à chaque section et par secteur.

❖ 84 personnes ont assisté à l'atelier intermodalité

40 questions ont été posées sur le tchat, les réponses apportées par le SYTRAL post-réunion figurent en annexe du compte-rendu de l'atelier.

Le compte-rendu de l'atelier, la présentation ainsi que l'annexe tchat sont disponibles sur la plateforme.

L'enregistrement de l'atelier est disponible sur la chaîne Youtube du SYTRAL :

<https://www.youtube.com/watch?v=K6qmNgC88bs>

2.6.4 > Atelier thématique : accessibilité

La rencontre était organisée sur invitation avec les acteurs du handicap.

Elle s'est tenue le 3 février 2022, de 14h à 16h. Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole orale directe lors des temps d'échanges.

La rencontre avait pour objets de :

- Partager le cadre, les modalités et le calendrier de la concertation (sous l'égide des garants de la Commission Nationale du Débat Public) ;
- Partager l'engagement du SYTRAL sur la thématique du handicap ;
- Présenter le projet aux représentants des personnes porteuses de handicap et recueillir leurs observations et contributions autour du parcours voyageur.

❖ 18 participants à l'atelier accessibilité

Accompagnée du chef de projet accessibilité du SYTRAL, des travaux et échanges ont porté sur les besoins en matière d'accessibilité du parcours voyageur pour un transport par câble.

De nombreuses contributions et attentes sont ressorties de ces échanges. Elles alimenteront la réflexion du SYTRAL sur l'accessibilité de l'ensemble de ses projets de transport par câble.

2.6.5 > Synthèse des expressions dans les réunions et ateliers

Rencontres	Date	Interventions dans le tchat	dont expressions thématiques	dont questions	Propositions issues du tchat	Contributions à l'oral
Réunion Publique ouverture	17/11	1248	218	408	9	17
Réunion Publique Sainte-Foy-lès-Lyon	11/1	2140	384	220	13	12
Réunion Publique Francheville	18/1	1561	322	223	6	14
Réunion Publique La Mulatière	27/1	917	198	141	7	11
Réunion Publique Lyon 2	2/2	917	135	95	3	11
Réunion Publique Lyon 7	7/2	583	168	92	3	11
Atelier Intermodalité	12/1	335	100	40	5	19
Atelier Accessibilité	3/2	/	/	/	/	6
TOTAL		7701	1525	1219	46	76

Dans les tchats, on dénombre de nombreux commentaires et réactions instantanées vis-à-vis d'autres intervenants, Sont donc prises en compte dans l'analyse les expressions thématiques, les questions et les propositions.

❖ **Les 6 réunions publiques et l'atelier intermodalité ont donné lieu à 7701 interventions dans le tchat, issues de 1028 personnes.**

Les 7701 messages dans le tchat ont été triés afin d'en extraire des contributions réelles et non des réactions à certaines prises de paroles.

Les 1219 questions posées sur les tchats au total ont été regroupées par thématiques et ont fait l'objet de réponses argumentées du SYTRAL. Celles-ci sont disponibles dans les comptes rendus des réunions et ateliers, mis en ligne sur la plateforme participative. De même, les 1525 expressions ont été classées par thématiques.

Certains participants, « émetteurs réguliers » sur le tchat, ont pu assister à plusieurs réunions communales. Dans cette optique, ils ont largement contribué à l'animation de ces rencontres sur le fil de discussion. Certains de ces émetteurs réguliers ont parfois émis jusqu'à plus de 100 expressions sur le tchat sur plusieurs réunions (le record est de 257 expressions pour une personne), occupant ainsi de manière importante l'espace d'expression proposé par le SYTRAL.

Ces expressions étaient majoritairement défavorables au projet de transport par câble et certaines d'entre elles répondaient parfois rudement aux autres expressions du chat ou aux personnes qui prenaient la parole à l'oral.

❖ **A noter :**
sur 1028 personnes présentes sur les tchats des réunions publiques, 50 personnes ont émis près de 40% des messages, soit 3034 interventions sur 7701.

2.6.6 > Les rencontres de proximité (stands mobiles et espace forum)

➔ Les stands mobiles dans les communes

Afin d'aller à la rencontre des habitants et des usagers, le SYTRAL a organisé six stands mobiles et un espace forum sur différents lieux de vie et de passage à proximité du projet.

Lors de ces rencontres, les participants avaient l'opportunité de consulter le dossier de concertation et d'échanger avec l'équipe projet du SYTRAL. Ils pouvaient également déposer une contribution dans les cahiers de concertation.

Ces rencontres de proximité ont permis de répondre aux questions des participants et de faciliter la compréhension du projet.

Lieu de la rencontre de proximité	Date	Nombre de personnes
Place Francois Millou au marché de Sainte-Foy-lès-Lyon	Le mercredi 24 novembre, de 8h à 12h	504
Galerie commerciale de Carrefour à Francheville	Le jeudi 25 novembre de 14h à 18h	487
Place Jean Moulin au marché de La Mulatière	Le vendredi 26 novembre de 8h à 12h	202
Avenue Jean Jaurès, arrêt de métro Debourg, 7 ^{ème} arrondissement de Lyon	Le mardi 7 décembre de 8h à 12h	237
Place des Archives, 2 ^{ème} arrondissement de Lyon	Le mercredi 15 décembre de 14h à 18h	107
Parvis de la mairie de Francheville	Le samedi 22 janvier de 9h à 12h	139
Espace forum de Francheville	Le samedi 22 janvier de 9h à 12h	114
TOTAL		1790



Stand mobile de Sainte-Foy-lès-Lyon le 24/11



Stand mobile de Francheville le 25/11



Stand mobile de La Mulatière le 26/11



Stand mobile du 7ème arrondissement le 7/12



Stand mobile 2ème arrondissement le 15/12



Stand mobile de Francheville 2 le 22/01

- ❖ **Au total, 1676 personnes ont ainsi pu échanger avec l'équipe projet lors des stands mobiles communaux.**
- ❖ **Les 6 stands mobiles ont permis de recueillir 369 contributions écrites sur les cahiers de concertation.**

➔ **L'espace forum à Francheville**

En raison du passage en distanciel des réunions publiques communales, une forte demande d'organiser une réunion en présentiel à Francheville, là où le besoin de mobilité s'est le plus exprimé, a émergé. Compte-tenu des mesures sanitaires encore en vigueur, le choix a été fait d'organiser une rencontre sous la forme d'un « espace forum » en extérieur, en parallèle d'un nouveau stand mobile.

Dans ce format novateur, les élus venaient directement à la rencontre du public, un samedi matin en dehors des horaires habituels de travail, répondant ainsi à certaines demandes formulées à l'occasion des précédents stands.

Cet espace forum « A votre écoute » dédié projet de transport par câble s'est déroulé sur le parvis de la mairie de Francheville le samedi 22 janvier de 9h à 12h.

Sur inscription préalable *via* la plateforme franchevillelyon-sytral.fr, le maître d'ouvrage a organisé cinq temps de 30 minutes environ chacun pour échanger sur le projet et ses alternatives avec les élus et les bureaux d'étude.

Les élus et experts présents étaient :

- Jean-Charles Kohlhass, Vice-président du SYTRAL
- Michel Rantonnet, Maire de Francheville
- Emilie Mammar, Adjointe au Maire de Francheville
- Deux experts des bureaux d'études SETEC et CNA, ayant réalisé les études de faisabilité.

- ❖ **A cette occasion, 114 personnes sont venues échanger sur le projet avec les élus et techniciens**



Une vidéo synthétique de l'espace forum est disponible sur la chaîne Youtube du SYTRAL :

<https://www.youtube.com/watch?v=zcAMyvCQcm0>

► **A NOTER**

Les comptes rendus et leurs annexes des rencontres de la concertation (réunions, ateliers, stands mobiles) sont disponibles sur la plateforme participative « Destinations 2026 » du SYTRAL : destinations2026-sytral.fr

2.6.7 > Synthèse de la participation du public aux rencontres

Différentes rencontres étaient proposées dans le cadre du projet de transport par câble Francheville-Lyon.

Participants aux rencontres	Date	Inscrits	Participants
Réunion Publique ouverture	17/11	900	760
Réunion Publique Sainte-Foy-lès-Lyon	11/1	389	629
Réunion Publique Francheville	18/1	279	350
Réunion Publique La Mulatière	27/1	190	220
Réunion Publique Lyon 2	2/2	141	172
Réunion Publique Lyon 7	7/2	135	155
Atelier Intermodalité	12/1	72	84
Atelier Accessibilité	3/12	18	18
Stand Sainte-Foy-lès-Lyon	24/11		504
Stand Francheville	25/11		487
Stand La Mulatière	26/11		202
Stand 4 Lyon 7	7/12		237
Stand 5 Lyon 2	15/12		107
Stand 6 Francheville	22/1		139
Espace Forum Francheville	22/1		114
TOTAL		2124	4178

→ L'évolution de la participation tout au long de la concertation

Quantitativement, la participation lors de la concertation du projet de transport par câble a été très élevée, avec un espace en ligne dédié très fréquenté (96204 visites) et un engouement important pour les rencontres proposées (4178 personnes présentes).

La concertation sur le projet de transport par câble a démarré avec la soirée d'ouverture, destinée à informer le public du projet, des enjeux, objectifs et modalités de la concertation sur une durée de trois mois. Très attendue, c'est la réunion publique qui a mobilisé le plus grand nombre de participants (760).

Les réunions publiques communales ont également suscité une très forte participation, allant de 629 participants pour Sainte-Foy-lès-Lyon à 155 participants pour celle du 7^{ème} arrondissement de Lyon.

Lors de ces réunions publiques (et de l'atelier intermodalité), 7701 expressions ont été émises via l'outil de tchat proposé, dont près de 40% par 50 contributeurs réguliers des tchats.

Le choix d'organiser ces réunions en distanciel a permis de tenir compte des conditions sanitaires en vigueur et d'accueillir un grand nombre de personnes, qu'il aurait été difficile de recevoir physiquement en respectant les gestes barrière (distanciation d'un mètre, jauge réduite... par exemple).

Les rencontres de proximité, réalisées en extérieur en novembre et décembre dans des lieux de passage (centre commercial, marchés, gare...) ont été l'occasion d'aller au contact des habitants (1537 personnes rencontrées en novembre et en décembre).

Elles ont été complétées par un espace forum en présentiel et en extérieur à Francheville le 22 janvier, auquel 114 personnes ont participé.

Les ateliers proposés ont permis un travail approfondi sur des thématiques spécifiques (intermodalité et accessibilité). Ils ont eux aussi rassemblé un grand nombre de personnes (84 pour l'atelier intermodalité et 18 pour celui consacré à l'accessibilité).

❖ **4178 personnes rencontrées lors des 3 mois de concertation, avec près d'une centaine qui ont participé à au moins 3 événements.**

2.7 > Les contributions à la concertation

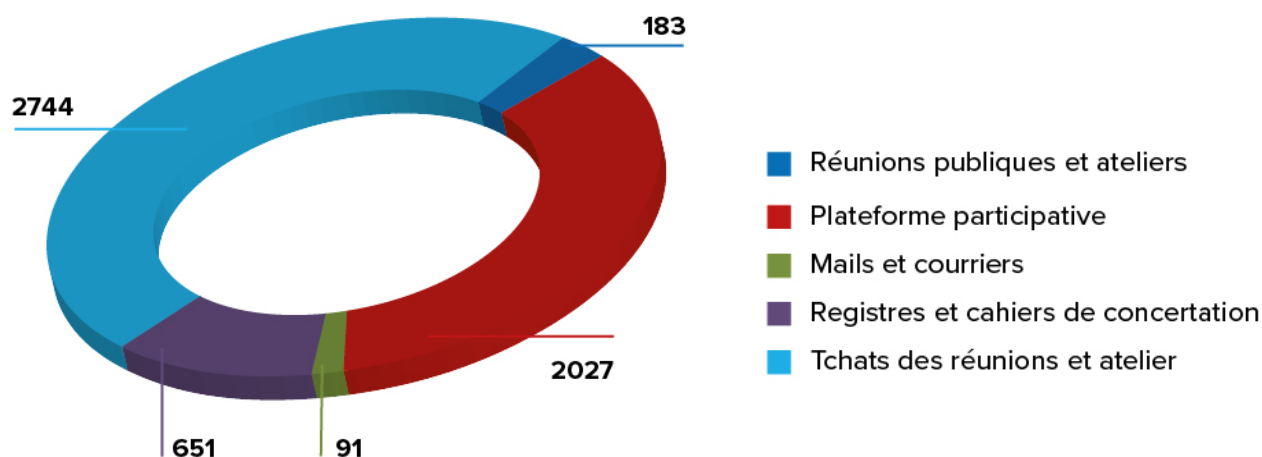
Les 4178 participants aux différentes rencontres ont pu échanger en direct avec les élus et techniciens présents (SYTRAL et bureaux d'études). Par ailleurs, les habitants et acteurs du territoire ont pu aussi exprimer leurs avis grâce à différents canaux d'expression proposés. **Du 15 novembre 2021 au 15 février 2022, 5696 contributions ont été déposées** et ont été prises en compte dans le présent bilan.

2.7.1 > 5696 contributions prises en compte au total

CANAUX D'EXPRESSIONS	NOMBRE D'AVIS EXPRIMES
REGISTRES, CAHIERS	651
Registre Mairie centrale Lyon	0
Registre Francheville	31
Registre Sainte-Foy-lès-Lyon	187
Registres La Mulatière	56
Registre Lyon 7	0
Registre Lyon 2	8
Registre Sytral	0
Registre Métropole	0
Cahiers stand mobile Sainte Foy le 24/11	125
Cahiers stand mobile Francheville le 25/11	135
Cahiers stand mobile La Mulatière le 26/11	61
Cahier stand mobile Lyon 7 le 3/12	5
Cahier stand mobile Lyon 2 le 15/12	16
Cahier stand mobile Francheville le 22/01	27
PLATEFORME PARTICIPATIVE	2027
Avis sur plateforme Francheville Lyon-sytral.fr	1081
Questions posées sur plateforme Francheville Lyon-sytral.fr	946
MAILS ET COURRIERS	91
Avis reçus par E-mail	71
Avis reçus par courrier	20
REUNIONS PUBLIQUES ET ATELIERS	183
Réunion d'ouverture - avis oral	17
5 réunions publiques - avis oral	59
Espace forum Francheville le 22/01 - avis oral	35
Ateliers intermodalité et accessibilité – avis oral	26
Propositions issues des tchats réunions et atelier	46
SOUS TOTAL REGISTRES / CAHIERS / PLATEFORME / MAILS / COURRIERS / REUNIONS PUBLIQUES / ATELIERS	2952
TCHATS REUNIONS PUBLIQUES ET ATELIERS	2744
Expressions thématiques	1525
Questions	1219
SOUS TOTAL TCHATS REUNIONS PUBLIQUES ET ATELIERS	2744
TOTAL CONTRIBUTIONS (sans doublons)	5696
Doublons (non pris en compte)	35

A noter, 35 doublons d'avis (même nom, même avis) ont été identifiés et n'ont donc pas été pris en compte dans le décompte final.

→ Répartition des 5696 contributions par moyens d'expression



Chacune des contributions exprimées (réunions publiques, contributions reçues par écrit, registres papier, plateforme participative, propositions issues des tchats de réunions) a fait l'objet d'une analyse qualitative ad hoc. Ainsi **2952 contributions ont été analysées de façon qualitative** dans l'analyse thématique de la partie 3 du présent dossier.

Les **2744 expressions thématiques et questions issues des tchats**, souvent issues des mêmes personnes (50 personnes ayant émis 40% des messages des tchats) ont été prises en compte quantitativement pour l'analyse thématique des contributions en partie 3 du présent dossier.

Pour cette analyse, le maître d'ouvrage a constaté qu'une même contribution contenait le plus souvent plusieurs expressions, en lien avec différentes thématiques. C'est pourquoi le nombre d'expressions thématiques analysées dépasse le nombre total de contributions.

2.8 > Le contexte autour de la concertation

2.8.1 > Une forte mobilisation politique autour du projet

Comme le montre notamment la revue de presse, le projet de transport par câble Francheville-Lyon a fait l'objet de nombreuses expressions d'élus.

On peut signaler notamment :

- Une conférence de presse de 11 Maires de l'ouest de la Métropole en mai 2021 en faveur Métro E et contre le transport par câble ;
- Des sondages sur le transport par câble réalisés à l'initiative de Sainte-Foy-lès-Lyon et Francheville en septembre et octobre 2021 ;
- L'organisation d'un sondage parallèle à Lyon 2 (distribution de questionnaires auprès d'un échantillon de 10 000 habitants de l'arrondissement) sur le projet de transport par câble du 20 septembre au 20 octobre 2021, avec 79,6% d'avis contre le projet ;
- L'organisation de référendums consultatifs par les Villes de Sainte-Foy-lès-Lyon et de La Mulatière le 28 novembre : 42,9% de participation à Sainte-Foy-lès-Lyon et 96,2% d'avis contre le transport par câble, 30% de participation à La Mulatière avec 94,2% de votants défavorables au transport par câble.
- La mise à disposition de 8 « Cahiers d'expression citoyenne » lors du référendum de Sainte-Foy-lès-Lyon du 28 novembre, ayant généré 151 avis au total ;
- L'habillage du fronton du gymnase de Sainte-Foy-lès-Lyon ;
- L'exposition d'une cabine de transport par câble de montagne désaffectée à Sainte-Foy-lès Lyon en janvier 2022 ;
- La mobilisation des élus communaux et des parlementaires, notamment lors des réunions publiques de janvier et février 2022 ;
- Des prises de position dans les médias et sur les réseaux sociaux des Maires de Sainte-Foy-lès Lyon, La Mulatière et Lyon 2 s'opposant au téléphérique.

2.8.2 > Une mobilisation associative autour de la concertation

Plusieurs associations se sont largement mobilisées durant la concertation.

On peut citer notamment :

- Le collectif « Touche pas à mon ciel »
- « Les Amis du Grand vallon »
- « Libre comme l'air »
- « Les amis du Chemin du fort »
- L'AGUPE

Lorsqu'elles en faisaient la demande au préalable, le SYTRAL a pu leur prévoir des temps de prise de parole à l'occasion des réunions publiques communales.

Les associations ont aussi été forces de propositions avec pour certaines des projets alternatifs, que le SYTRAL s'est d'ores et déjà engagé à étudier. Ainsi, une réunion d'échanges avec les « Amis du Grand Vallon » a eu lieu le 9 février 2022.

L'association « Touche pas à mon ciel » a été particulièrement active. Au-delà de la participation à toutes les manifestations organisées dans le cadre de la concertation, elle a initié notamment :

- une pétition contre le transport par câble,
- un « concours de banderoles »,
- des représentations de fuseaux en vidéo sur à l'aide de l'outil Google Earth, des flyers et des newsletters régulières,
- deux manifestations festives : l'une au parc du Brûlet le 21 novembre 2021 et l'autre à la Gravière le 6 février 2022.

L'AGUPE, « Association générale d'urbanisme et de protection de l'environnement », s'est également mobilisée, son président ayant personnellement assisté à la quasi-totalité des réunions publiques, des stands mobiles et des ateliers.

Enfin, l'association des « Amis du Chemin du Fort » a été particulièrement active sur la plateforme participative du projet à travers le dépôt de 29 contributions écrites.

2.8.3 > Une participation importante, et soutenue par des contributeurs actifs

L'analyse des contributions a mis en évidence la place importante prise par un nombre relativement limité de personnes très actives, tant sur les 1081 avis que sur les 946 questions posées au SYTRAL sur la plateforme dédiée au projet.

Ainsi, après tri des avis par personne, certains contributeurs se sont exprimés régulièrement sur le projet, souvent à travers plusieurs modes d'expression (plateforme, registres, cahiers des stands, mail, réunions...) pour marquer leur opposition au projet.

Plusieurs acteurs associatifs ou élus, ont aussi lancé des appels à se mobiliser contre le projet sur les réseaux sociaux ou leurs sites internet.

Certains participants ont aussi multiplié les questions similaires au SYTRAL, ne cherchant pas toujours à savoir si elles avaient déjà été posées ou si la réponse était déjà aisément consultable. Le maître d'ouvrage a toutefois publié une « foire aux questions » comportant les réponses aux questions les plus souvent posées.

Comme pour les expressions sur les tchats de réunions publiques, une analyse par contributeur a donc été faite.

► 3 points majeurs sont à signaler.

→ 2952 contributions (hors expressions et questions des tchats) émanant de 1780 contributeurs

Hors tchat, sur les 2952 contributions, 1172 (soit plus de 39,7%) émanent de personnes ayant contribué plusieurs fois (de 2 à 50).

Ce chiffre est possiblement en partie sous-estimé, car les participants avaient la possibilité de s'exprimer sous pseudonyme.

❖ 1780 contributeurs différents ayant utilisé tous les moyens d'expression

➔ 54 contributeurs réguliers

54 personnes se sont exprimées au moins 7 fois sur le projet (avis ou question) et en particulier sur l'opportunité du transport par câble. Les 3 principaux contributeurs se sont même exprimés 50, 48 et 45 fois. Ces 54 personnes représentent à elles seules, 27,5% des contributions (hors tchat des réunions).

48 d'entre elles se sont prononcées contre le projet de transport par câble (5 indéterminés et 1 favorable).

❖ 54 « super contributeurs » représentent 815 contributions, soit plus de 27,5% des contributions (hors tchat de réunions).

On peut également signaler que 28 d'entre eux se sont inscrits sous le même nom et ont à priori participé, à au moins 1 des 5 réunions publiques communales, démontrant leur implication dans la concertation sur ce projet.

➔ Une mobilisation importante à Sainte-Foy-lès-Lyon

Par ailleurs, comme l'ont confirmé les taux de participation sur les événements (stand et réunion publique) et le registre de Sainte-Foy-lès-Lyon, les habitants de cette commune se sont particulièrement mobilisés contre le projet de transport par câble.

Même s'il n'était pas obligatoire de préciser sur la plateforme participative sa commune de résidence, 1125 contributions sur les 2954 ont pu être localisées. Au moins 588 contributions, soit près de 50% des contributions localisées émanent d'habitants de Sainte-Foy-lès-Lyon. On retrouve d'ailleurs cette forte participation des fidésiens lors des réunions publiques communales (dans les questions de l'outil de sondage Beekast), où ils étaient majoritaires, y compris dans les autres communes et arrondissements de Lyon (hormis à Francheville). On peut signaler aussi 237 expressions localisées sur Francheville et 191 sur la Mulatière.

❖ Ce sont majoritairement des habitants originaires de Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière et Francheville qui se sont exprimés.

Des habitants de ces communes ont disposé des affiches et banderoles contre le projet.



On peut également signaler la reproduction partielle ou complète d'éléments issus des études techniques mises en ligne par le SYTRAL en janvier 2022, notamment sur les réseaux sociaux. La publication de ces éléments a été parfois attribuée à tort à la mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon ou à certaines associations.

3 > ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

3.1 > Méthodologie d'analyse

→ 5696 contributions

Pour l'analyse thématique et qualitative des 5696 contributions, plusieurs niveaux d'analyse ont été pris en compte :

- 2952 contributions analysées tous moyens confondus : registres, cahiers, expressions orales et propositions des rencontres, ails, courrier, plateforme ; émises par 1780 contributeurs différents. C'est le chiffre qui a permis d'analyser l'opportunité du mode (1 avis par personne).
- 2744 expressions issues des 7701 messages des tchats des réunions publiques et de l'atelier intermodalité.

→ 11418 expressions thématiques

Au-delà de l'opportunité du transport par câble et des fuseaux, les contributions ont été analysées selon plusieurs thématiques (alternatives, technologie, services, sécurité, accessibilité, intermodalité, insertion, environnement, exploitation, survol, programmation, concertation...).

Au total, 11418 expressions thématiques issues des 5696 contributions (1 contribution pouvait contenir plusieurs expressions thématiques – hors opportunité TPC et fuseaux) sont prises en compte pour l'analyse thématique.

Elles sont ici classées par nombres de citations analysées (tous moyens d'expressions confondus, tchats de réunions compris).

Thématiques abordées dans les contributions	Nombre de fois où le thème a été abordé	% des 5696 contributions abordant le thème
Les objectifs et les modalités de la concertation	953	16.7%
La préservation de l'environnement : la flore	825	14.5%
L'insertion paysagère	811	14.2%
L'amélioration ou le renforcement des bus existants	799	14%
L'alternative métro E	787	13.8%
L'objectivité des études	731	12.8%
L'insertion des stations et pylônes	654	11.5%
Le survol et la covisibilité	588	10.3%
La gestion du bruit et des nuisances sonores	568	10%
Le coût du projet et des études	495	8.7%
La préservation de l'environnement : la faune	478	8.4%
Le besoin de desserte de l'ouest de la métropole	396	7%
Le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais	356	6.3%
La gestion du vent	321	5.6%
Le niveau de services : horaires, fréquences, capacité	320	5.6%
Le stationnement et les Parkings relais	272	4.8%
La sécurité du mode	211	3.7%
Les connexions avec le vélo	156	2.7%
La sécurité pour les voyageurs	149	2.6%
Le survol de zones naturelles ou historiques	138	2.4%
Les acquisitions foncières	135	2.4%

Une solution mixte ou autre (tramway...)	123	2.2%
Les temps de trajet	100	1.8%
Le Bus à haut niveau de services	90	1,6%
L'accessibilité des personnes à mobilité réduite	90	1.6%
Les connexions avec les autres transports en commun	81	1.4%
Les servitudes ou indemnisations	67	1.2%
La ZFE – lutte contre la pollution	63	1.1%
La technologie 3S	61	1.1%
La gestion des orages	57	1%
Les travaux	34	0.6%
La technologie monocâble	34	0.6%
Destinations 2026 – Plan de Mandat	34	0.6%
Le calendrier du projet	33	0.6%
Ne rien faire pour les transports en commun	21	0,4%
Les tarifs/billettique	18	0.3%
Autres (projets connexes)	369	6.5%
TOTAL avis thématiques	11418	*

* Pourcentage supérieur à 100 car calculé par rapport aux 5696 contributions analysées (près de 2 avis thématiques en moyenne par contribution)

3.2 > Le besoin de mobilité et la desserte de l'ouest



Un besoin conforté pour l'ouest de la Métropole



3.2.1 > EN SYNTHÈSE

→ les contributions

- **7% des contributions, soit 396 en tout**, expriment un réel besoin de nouvelles solutions de mobilité pour l'ouest de la métropole.
- Seulement 0,4% des contributions (soit 21 avis) proposent de ne rien faire.

❖ **La problématique de mobilité est mise en avant sur l'ouest de la Métropole et est confortée par les contributions.**

Le besoin est illustré par des exemples :

- Embouteillages pour entrer dans Lyon, notamment aux heures de pointe, avec un temps de trajet très long et aléatoire,
- Absence de réelles solutions performantes en alternative à la voiture,
- Pollution et émissions de gaz à effet de serre...

La réduction de l'usage de la voiture individuelle, l'amélioration de la qualité de l'air et les enjeux climatiques sont des notions partagées par de nombreux participants, qu'ils soient favorables ou non au transport par câble.

❖ **Mais les besoins sont différents selon les secteurs**

Les attentes et les besoins exprimés sont différents selon les secteurs du périmètre de concertation, on relève :

- L'attente d'une offre de transport en commun fiable et rapide pour rejoindre Lyon depuis Francheville et la Gravière ;
- Celle d'une amélioration de l'offre existante pour les autres quartiers de Sainte-Foy-lès-Lyon ;
- Des besoins multiples pour La Mulatière : relier le Haut et le Bas de La Mulatière, rejoindre rapidement Oullins et Lyon ;
- Sur Lyon 2^{ème} et Lyon 7^{ème}, les besoins sont moins clairement exprimés (liaison entre le 7^{ème} arrondissement, à hauteur du futur quartier des Girondins et Confluence par exemple).

3.2.2 > L'ANALYSE DÉTAILLÉE DES CONTRIBUTIONS SUR CES THÉMATIQUES :

→ L'expression du besoin d'une desserte performante et attractive est étayée par des contributions concernant :

- Un besoin déjà identifié lors de précédents débats publics (anneau des sciences) ou de concertation antérieure (métro E) ;
- Un secteur caractérisé par une forte dépendance à la voiture individuelle eu égard au faible maillage en transport en commun, la facilité de stationner et une densité de population plus faible que dans le reste de la Métropole ;
- Des spécificités géographiques (balnes, fleuves, rupture géographique entre le plateau de Sainte-Foy-lès-Lyon et Francheville) qui limitent la performance des transports en commun actuels et conduisent à un usage très important de la voiture individuelle ;

- Un temps de parcours aléatoire voire important en heure de pointe qui génère l'insatisfaction de la population active dans ses déplacements pendulaires, pollution de l'air renforcée lors des phénomènes de congestion et frustration individuelle (temps perdu) ;
- Un besoin de transport de proximité pour "décloisonner" la partie sud-ouest de Lyon et rentrer directement dans la Métropole ;
- La nécessité de décarboner les déplacements pendulaires avec des modes plus propres afin de limiter et réduire les émissions polluantes ;
- Le souhait de davantage utiliser les voies réservées bus, notamment celles de la montée de Choulans ;
- Un besoin de transport structurant avec une fréquence soutenue pour rendre le mode attractif et répondre aux besoins de la population active du secteur.

Lors des réunions publiques, l'intérêt de cette meilleure desserte en transports en commun a été souligné pour les déplacements domicile travail ou étude, mais aussi pour ceux réalisés en soirée ou le week-end.

→ Des destinations préférentielles

Lors de la concertation, le SYTRAL a souhaité porter le débat sur les destinations à privilégier.

A cet égard, lors des réunions publiques communales, une question permettait aux participants de préciser les destinations vers lesquelles ils souhaiteraient que soient développées des alternatives à la voiture individuelle.

Cette question a été posée lors des 3 réunions publiques de Sainte-Foy-lès-Lyon, Francheville et La Mulatière. Pour les réunions de Lyon 2 et Lyon 7, ces 2 arrondissements constituant plutôt des destinations, cette question n'a pas été posée aux participants.

Destinations à développer*	Origine Sainte-Foy 62% de répondants	Origine Francheville 87% de répondants	Origine La Mulatière 53% de répondants
Lyon 2 ^{ème}	43%	50%	47%
Lyon 5 ^{ème}	34%	29%	15,5%
Tassin-la-Demi-Lune	28%	42%	7%
Lyon 7 ^{ème}	26%	28%	28%
Oullins	28%	49%	43%
La Mulatière	6%	11%	/
Francheville	4%	/	8,5%
Sainte-Foy-lès-Lyon	/	15%	17%
Une autre commune plus à l'ouest	10%	13%	6%
Une autre destination plus à l'est	14%	11%	10%

* Plusieurs réponses étaient possibles

Le 2^{ème} arrondissement de Lyon constitue la principale destination vers laquelle il faudrait développer des alternatives à la voiture pour les habitants des 3 communes de l'ouest (Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière) présents aux 3 réunions publiques.

Pour les Franchevillois, Oullins et à un degré moindre Tassin-la-Demi-Lune sont aussi des destinations vers lesquelles il faut développer des itinéraires de substitution à la voiture. Enfin, pour les habitants de la Mulatière, Oullins constitue la 2^{ème} destination à développer en priorité, en lien avec l'accès au métro B.

Pour certains habitants de Lyon 7e, le projet de transport par câble offrirait une liaison directe vers l'ouest. Il ne répondrait pas forcément à un besoin de déplacement domicile/travail, mais plutôt à un besoin de loisirs, de rencontres, en limitant l'utilisation de la voiture. Il peut aussi faciliter l'accès au quartier de la Confluence, en offrant une nouvelle solution de transport en commun pour les personnes qui habitent dans le secteur de la ZAC des Girondins.

► A NOTER

Quelques participants remettent en cause la compatibilité du projet de transport par câble avec les documents programmatiques comme le schéma de cohérence territorial et le Plan de Déplacements Urbains car ceux-ci ne

faisaient pas mention du mode transport par câble. Le SYTRAL leur a répondu que ces documents identifiaient des axes structurants de transport en commun sans toutefois définir le mode de transport devant les desservir.

De même, les enjeux de mobilité présentés en concertation, et notamment les estimations projetées de déplacements sur ce secteur à l'horizon 2030, ont fait l'objet de nombreux doutes ou commentaires. Des précisions ont parfois été demandées sur l'outil de modélisation Modely et les hypothèses prises en compte dans les estimations de fréquentation. Certains participants ont émis des doutes sur la pertinence de Modely car ce modèle n'avait jamais été utilisé jusqu'à présent pour un transport par câble.

Pour ces personnes, les prévisions et estimations de fréquentation présentées ne prouvent pas la nécessité de réaliser un transport par câble, car d'autres solutions existent et auraient dû être étudiées avec le même niveau de détail (cf le chapitre Alternatives au transport par câble).

Enfin, certains ont fait valoir la nécessité d'anticiper une généralisation du télétravail dans les études déplacements et donc dans les prévisions de fréquentation, celui-ci s'étant particulièrement développé avec la crise du COVID-19.

3.3 > L'opportunité du mode « câble »



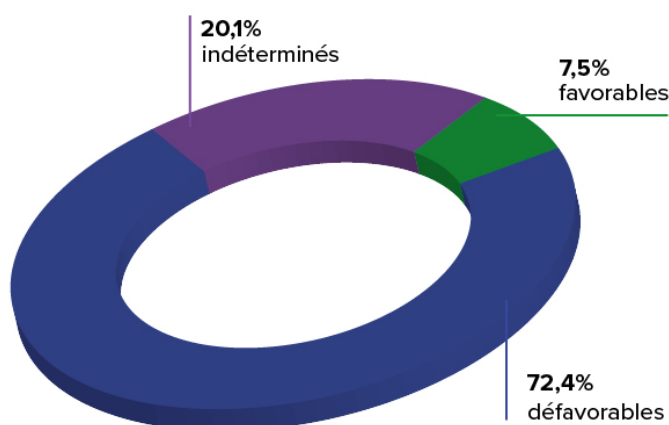
Le mode transport aérien par câble perçu comme non adapté sur ce territoire



3.3.1 > EN SYNTHÈSE

→ Les opinions exprimées sur l'opportunité du mode transport par câble

- 7,5 % (soit 220 contributions sur 2952) favorables au projet de transport par câble,
- 72,4% (soit 2139 contributions) défavorables au projet de transport par câble,
- 20,1% (soit 593 contributions) indéterminées sur le projet.



❖ **Les avis défavorables s'ancrent sur la peur d'une dégradation du cadre de vie et sur la méconnaissance du mode.**

Les expressions et avis qui émanent de la concertation préalable sont de deux ordres principaux :

- **la crainte d'une dégradation du cadre de vie, 26%**
 - du fait de l'insertion paysagère des stations et des pylônes
 - du survol 15%
 - Le survol et la covisibilité avec les habitations
 - Le survol de zones historiques et naturelles
 - des impacts fonciers
 - des impacts environnementaux sur le milieu naturel au sens large (arbres, faune, espaces naturels, balmes, eaux, etc.) 23%
 - les nuisances sonores 10 %
- **des inquiétudes liées à la méconnaissance du mode câble et de ces performances en termes de transport.**
 - Les conditions d'exploitation et de maintenance
 - La gestion du vent et des intempéries
 - La gestion des orages

→ Ces avis défavorables sont émis par :

- **Le grand public**

Cette opposition forte du grand public au mode transport par câble a été visible tout au long de la concertation. Elle a aussi été largement relayée dans les médias, avec près de 123 articles sur le sujet entre le 15 novembre et le 15 février, sans compter les nombreux articles parus entre l'annonce du plan de mandat Destinations 2026 en décembre 2020 et le début de la concertation.

- **Les communes**

Les communes de Sainte-Foy-lès-Lyon et de La Mulatière se sont fermement opposées au projet : sur leurs outils de communication, dans les prises de parole de leurs élus lors des rencontres et à travers des contributions officielles (vœu du conseil municipal pour La Mulatière et position officielle des conseillers du groupe majoritaire pour Sainte-Foy-Lès-Lyon) et dans les prises de paroles écrites par des élus ou collaborateur de cabinet dans les tchat des réunions et la plateforme participative.

Ces 2 communes ont également organisé un référendum consultatif sur le projet de transport par câble durant la concertation préalable, le 28 novembre 2021, avec 96,2% d'avis défavorables à Sainte-Foy-lès-Lyon pour une participation de 43% et 94,2% à La Mulatière pour une participation de 30%. Il convient de noter que ce type de référendum n'est pas prévu par le Code des collectivités territoriales et que le préfet du Rhône a demandé à ces 2 communes de surseoir à leur organisation. Leur résultat et le taux de participation ont toutefois été pris en compte dans le présent bilan comme une contribution collective.

- **Les associations**

Plusieurs associations référentes sur le territoire concerné, comme l'AGUPE, « les Amis du Grand Vallon », les comités de quartiers d'intérêts locaux et le collectif « Touche pas à mon ciel », créé spécifiquement en opposition au projet, ont également manifesté leur opposition au projet à plusieurs reprises et via plusieurs moyens d'expression.

Le SYTRAL leur a accordé la possibilité d'exprimer leurs positions lors de temps de parole dédiés lors des réunions publiques communales.

→ Les avis favorables mettent en avant les atouts du mode :

7,5% des contributions ont mis en exergue les atouts du mode transports par câble. En effet, pour eux, les enjeux de mobilités étaient plus forts que les contraintes énoncées ci-avant. Leurs principaux arguments étaient les suivants :

- Un temps de trajet domicile-travail réduit entre l'ouest de la Métropole et Lyon ;
- Moins de stress et de temps perdu dans les embouteillages ;
- Un accompagnement de l'évolution des besoins de mobilité sur ce secteur ;
- Une réduction de l'usage de la voiture individuelle ;
- L'adaptation aux futures contraintes liées à la zone à faible émissions ;
- Une solution de mobilité rapide à créer, permettant d'éviter de gros travaux de surface gênant la circulation sur le réseau viaire, avec un impact foncier limité.

3.3.2 > L'ANALYSE DETAILLEE DES CONTRIBUTIONS SUR CES THEMATIQUES :

→ L'insertion paysagère (stations et pylônes)

De nombreux participants s'inquiètent de l'insertion des pylônes et des stations de transport par câble dans le paysage. C'est même l'une des causes principales du rejet de ce mode :

- L'implantation de pylônes et stations fait craindre des nuisances visuelles irrémédiables (« pollution visuelle »).
- La hauteur et le nombre des stations et des pylônes constituent des causes majeures de rejet du projet, le dimensionnement de ces ouvrages est d'ailleurs une source importante de questionnements sur la plateforme participative et lors des rencontres.
- L'emprise au sol des stations et pylônes est également évoquée, parfois même accompagnée de réserves sur la pollution engendrée par des massifs bétons « gigantesques » réalisés dans des espaces verts.
- Une intégration paysagère parfois décriée avec des structures métalliques dites « industrielles avec un retour aux années soixante ».

- En parallèle des aspects environnementaux, des questions sont émises sur l'insertion et l'architecture paysagère : comment peut-on intégrer ces éléments dans un paysage urbain et dans des espaces boisés ?
- Des questionnements sur les émissions lumineuses des installations de sécurité la nuit.
- Des participants ont demandé davantage de photomontages, des vidéos ainsi que des outils interactifs qui leur auraient permis de se représenter de manière réaliste l'impact paysager du projet.

Pour certains participants minoritaires, le transport par câble constitue une opportunité d'insertion urbaine spectaculaire et innovante.

Aussi, quelques participants estiment que les stations peuvent constituer le lieu d'expérimentation de nouveaux espaces végétalisés.

→ Le survol et l'impact foncier

• Le survol et la covisibilité sur les habitats

Plusieurs points d'attention émergent concernant le survol des habitations, notamment individuelles, fortement présentes dans le périmètre d'études.

Pour beaucoup, de fortes perturbations du cadre et de la qualité de vie sont attendues pour les personnes survolées :

- Il a souvent été mentionné que jamais un projet de transport par câble en France n'avait survolé autant d'habitations. Les exemples de transport par câble en Amérique centrale ou en Asie étant considérés comme n'étant pas comparables.
- La forte crainte d'un passage au-dessus des habitations et de la perte d'intimité (covisibilité, prise de photos des jardins et maisons sous les cabines, repérage pour vols...) est souvent évoquée comme raison du rejet du mode.
- Des participants émettent des inquiétudes pour la santé physique comme psychique pour certaines personnes habitant des zones susceptibles d'être survolées. Cela concerne non seulement le bruit régulier mais surtout la fréquence et l'amplitude horaires des passages de télécabines, qui généreraient un stress dû à la perte d'intimité.

• Le survol de zones historiques et naturelles

Plusieurs points d'attention ont été signalés sur le survol de zones historiques et naturelles, de lieux de vie ou de sites sensibles :

- Le projet créerait une pollution visuelle, en survolant des zones classées et un environnement « exceptionnel » à préserver, comme le parc du Brûlet, les coteaux de Montray à Sainte-Foy-lès-Lyon ou les Balmes de la Mulatière.
- Des questions demeurent sur la proximité et la covisibilité du transport par câble avec des monuments classés au titre des monuments historiques, notamment l'aqueduc du Gier à Sainte-Foy-lès-Lyon ou encore divers monuments dans les secteurs protégés autour de Perrache.
- Pour le fuseau Nord, proche du 5^{ème} arrondissement, des interrogations demeurent sur la covisibilité du transport par câble avec le périmètre du Vieux Lyon, classé depuis 1998 Patrimoine mondial par l'Unesco
- Pour le fuseau centre, certains jugent le projet contre-productif en survolant le nouveau quartier de Confluence, labellisé premier quartier durable WWF en France, comme projet pilote pour réconcilier qualité de vie et écologie.
- Les fuseaux nord proposent un survol de deux écoles primaires, notamment l'école Fabre et l'école Schumann, situé à proximité du parc du Brûlet, ce qui n'est pas jugé acceptable ;
- La proximité avec le centre de retraite spirituel "Le Chatelard" nuirait à la quiétude du lieu et au calme que les personnes viennent y chercher ;
- Le survol du site sensible du laboratoire P4 de Gerland et du quartier Général Frère interroge certains participants sur la faisabilité réelle du projet.

Enfin, certains participants relèvent une contradiction entre le projet et certains documents d'urbanisme et notamment le PLUH de la Métropole ou le PLU de Sainte-Foy-lès-Lyon en vigueur, prescrivant la préservation des « espaces vert boisés classés » ou des « emplacements réservés pour les espaces verts ou la continuité écologique ».

• Les problématiques foncières et les servitudes

La question du foncier a été souvent abordée lors de la concertation.

- Ainsi, l'indemnisation des personnes et habitats survolés fait débat.
- De nombreuses personnes ont souligné le risque de dévaluation des biens immobiliers survolés par le projet de transport par câble ou situés à proximité de la ligne, avec parfois des estimations personnelles de perte financière sur leur bien. D'autres évoquent une situation de gel des achats/ventes sur le périmètre du projet en lien avec le lancement ou la concertation du projet.
- Le nombre et les modalités d'expropriations nécessaires pour le projet de transport par câble fait l'objet de nombreuses questions et craintes (quel que soit le fuseau).
- Certains participants se sont également exprimés sur la question des servitudes de survol. Plusieurs citent l'ordonnance de 2015 qui prévoit deux types de servitude : d'une part, la servitude de survol qui autorise à passer à 10 mètres au-dessus du sol, ce qui est jugé peu haut et, d'autre part, les servitudes de passage qui autorisent à passer sur les propriétés privées pour l'accès aux installations, pour les réparations et les éventuelles évacuations des passagers. Ces mesures sont très souvent sources d'inquiétudes.

➔ La préservation de l'environnement

C'est un sujet très évoqué par les participants. Les contributions portent principalement sur :

- la destruction potentielle d'espaces verts ;
- les répercussions sur la faune et la flore engendrées par la construction et la mise en œuvre du transport par câble ;
- l'abattage d'arbres sous la ligne ;
- la mesure de l'impact du projet sur l'environnement et les mesures prises pour le réduire ;
- les gains du projet en terme écologique, comparativement aux autres modes ;
- le bilan carbone du projet.

Beaucoup de participants voudraient voir sanctuariser le parc du Brûlet, considéré comme le poumon vert du territoire. Les vignes de Montray, le chemin du Vallon, le bois du Vallon des sources, le Chatelard constituent aussi des secteurs verts que la plupart des participants souhaitent conserver et préserver.

Certains doutent de la qualité des compensations possibles qui seront prévues dans la séquence Eviter-Réduire-Compenser de l'étude d'impact pour ces zones remarquables.

Des associations environnementales se sont aussi exprimées sur le sujet. La LPO (Ligue pour la Protection des Oiseaux) Auvergne-Rhône-Alpes demande la plus grande vigilance sur l'impact du transport par câble quant à la préservation de l'avifaune. L'AGUPE évoque les paysages remarquables du territoire : la colline de Fourvière, les pentes de la Croix-Rousse et une grande partie de la Presqu'île le long des rives de la Saône. Elle souligne le paysage offert par cette remarquable continuité urbaine.

Sont aussi mentionnés le plateau lyonnais à l'ouest qui possède des éléments historiques et patrimoniaux de première importance ainsi que la tradition viticole de ce territoire.

A l'inverse, certains participants ont souligné un paradoxe chez certains habitants qui ne souhaitent pas réduire leur utilisation de la voiture individuelle, et leur souci affiché de préservation de l'environnement largement mentionné durant la concertation.

➔ La gestion du bruit et des nuisances sonores

La gestion des nuisances sonores supposées du transport par câble a été source de très nombreuses expressions et questions des habitants.

Pour certains, le nouveau téléphérique 3S de Toulouse constitue l'exemple à suivre. Pour d'autres les nuisances sonores à anticiper sont plutôt comparables à celles des téléphériques de montagne.

La thématique du bruit et de la protection des riverains concernés par cette nuisance a été au cœur de la concertation. Elle représente le motif principal de rejet du projet pour certains participants souhaitant préserver leur qualité de vie.

Ainsi, les quartiers traversés par le projet, en majorité résidentiels ne semblent pas comparables à des centres-villes très denses. Le fait d'entendre peu ou pas un transport par câble existant dans un centre-ville animé « parce qu'il

est couvert par d'autres bruits urbains » est perçu différemment dans des quartiers moins urbanisés et plus calmes comme à Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière ou Francheville.

Les principales contributions et questionnements sur le bruit concernent donc :

- le niveau de bruit à proximité des stations et des pylônes ;
- le niveau de bruit au-dessus et à proximité des habitations survolées ;
- la mise en place par le SYTRAL de mesures pour limiter l'impact du bruit ;
- le caractère permanent de ce bruit, tous les jours (week-end compris) et pendant toutes les heures de fonctionnement ; autrement dit, le ressenti d'un bruit continu 24h/24 et 7j/7 ;
- les seuils de niveau de bruit admissible en l'absence de réglementation.

➔ L'exploitation et la maintenance du transport par câble

Plusieurs contributions concernent la maintenance du transport par câble et notamment le coût, les moyens humains, la durée d'indisponibilité nécessaires.

Par ailleurs, des problématiques de services de substitution ou de remplacement ont été parfois évoquées en cas d'arrêt du transport par câble.

• La gestion du vent

Au sujet de l'exploitation et de la maintenance du transport par câble, les questions des participants portent en particulier sur les impacts des aléas météorologiques (vent, orages), notamment :

- Les temps d'arrêt du transport par câble,
- Le fonctionnement du transport par câble par vents forts, fréquents dans la vallée du Rhône, a été pour beaucoup source de nombreux questionnements.

Ainsi, les éléments techniques présentés par le SYTRAL démontrant l'adaptation d'un système transport par câble aux caractéristiques météorologiques du territoire ont souvent été remis en cause. La technologie potentiellement choisie du monocablisme étant même jugée inappropriée au territoire par certains.

Le fonctionnement et la résistance du transport par câble par grand vent sont aussi mis en question vis-à-vis de la sécurité des cabines et des voyageurs.

Enfin, de nombreux questionnements sont relatifs aux problématiques d'interruption du transport par câble en fonction de la vitesse du vent.

Compte-tenu du grand nombre d'interrogations sur le thème du vent, un expert du bureau d'étude CNA était présent à l'espace forum de Francheville pour répondre aux questions du public.

• La gestion des orages et des intempéries

Au même titre que le vent, mais à un degré moindre, des interrogations ont été émises sur la gestion du mode en cas d'orages violents :

- Un mode qui sera de plus en plus tributaire des aléas climatiques eu égard au réchauffement climatique (aggravation des orages et des intempéries, chaleur dans les cabines) ;
- Une procédure à prévoir pour la mise en sécurité des voyageurs en cas d'alerte météo et permettant la continuité de service en cas d'orage violent et de fortes pluies accompagnées de rafales de vent ;
- Toujours des interrogations sur le nombre de jours d'indisponibilité du mode eu égard aux orages et intempéries ;
- Des questionnements sur le dispositif anti-foudre pour les personnes situées dans les cabines.

❖ Éléments de réponses apportés dans la concertation

Sur chacune des thématiques citées ci-dessus, le SYTRAL s'est attaché à apporter des éclairages et répondre à ces inquiétudes soit oralement lors des rencontres mobiles, des réunions publiques ou ateliers, soit par écrit et a publié l'ensemble de ses réponses par thématiques dans la FAQ du site dédié à la concertation.

3.4 > Variantes et fuseaux



Aucun fuseau proposé n'a fait le consensus.



3.4.1 > EN SYNTHÈSE :

Quatre variantes de fuseaux étaient étudiées et présentées lors de la concertation.

Les contributions et avis du public étaient donc attendus sur le ou les trajets préférentiels pour les habitants de l'ouest de la métropole.

Il est à noter que cette expression a été biaisée car, dans l'esprit de nombreux participants, se prononcer sur l'un des fuseaux revenait à valider le principe du projet de transport par câble. De fait, aucun des 4 fuseaux proposés ne ressort fortement à l'issue de la concertation préalable.

Cependant, on peut signaler les points suivants :

- Les 2 fuseaux Nord semblent retenir le plus d'opinions favorables pour une bonne connexion au réseau structurant.
- Le fuseau Centre est majoritairement rejeté, en particulier dans les sondages des réunions publiques.
- Des propositions ont été formulées, par quelques contributeurs, de tracés plus courts et moins contraignants en matière de survol d'habitations, ceux-ci pouvant constituer des alternatives intéressantes à étudier, pour répondre séparément aux différents besoins de mobilité : Technicentre SNCF à La Mulatière ou Le Roule/ Confluence ou Gerland ; itinéraire entre différents secteurs de Francheville pour accéder au TTOL.

❖ **Globalement, les contributions mettent en lumière la demande d'une desserte multiple répondant à plusieurs besoins et non à un axe unique dans le périmètre.**

3.4.2 > L'ANALYSE DÉTAILLÉE DES CONTRIBUTIONS

→ Les réponses apportées sous forme de contributions

	Nombre d'expressions	Pourcentage sur total 2952 contributions
Fuseau Nord Francheville – Ste-Foy – Perrache	27	0,9%
Fuseau Nord Francheville- Ste-Foy – Confluence – J. Jaurès	21	0,7%
Fuseau Centre Francheville -Ste-Foy – La Mulatière – Gerland	11	0,4%
Fuseau Sud Centre Francheville -Ste-Foy – La Mulatière – Gerland	17	0,6%
Autre variante de tracé/fuseau	63	2,1%
Indéterminé	2820	95,3%
TOTAL	2959*	100%

Certains avis comprenaient plusieurs préférences de fuseaux

→ Les réponses apportées aux sondages lors des réunions publiques

Destination à développer	Réunion Sainte-Foy 48% de répondants	Réunion Francheville 55% de répondants	Réunion La Mulatière 42% de répondants	Réunion Lyon2 42% de répondants	Réunion Lyon7 52% de répondants
Fuseau Nord : Lyon 2 Perrache – accès métro A, T1, T2 , gare SNCF	18%	25%	15%	8%	7%
Fuseau Nord : Confluence – accès T1, T2 <> Lyon 7 Jean Jaurès – accès métro B	10%	17%	13%	14%	19%
Fuseau Sainte-Foy centre : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B	6%	9%	5%	3%	4%
Fuseau Sud : La Mulatière – Lyon 7 Gerland – accès métro B	9%	6%	5%	8%	6%
Ne se prononce pas	58%	43%	62%	68%	64%

→ D'autres variantes de tracés proposées

63 contributions concernaient de nouvelles variantes de tracés.

- Parmi ces propositions, on peut citer notamment :
- Un tracé Nord vers la place Jean-Jaurès, sans station au parc du Brûlet, pour le préserver ;
- Un tracé direct au sud au départ de Francheville jusqu'à Oullins pour offrir une correspondance avec le métro B. Ce tracé pourrait suivre une partie du trajet de la ligne 14 actuelle et le cours de l'Yzeron ;
- Un tracé plus au Nord sans passer par la commune de Sainte-Foy-lès-Lyon, en desservant le sud du 5^e arrondissement de Lyon à la place ;
- Le tracé de la ligne C20 au nord pourrait être repris avec l'alternative BHNS ;
- Sur Sainte-Foy-lès-Lyon, un tracé le long du Chemin de Montray suivant le lit de l'Yzeron côté ouest (Monts du Lyonnais) de la CD342 et remontant jusqu'au centre commercial de Francheville ;
- Un transport par câble plus court, reliant le centre (secteur Mairie) de Francheville à la gare de Francheville ;
- Un tracé plus court ne survolant pas le plateau de Sainte-Foy-lès-Lyon et reliant La Mulatière à Gerland ;
- Un tracé plus court reliant la Confluence à La Mulatière ;
- Un tracé court entre l'Aquarium et Gerland ;
- Un fuseau Est (Gare d'Oullins, La Mulatière, Ste-Foy-lès-Lyon centre) ;
- Un tracé à 3 stations : Fourvière - place des Terreaux - Croix Rousse, loin du secteur d'étude ;
- Un prolongement du transport par câble (quel que soit le fuseau retenu) de la gare de Francheville jusqu'à Alaï, Craponne ou Bel-Air ;
- Un tracé reliant Gorge de Loup et Champvert, voire Ecully Demi-Lune (tram-train) ;
- Un tracé reliant Francheville aux hôpitaux sud.

A noter, la position du terminus de tous les fuseaux à Chatelard suscite aussi des interrogations. Certains remettent en cause l'implantation d'une station à Chatelard compte tenu de l'impact sur l'environnement et le cadre de vie.

Des propositions sont aussi faites pour prévoir ce terminus plutôt à la gare de Francheville ou à Francheville le Haut, où d'ailleurs des possibilités de parking existent déjà.

Au cours de la concertation, le Maire de Francheville a également proposé d'étudier un terminus plus en amont, à proximité de Chaponost.

3.5 > Les alternatives



Un foisonnement de contributions sur les alternatives au projet



3.5.1 > EN SYNTHÈSE

→ Les propositions des contributeurs

36% des 5696 contributions portent sur les solutions alternatives au transport par câble et se décomposent de la sorte :

- 14% des propositions (soit 799) portent sur le renforcement du réseau de bus existant,
- 13,8% des propositions (soit 787) portent sur le métro E, considéré comme une alternative,
- 6,3% des propositions (soit 356) portent sur le développement du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais,
- 2,2% des propositions suggèrent une solution mixte ou un tramway,
- 1,6% des propositions traitent du BHNS,
- 1,4% des propositions traitent des interconnexions avec les autres transports en commun.

Ces multiples propositions sur les alternatives confortent le fait que le refus du projet présenté à la concertation préalable porte davantage sur le mode de transport par câble que sur le besoin de nouvelles solutions de mobilité pour les habitants de l'ouest de la métropole.

Ainsi, seulement 21 contributeurs se sont exprimés en faveur d'un statu quo en matière de desserte en transports en commun.

Ces alternatives étaient :

- soit proposées par le maître d'ouvrage : lignes de BHNS desservant les mêmes centralités que le fuseau de transport par câble auquel elles se rapportaient,
 - soit suggérées par les participants et contributeurs : principalement évolution et renforcement du réseau de bus actuel, métro E et Tram Train de l'Ouest Lyonnais.
-
- **La solution BHNS sur les fuseaux proposés** n'a pas été appréciée par le public (1,6%), qui n'en a pas perçu l'intérêt. Le public semble ne pas réellement comprendre les avantages d'un BHNS par rapport à un bus avec priorité aux feux ; par ailleurs les itinéraires proposés n'ont pas particulièrement répondu à leurs attentes.
 - **L'amélioration de l'offre bus actuelle** a été beaucoup mise en avant (14% des contributions), en particulier par les habitants de Sainte-Foy et de la Mulatière. Le réseau est perçu comme globalement bien structuré mais avec des fréquences insuffisantes et des amplitudes horaires trop restreintes.
 - De façon presque équivalente, **le métro E** est réclamé par de nombreux participants (13,8% des contributions) ; il permettrait selon eux une desserte structurante de l'ouest lyonnais notamment depuis Sainte Foy les Lyon ou Francheville.
 - **Le tram train de l'ouest lyonnais** est également souvent cité (6,3% des contributions), cette infrastructure est perçue comme permettant de rejoindre le réseau métro et le centre de Lyon très rapidement avec un temps de parcours performant. Le public qui s'y réfère souhaite un développement de l'offre train (fréquence, amplitude) et des aménagements pour accéder à la gare de Francheville. Ils mettent en avant la bonne gestion des deniers publics en utilisant une infrastructure existante et performante plutôt que de construire du neuf.

Au cours de la concertation préalable, les participants ont aussi indiqué en prérequis que ce nouveau mode de transport devrait s'inscrire au cœur du développement des connexions avec les autres modes de transport en commun existants ou à venir, notamment le TTOL, le métro B, le futur tramway T10.

3.5.2 > LE DETAIL DE L'ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

→ L'alternative en Bus à Haut Niveau de Services (BHNS)

Le projet de liaison Francheville-Lyon soumis à la concertation s'envisageait autour du mode transport par câble. Dans les études de faisabilité, un comparatif avec d'autres modes de transport en commun permettait de définir les alternatives possibles. Ainsi, le mode bus à haut niveau de services (BHNS) constituait pour le SYTRAL une alternative pertinente, notamment par rapport aux points durs identifiés sur ce territoire (fortes pentes, nombreux virages, ouvrages existants étroits...).

L'alternative en mode BHNS a donc été soumise à la concertation : chaque fuseau de transport par câble était présenté avec une variante comparative en mode BHNS.

• Des expressions limitées sur l'opportunité du Bus à Haut Niveau de Services

Les 5696 contributions ont fait l'objet d'une analyse sur le positionnement du public vis-à-vis de la solution alternative en BHNS.

Malgré les présentations dans le dossier de concertation et lors des rencontres, ce mode n'a pas retenu l'attention du public, focalisée sur le mode transport par câble.

Pour autant, au total 150 personnes se sont exprimées sur le mode BHNS.

	Nombre d'expressions	Pourcentage sur total 5696 contributions
Favorable au projet BHNS	90	1.6%
Défavorable au projet BHNS	60	1%
TOTAL	150	

• Les arguments en faveur de l'alternative BHNS

Pour certains, la solution BHNS constitue une alternative rapide, pouvant être mise en place à court terme, à laquelle les habitants sont habitués. Equipé de sites propres intégraux, le mode BHNS permettrait un temps de parcours fiable et compétitif par rapport à la voiture individuelle, à l'abri des aléas de circulation.

Ainsi, l'alternative BHNS correspondant au fuseau Nord via le chemin des Razes, l'avenue de Gaulle, les Provinces et la montée de Choulans apparaît pour certains comme une alternative attractive.

Pour d'autres participants favorables au mode, la mise en place d'une liaison BHNS directe entre Francheville-le-Haut et le métro à Oullins (Hôtel de Ville ou Gare), avec la création de sites propres et de priorités aux feux, apparaît intéressante.

Enfin, certains souhaiteraient la mise à l'étude d'une ligne BHNS permettant de relier les quartiers de Sainte-Foy-lès-Lyon au métro B à la Gare d'Oullins.

Des itinéraires alternatifs ont aussi été proposés sur les axes des lignes C20 et 14, notamment par l'association des « Amis du grand vallon » (cf optimisation du réseau existant).

• Les arguments contre l'alternative BHNS

On peut noter 60 contributions s'opposant explicitement à l'alternative BHNS. Ces personnes s'inquiètent d'une forte emprise au sol de ce mode de transport et du nombre d'acquisitions foncières qu'il nécessite. D'autres évoquent des parcours relativement tortueux et doutent du temps réellement gagné.

Quelques contributions expriment d'ailleurs une préférence pour le transport par câble, qui nécessite moins d'emprise au sol (en dehors des stations et pylônes).

Pour certains opposants à l'alternative BHNS, les travaux auraient des impacts forts sur la circulation du secteur notamment en supprimant des voies voitures pour les dédier au BHNS, alors que certains secteurs sont déjà saturés.

A noter que l'expression « BHNS » était peu employée par le public. Des concepts proches comme ceux de « ligne express avec peu d'arrêts » ont été davantage cités.

► A NOTER

Même s'ils sont rares, quelques participants aimeraient voir réaliser les deux projets en complémentarité : le BHNS qui dessert les utilisateurs habituels et le projet de transport par câble qui, par son innovation, attirera une nouvelle clientèle.

→ L'optimisation du réseau de bus existant

Pour beaucoup de contributions, avant d'envisager le BHNS, le renforcement du réseau de bus actuel constitue une piste à approfondir (799 contributions soit 14 % des contributions analysées).

De nombreuses propositions d'amélioration de l'existant ont été proposées :

- Créer une ligne de bus express reliant la gare d'Oullins (métro B) à Gorge de Loup (métro D) ;
- Créer une ligne de bus directe de Sainte-Foy-lès-Lyon vers la gare d'Oullins (en complément de la desserte des lignes 8 et 17 actuelles). Pour rejoindre Gerland, comme proposé dans les tracés sud, préférer une navette pour le métro B à Oullins ;
- Prévoir un viaduc bus reliant le bas de l'avenue Général de Gaulle (descendant du Roule) et le chemin du Pras (menant vers le métro B à Oullins Gare) qui permettrait aux bus d'éviter les embouteillages de la rue Stéphane Déchant, du Pont d'Oullins et de la rue Pierre Sépard ;
- Améliorer l'itinéraire, la fréquence et les horaires des lignes 14 et 17 qui permettent de rejoindre le métro B à Oullins ;
- Augmenter les fréquences aux heures de pointes des lignes 8, 49, C20, C19 et 90 ;
- Recréer la ligne 29 vers Bellecour ;
- Faire passer des bus sur le quai Pierre Sépard à La Mulatière.

Des associations et des CIL se sont regroupés pour proposer des solutions alternatives, estimées moins coûteuses que le transport par câble et tout aussi efficaces, en optimisant le réseau bus.

Le SYTRAL s'est engagé à étudier les solutions proposées et a rencontré durant la concertation certaines associations pour aborder ces propositions d'amélioration parmi lesquelles on peut citer :

- une extension des plages horaires des lignes existantes ;
- un aménagement en bus classique puis électrique ou hydrogène en circuit court avec un nombre d'arrêts limité sur le trajet, pour raccourcir les temps de trajet à partir de Francheville ;
- un système de priorité au feu des bus ;
- quelques aménagements de voirie, pour l'essentiel au niveau de certains carrefours très chargés en heures de pointe, permettant aux bus d'éviter les congestions les plus importantes.
- l'augmentation de la fréquence des bus existants (en particulier la ligne 17 jusqu'à Oullins).

→ L'alternative métro E

Les participants se sont questionnés sur les interfaces entre les démarches de la consultation métro et de la concertation préalable du transport par câble. Cela a pu créer une certaine confusion pour certains participants.

Il est à signaler que ce débat était déjà politisé en début de concertation, avec la tenue d'une conférence de presse des Maires de l'Ouest en faveur du Métro E dès juin 2021.

Les expressions nombreuses sur le métro E concernent notamment :

- Un contexte de confusion, voire d'incompréhension sur la concertation réalisée en 2019 qui était favorable au métro E, projet qui pour certains est remplacé par le projet de transport par câble ("un doublon du métro E") ;
- Une mise en concurrence de deux modes : un mode structurant qui a "fait ses preuves" et un mode innovant, moins capacitaire pour désenclaver le territoire ;
- La forte attente émise par les participants pour la réalisation du métro E jugé plus intéressant pour désengorger l'ouest lyonnais ;
- La possibilité d'avoir un axe rapide et fiable pour relier l'ouest et le cœur de la Métropole : depuis Alai directement vers Bellecour (et Part Dieu) ;
- Un déroulement des travaux plus long mais qui impactera moins le réseau viaire et de surface ;
- Un mode qui s'affranchit des points faibles et bloquants du transport par câble (vent, impact sonore et foncier, insertion paysagère).

→ Le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (TTOL)

De nombreux participants se sont exprimés sur une optimisation d'un réseau déjà existant au départ de Francheville : le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais (ce thème est apparu 356 fois soit 6,3 % sur l'ensemble des thématiques).

Pour certains, cela peut se faire en complément du projet de transport par câble. Pour d'autres, largement majoritaires, le TTOL constitue la solution principale pour résoudre les problèmes de desserte de l'ouest de la métropole, notamment au départ de Francheville.

Plusieurs propositions ont été faites afin d'augmenter l'utilisation et la fréquence du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais :

- « Terminer le TTOL » : mener un travail partenarial avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes afin de lancer les travaux dès que possible, notamment pour l'augmentation de la cadence de la ligne Brignais - St Paul.
- Diminuer significativement les zones en voie unique, permettrait une augmentation significative des fréquences de passage, avec ou sans doublement du tunnel des deux amants et un rabattement des trafics vers ce moyen de transport.
- Mettre en œuvre une tarification unifiée TCL-TER, avec notamment la possibilité d'accéder au TTOL avec un titre TCL.
- Améliorer l'accès piéton et bus à la gare de Francheville (rond-point de la Chardonnière à créer).
- Relier le parking de la mairie de Francheville à la gare avec davantage de desserte bus, grâce à un travail partenarial avec la Métropole.
- La mise en place d'une navette mini-bus circulaire entre Francheville-le-Haut, Francheville-le-Bas, la gare de Francheville, synchronisée avec les horaires du train TTOL.

→ Le tramway ou le métro dans le périmètre concerné

Des participants se prononcent pour la mise en place d'un tramway, thème abordé 123 fois.

Une proposition a été faite d'un projet de tramway "en étoile" qui ferait la liaison vers la Favorite avec une branche vers Sainte-Foy-lès-Lyon, une branche vers le secteur d'Alaï et une branche vers Tassin-la-Demi-Lune.

Un contributeur propose la mise en œuvre d'un tramway à crémaillère, utilisé notamment à Stuttgart et permettant de gravir des pentes à 18%.

Par ailleurs, certains contributeurs ont proposé de remplacer le transport par câble par une nouvelle ligne de métro jusqu'à Francheville. Réalisée en sous-sol, cette ligne aurait moins d'impact paysager.

→ Autres propositions

D'autres propositions d'alternatives ont aussi émergé, notamment :

- Une passerelle piétonne/vélos pour relier la Mulatière à Confluence ;
- Le transport fluvial : arrêt du vaporetto Confluence au quai Jean-Jacques Rousseau ;
- Le prolongement du funiculaire entre Saint Jean et Saint Just vers l'ouest du 5^{ème} arrondissement ;
- La re-crédation de la ligne Fourvière Ouest-Lyonnais (FOL), mise hors service dans les années 1950, jusqu'au secteur d'Alaï ;
- Du Transport à la Demande sur certains secteurs peu desservis ;
- Le prolongement du corridor métro E plus au sud jusqu'à Francheville ;
- La création d'un escalier latéral sur le chemin de la Bastéro, similaire à la Grand'côte de la Croix Rousse pour encourager les modes actifs.

→ Le développement d'interconnexions avec les autres modes de transports en commun

Plusieurs participants ont émis des souhaits d'interconnexions entre le transport par câble et les autres lignes ou modes de transport commun, afin d'offrir une desserte complète pour les communes de l'ouest métropolitain concernées, notamment :

- Favoriser les liaisons et les correspondances avec le futur métro E, ou à ses alternatives.
- Favoriser l'arrivée à Perrache pour l'intermodalité avec les trains, le réseau TCL, la gare routière.
- Préférer un fuseau qui permet une interconnexion avec le métro B.

- Etudier un tracé qui soit plus au Nord sans passer par la commune de Sainte-Foy-lès-Lyon.
- Etudier un fuseau Francheville Bas – Vallée de l'Yzeron – Oullins qui faciliterait le développement économique de la zone.

► A NOTER

Certains ont émis l'idée de mettre en place une connexion entre le transport par câble et une halte à créer vers le technicentre SNCF. Ce technicentre est un site libéré par la SNCF et va devenir un nouveau quartier de vie. La ligne ferroviaire qui le traverse pourrait devenir une ligne de Tram-train entre Givors et Perrache avec une halte ferroviaire. Cela permettrait d'offrir une correspondance entre les trains qui circulent sur cette voie ferroviaire et la ligne de transport par câble.

❖ **Éléments de réponses apportés dans la concertation**

Sur chacune des thématiques citées ci-dessus, le SYTRAL s'est attaché à apporter des éclairages et répondre à ces inquiétudes soit oralement lors des rencontres mobiles, des réunions publiques ou ateliers, soit par écrit et a publié l'ensemble de ses réponses par thématiques dans la FAQ du site dédié à la concertation.

3.6 > L'usage urbain du transport par câble



Rassurer sur le confort, la sécurité, l'accessibilité et l'accès du transport par câble en milieu urbain



3.6.1 > EN SYNTHÈSE

→ Les opinions exprimées sur l'usage du mode transport par câble

- 5,6% des thèmes analysés dans les contributions ont pour sujet le niveau de services du transport par câble. Beaucoup portent sur les horaires, la fréquence et la capacité de ce mode de transport.
- 3,7% des thèmes analysés dans les contributions ont pour objet la sûreté du mode de transport par câble ; 2,6 % concernent la sécurité des voyageurs dans les cabines.
- 1,6% des thèmes analysés dans les contributions portent sur l'accessibilité au transport par câble, notamment pour les personnes à mobilité réduite.
- 2,7% des thèmes analysés dans les contributions portent sur l'accès et les connexions avec le vélo.
- 4,7% des thèmes analysés dans les contributions portent sur l'accès en voiture (stationnement et parkings-relais)

Ces expressions questionnent le quotidien de l'utilisateur d'un futur transport par câble aérien et démontrent la méconnaissance et l'inquiétude par rapport à ce nouveau mode.

On retrouve notamment des interrogations ou des demandes concernant les thématiques suivantes :

- **La capacité, la fréquence et le confort du mode**

Parmi les participants, de nombreuses contributions, même de la part de ceux rejetant ce mode dans le secteur, ont questionnés ou ont formalisés des attentes particulières sur la fréquence des cabines, la gestion des montées descentes et les heures de pointes.

La capacité du mode a été également questionnée en comparaison à d'autres mode tels que le métro E.

- **La sécurité et l'accessibilité**

Au fil des échanges et contributions, des questions ont été soulevées sur le mode, la technologie monocâble ou tricâble, l'aménagement intérieur et la sécurité des cabines.

Des craintes ont été exposées, telles que des accidents ou le fait de rester bloqués dans une cabine en ligne.

Le public, même quand il n'était pas intéressé par le transport par câble, a exprimé de nombreuses attentes concernant l'accessibilité, vers et dans les stations, pour s'assurer que le transport par câble réponde aux besoins de tous, notamment aux personnes âgées et aux personnes en situation de handicap.

Ces attentes concernent les aménagements aux abords des stations, les services et circulations dans les stations, l'accès aux cabines et le confort dans la cabine (parcours voyageur).

Des propositions concrètes ont ainsi été formulées durant la concertation pouvant servir de prescriptions pour le cahier des charges d'un potentiel appel d'offres d'un constructeur de transport par câble.

- **L'accès en vélo ou en voiture**

Au cours de la concertation préalable, les participants ont indiqué en prérequis que ce nouveau mode de transport devrait :

- Faciliter l'intermodalité avec les vélos ou l'emport de vélos, pour assurer une connexion cyclable dans un secteur contraint, et améliorer globalement le maillage. Des aménagements sont attendus: stations Vélo'v, pistes cyclables, stationnement vélo et la possibilité d'emporter les vélos dans les cabines.
- S'attacher à faciliter l'intermodalité avec la voiture avec la création de parcs relais. De nombreuses personnes souhaitent des parcs relais. Ils craignent que l'absence d'une telle offre de stationnement, n'entraîne des phénomènes de stationnement sauvage.

3.6.2 > L'ANALYSE DÉTAILLÉE DES CONTRIBUTIONS

→ La capacité, les fréquences et le confort

- De nombreux participants doutent de la capacité du transport par câble à embarquer un nombre suffisant de passagers pour désengorger la circulation routière, notamment en comparaison avec le mode métro. Ils estiment que cette faible capacité supposée n'incitera pas les habitants à utiliser ce mode de transport.
- Des inquiétudes subsistent sur le débit du mode transport par câble qui ne serait pas suffisant pour désengorger l'ouest lyonnais, alors que la population va continuer d'augmenter.
- Certains participants s'interrogent sur l'éventualité de cabines pleines aux heures de pointes dans lesquelles d'autres usagers ne pourront pas monter aux stations intermédiaires.
- Le temps d'attente entre les cabines est également un point d'attention pour certaines personnes : s'il est trop élevé, les riverains craignent des nuisances.
- Certains participants signalent qu'en termes de fréquence, l'objectif indispensable du transport par câble est de pouvoir garantir un temps de parcours plus rapide qu'en voiture.
- Des participants émettent des inquiétudes sur la fréquence du mode notamment en dehors des heures de pointe, souhaitant pouvoir bénéficier d'une offre de qualité, quelle que soit l'heure du trajet.
- Certaines questions concernent aussi le confort dans les cabines et en particulier le chauffage en hiver et la climatisation en été.

A noter : seules 18 contributions concernent la tarification ou la billettique.

→ La sécurité du mode et des voyageurs

De nombreux participants s'interrogent sur **la sûreté du mode** et notamment à travers les thématiques suivantes :

- La résistance des équipements du mode transport par câble en cas d'intempéries, tempêtes, vents violents, ou d'erreur humaine : les éléments constituant le transport par câble (pylônes, câbles, cabines...) peuvent être endommagés. C'est la thématique la plus présente sur le sujet de la sécurité.
- La survenue d'accidents (exemple récent de la chute d'un téléphérique en Italie...) suscite des questions et des craintes concernant l'exploitation et la maintenance.
- Le risque incendie lié à des mégots de cigarettes jetés à travers les fenêtres des cabines ou à des engins pyrotechniques est évoqué.

En matière de **sécurité des voyageurs**, de nombreuses remarques ont été émises :

- des interrogations sur les modalités d'évacuation des personnes en cas de panne (personnes en situation de handicap, à mobilité réduite, ou non) ;
- des craintes en cas de cabine bloquée au-dessus d'une parcelle privée : comment se fera l'évacuation des passagers si le retour en station n'est pas possible ?
- des inquiétudes sur les dispositifs de sécurité en cas d'agression ou d'incivilité, notamment pour une personne voyageant seule dans une cabine, en particulier la nuit ;
- des questionnements sur l'existence d'ouvertures dans les cabines comme pour les téléphériques de montagne. Si des ouvrants sont présents dans les télécabines, des craintes persistent sur des jets potentiels d'objets (mégots, canettes de boisson, détritiques...) à l'aplomb de l'espace public et des parcelles privatives.

Des souhaits ont également été exprimés :

- avoir de la vidéosurveillance dans les stations et les cabines pour prévenir les incivilités et les agressions,
- prévoir du personnel de sécurité des TCL dans les stations.

→ L'accessibilité

Au cours de la concertation, des contributions spécifiques pour la prise en compte des attentes et besoins des usagers en situation de handicap ont été formulées, notamment lors de l'atelier organisé avec les acteurs du handicap.

• L'accès pour tous aux stations

Afin de garantir un accès facilité pour les usagers à mobilité réduite pour rejoindre les stations, des propositions concrètes ont été émises :

- favoriser des trajets courts et directs pour la connexion entre le transport par câble et les autres modes de transports (bus, métro, tramway...) ;
- mettre en place des parcours les plus sécurisés possibles, en privilégiant les ascenseurs aux escaliers et escalators ;
- installer des bandes de guidage et d'interception, aménager de repères visuels et sonores notamment pour les personnes malvoyantes ;

• L'aménagement des stations

Des demandes spécifiques ont été formulées pour rendre les stations accessibles à tous : personne en situation de handicap, familles, personnes âgées, personnes sujettes au vertige. Plusieurs propositions sont notamment évoquées pour garantir la sécurité des usagers :

- des stations et des parcours voyageur lisibles avec de la signalétique sonore et visuelle en station,
- l'installation de distributeurs / automates accessibles à tous,
- porter une attention particulière aux automates de billetterie qui ne sont pas toujours fonctionnels ou accessibles.

• L'attente et la montée dans une cabine

Pour sécuriser l'accès aux cabines, plusieurs participants ont émis des propositions concrètes :

- prévoir des bancs et chaises accessibles sur les quais pour l'attente des cabines,
- mettre en place des dispositifs de sécurité sur les quais pour éviter le risque de chute,
- privilégier la montée et la sortie dans la cabine par une même porte,
- prévoir du personnel formé présent en station et dédié aux personnes à mobilité réduite,
- systématiser l'arrêt total des cabines en station plutôt que l'arrêt à la demande pour éviter la stigmatisation,
- prévoir des guidages distincts pour la montée et la descente des cabines,
- prévoir un temps suffisant d'ouverture des portes de cabine en station pour sécuriser l'entrée et la sortie de la cabine.

• Des services à bord accessible à tous

Afin de garantir un accès et des services à bord du transport par câble adaptés pour tous les publics, des contributions spécifiques ont été émises :

- aménager des sièges rétractables dans les cabines, mais pouvant être maintenus ouverts,
- prévoir des cabines de grande taille avec des espaces sans places assises pour l'accueil de fauteuils roulants, de poussettes et de vélos,
- prévoir une aire de retournement à l'intérieur des cabines,
- équiper les cabines avec des barres de maintien.

En parallèle des travaux de l'atelier accessibilité, des inquiétudes ont également été exprimées. Celles-ci concernent par exemple les personnes sujettes au vertige ou les personnes âgées avec la crainte que ce mode de transport exclue une partie de la population.

→ L'accès des vélos et des voitures

• L'interconnexion avec le vélo

Pour certains, favoriser l'usage du vélo en connexion avec le transport par câble induirait une baisse de l'usage de la voiture et donc des émissions polluantes, au profit d'une ville apaisée.

- Le développement d'infrastructures cyclables est attendu par beaucoup sur le périmètre du projet de transport par câble. Cette thématique du vélo, abordée à plusieurs reprises par les participants met en évidence un manque d'aménagements cyclables sur le tracé du projet aujourd'hui (station Vélo'v, voies cyclables...).
- Des propositions sont émises sur la valorisation des aides à l'achat de Vélo Electrique.
- Pour favoriser la multimodalité, certains participants demandent qu'en cas de création de ligne forte de transport en commun, telle qu'une ligne de transport par câble, il soit prévu des parkings relais vélo. Ceux-ci seraient à dimensionner en fonction de la fréquentation journalière attendue et de la part modale du vélo souhaitée.
- Certains proposent que des aménagements cyclables sécurisés soient réalisés pour relier les stations aux lieux de vie.
- Plusieurs participants recommandent qu'une partie au moins des cabines soient équipées de façon à permettre l'emport de vélos.

Un acteur associatif de la mobilité en 2 roues « la ville à Vélo » précise que :

- Le stationnement des vélos en station doit être privilégié à son emport pour les trajets réguliers.
- La possibilité d'emporter son vélo dans les cabines (ou à l'extérieur) est un élément qui faciliterait l'usage du vélo (rentrer en cas de crevaison, de météo défavorable, ou de fatigue par exemple).

• Le stationnement et les parkings relais

Pour plusieurs personnes, la prise en compte du stationnement des voitures dans le projet conditionne le succès de la fréquentation du transport par câble.

- Dans le projet présenté, certains participants s'inquiètent de l'absence de parkings-relais aux abords des stations, hormis sur le terminus de Chatelard. Ils se questionnent sur l'accès au transport par câble s'il n'y a pas de parking-relais.
- Des contributeurs proposent du stationnement en sous-sol, même si par endroit, le sous-sol reste très argileux et imperméable.
- Des participants demandent des stationnements sécurisés aux pieds des stations pour les deux-roues.

A l'opposé, certains participants sont défavorables à la création de parkings-relais, les considérant comme des nuisances potentielles. Ces parkings pourraient devenir des « aspirateurs à voiture » et donc ramener des perturbations sur les secteurs concernés, notamment le Chatelard à Francheville (circulation, bruit, pollution, insécurité routière...).

Pour certains, le stationnement autour des stations du transport par câble constitue une crainte : les parkings prévus seront saturés et cela engendrera de la circulation autour des stations pour stationner son véhicule. Pour les usagers, cela rajoute du temps de trajet à comptabiliser et cela crée des nuisances pour les riverains.

Enfin, pour plusieurs participants, en l'absence de parking-relais ou d'offre de stationnement, le développement du parking sauvage et anarchique est à craindre à proximité des stations.

❖ **Éléments de réponses apportés dans la concertation**

Sur chacune des thématiques citées ci-dessus, le SYTRAL s'est attaché à apporter des éclairages et répondre à ces inquiétudes soit oralement lors des rencontres mobiles, des réunions publiques ou ateliers, soit par écrit et a publié l'ensemble de ses réponses par thématiques dans la FAQ du site dédié à la concertation.

3.7 > La programmation du projet



Une mise en cause du coût et des impacts des travaux



3.7.1 > EN SYNTHÈSE

→ Les opinions exprimées sur la programmation du projet

10,3% des thèmes analysés dans les contributions ont pour sujet la programmation du projet dont :

- 1% sur les travaux,
- 0,6% sur le calendrier du projet,
- 8,7% sur le coût du projet.

Les délais de mise en service et le budget prévisionnel du projet apparaissent dans les contributions comme étant sous-estimés.

Certains s'interrogent également sur les impacts de la phase travaux.

3.7.2 > L'ANALYSE DÉTAILLÉE DES CONTRIBUTIONS

→ Le calendrier du projet

Dans un projet soumis à la concertation, le calendrier de mise en œuvre du projet est souvent source de questionnements. Pour le projet de transport par câble, très peu de contributions ont porté sur le calendrier de réalisation.

Les contributions concernent plutôt le calendrier de la concertation avec des souhaits de connaître les prochaines étapes administratives et institutionnelles (bilan des garants, adoption ou pas du projet, poursuite des études...).

A noter, la mise en service du projet de transport par câble apparaît trop tardive pour certains participants qui souhaiteraient la mise en place de solutions plus rapides, compte-tenu des dysfonctionnements routiers quotidiens qu'ils vivent.

La différence de temporalité pour la mise en service d'une ligne nouvelle de métro et celle d'une ligne de transport par câble est peu perçue par les participants.

→ Les travaux

Même si les contributions sur ce thème restent peu nombreuses, la phase de travaux suscite des questionnements sur :

- la sécurité des travaux : implantation de pylônes dans des zones sensibles ;
- la limitation des nuisances sonores pendant les travaux ;
- la provenance des matériaux utilisés ;
- la protection de l'environnement durant cette phase chantier ;
- le risque de glissements de terrain ;
- le fonctionnement circulaire.

→ Le coût du projet

Le coût du projet, quelle que soit la variante de transport par câble retenue a fait l'objet de très nombreuses expressions du public.

- Ainsi, pour certains, le budget de 160 millions annoncé dans la concertation semble sous-estimé.
- D'autres pensent que de nombreux postes sont éludés (acquisitions foncières, indemnisations, aménagements de voirie, parking-relais...).
- D'autres encore estiment que pour un tel projet, au fil de l'avancée des études et des travaux, le budget va augmenter en raison de contraintes techniques ou de choix technologiques.
- Des personnes s'étonnent aussi d'un budget estimé sur une technologie monocâble, qui risque d'évoluer si finalement la technologie 3S est retenue.
- Certains acteurs, associatifs ont aussi émis l'idée que ce budget serait mieux utilisé et tout aussi efficace avec une restructuration du réseau de bus existant.
- Des questions portent aussi sur le coût des études, évoquent parfois « un gaspillage d'argent public pour un projet qui ne se fera pas ».
- Enfin, des interrogations ont également été émises sur le coût de la maintenance et de l'exploitation, qui n'étaient pas présentés dans les études.

❖ **Éléments de réponses apportés dans la concertation**

Sur chacune des thématiques citées ci-dessus, le SYTRAL s'est attaché à apporter des éclairages et répondre à ces inquiétudes soit oralement lors des rencontres mobiles, des réunions publiques ou ateliers, soit par écrit et a publié l'ensemble de ses réponses par thématiques dans la FAQ du site dédié à la concertation.

3.8 > L'organisation et le déroulement de la concertation



Une concertation discutée malgré sa durée et la variété des modalités proposées



3.8.1 > EN SYNTHÈSE

L'organisation et le déroulement de la concertation s'avère le principal sujet de contributions du public.

Près d'une contribution sur 6 concerne l'organisation de la concertation.

- 16,7% des thèmes analysés dans les contributions portent sur les objectifs et les modalités de la concertation préalable
- 12,8% des thèmes analysés dans les contributions ont pour objet l'objectivité des études réalisées

Le dispositif de concertation mis en place autour du projet de transport par câble a fait l'objet de plusieurs critiques, malgré la présence de garants indépendants de la CNDP.

Le contexte sanitaire obligeant à tenir les réunions communales et les ateliers en distanciel a beaucoup déstabilisé le public qui en a ressenti une frustration

La mise à disposition des études techniques actuelles et antérieures a été appréciée bien que son caractère tardif ait été critiqué

Les participants ont également demandé à ce que le dialogue sur les problématiques de mobilité dans l'ouest de la métropole ne se limite pas au temps de la concertation préalable ni au corridor du projet. Beaucoup souhaitent qu'il se poursuive avec les habitants et les acteurs du territoire.

Pour autant, dans leur bilan, les garants ont souligné que malgré la forte opposition et le contexte sanitaire, le droit à l'information et le droit à la participation ont été effectif.

3.8.2 > ANALYSE DÉTAILLÉE DES CONTRIBUTIONS

→ Le rôle et les missions des garants CNDP

Certains participants ont émis des interrogations sur le rôle et le positionnement des garants et sur les missions de la Commission Nationale Débat Public.

Des interpellations directes leur ont été adressées, par mail, lors des réunions publiques communales dans les chats, lors des expositions mobiles.

❖ Éléments de réponses apportés dans la concertation

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 et Jean-Luc CAMPAGNE. Ils s'assurent de la pertinence, de la qualité et de la sincérité des informations diffusées puis rédigent leur propre bilan de la concertation, en toute indépendance.

→ Les objectifs et les modalités de la concertation préalable

Sur cette thématique, les contributions sont très nombreuses. Certains doutent de la sincérité et de la transparence des informations transmises, malgré la présence des Garants, d'autres critiquent le format des réunions en distanciel malgré la crise sanitaire.

Beaucoup ont affirmé la nécessaire prise en compte des référendums organisés par Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière dans la décision de poursuivre ou non le projet à l'issue de la concertation.

Le périmètre de la concertation a également été questionné. Plusieurs participants se sont interrogés sur la non-intégration du 5^{ème} arrondissement de Lyon, de Chaponost ou encore de Brindas dans le processus de concertation. Enfin des difficultés d'usage de la plateforme participative ont été parfois évoquées (publication d'avis, inscription et lien pour les réunions publiques...), pouvant être perçues comme discriminantes.

► A NOTER

Certaines associations ont aussi émis le souhait de poursuivre les échanges initiés avec le SYTRAL, afin de travailler sur des solutions de mobilité sur le territoire concerné.

Eléments de réponses apportés dans la concertation

La concertation publique s'est appuyée sur un dispositif complet destiné à favoriser la participation du plus grand nombre. Elle comprenait un volet numérique, avec la plateforme web participative, mais également des rendez-vous et des modalités de participation en présentiel.

Le périmètre de proximité composé de Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière, Francheville et les 2^{ème} et 7^{ème} arrondissement de Lyon est à distinguer du périmètre d'influence comprenant Brindas, Chaponost et Oullins (détaillé à la page 76 du dossier de concertation).

La concertation était ouverte aux habitants du 5^{ème} arrondissement. Le projet étant en phase d'études de faisabilité, son opportunité restait en débat et ses caractéristiques (fuseau, technologie, etc.) n'étaient pas figées. Le SYTRAL a donc décidé d'organiser une concertation préalable à ce stade du projet, les études étant suffisamment avancées pour constituer une base sérieuse pour échanger avec le public. Le niveau d'avancement du projet permettait de le faire évoluer, voire de l'arrêter.

Le référendum lancé par la mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon et par la mairie de La Mulatière a été organisé à initiative de ces 2 communes, indépendamment de la démarche réglementaire de concertation organisée par le SYTRAL en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, sous l'égide de garants de la Commission nationale du débat public. Il a toutefois été pris en compte comme une contribution collective.

► A NOTER

- Aucun avis retiré sur la plateforme participative (les avis retirés l'ont été par les contributeurs eux-mêmes)
- Aucune question retirée sur la plateforme participative (les questions retirées l'ont été par les contributeurs eux-mêmes)
- Aucun participant exclus d'une réunion publique ou d'un atelier
- Aucun post de tchat supprimé, malgré certaines dérives à la limite du respect, comme l'indiquent les Garants CNDP

→ La diffusion des études techniques

De nombreux participants ont émis des réserves sur les études présentées par le SYTRAL. Elles concernent notamment les chiffres et estimations de déplacements différents entre les études de 2019 et de 2021. De même, l'utilisation de MODEL Y et les données de l'enquête ménages 2015 ont fait débat.

Eléments de réponses apportés dans la concertation

Les données de fréquentation ont été produites à l'aide du modèle multimodal des déplacements de l'aire urbaine de Lyon « MODEL Y ». Ce modèle est un outil partenarial utilisé par différents maîtres d'ouvrage (Sytral, Métropole de Lyon, DREAL et Région) intervenant sur la Métropole de Lyon. Il produit, à partir des mêmes données, les estimations de fréquentation de tous les projets étudiés par le Sytral. Ces données donnent un ordre de grandeur des fréquentations, permettant d'éclairer le choix des tracés et l'opportunité du projet.

Les déplacements pris en compte dans Model y ne se limitent pas aux déplacements domicile-travail, mais portent sur tous les motifs de déplacement ; selon l'enquête globale transport de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, les habitants de la métropole se déplaçaient en moyenne 3,38 fois par jour en 2015. Par ailleurs, les données utilisées sont des projections à 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 qui se feraient 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 intégreraient également :

- De nombreux déplacements internes à l'ensemble de ces trois communes. (Ces déplacements, si on additionne tous les modes de transport, s'élèveraient 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 concerneraient un report modal. Les fuseaux nord génèreraient plus de report modal que ceux au sud.

Certains participants ont aussi regretté une parution tardive des études techniques mi-janvier 2022. Ils estiment que si cette parution avait eu lieu plus tôt, elle leur aurait permis de s'approprier complètement le projet.

Enfin, il ressort également que beaucoup de participants souhaiteraient des études poussées sur les solutions alternatives (optimisation des réseaux de bus existants...) dans le cadre d'un travail partenarial qu'ils sont prêts à mener avec le SYTRAL.

► A NOTER

Certains ont formulé la demande de réalisation d'études d'insertion, voire de maquettes 3D du projet, pour mieux appréhender son insertion dans un environnement semi-urbain ou naturel.

❖ Éléments de réponse apportés durant la concertation

Les études de faisabilité publiées en janvier 2022 sont très amont, les éléments de calculs ont été fondés sur des hypothèses, des ratios et des retours d'expériences d'autres systèmes similaires.

En effet, ces études visaient à travailler l'intérêt et l'opportunité du mode ainsi que les tracés possibles et rendant le meilleur service en termes de transport.

Si le projet devait être poursuivi, des études approfondies seraient menées en amont du dépôt de l'ensemble des dossiers de demandes d'autorisations administratives et de la rédaction de l'étude d'impact. Celles-ci s'appuieraient sur un tracé et un système réel. Ces études répondraient alors aux questions de manière plus précise et surtout, concerneraient un tracé défini et non des hypothèses de tracés.

→ Autres thématiques abordées

On relève aussi des thématiques connexes abordées ponctuellement par peu de contributeurs, par exemple :

- Les recours à prévoir contre le projet s'il est adopté.
- Des réserves sur l'utilité du projet considéré par certains comme électoraliste, allant à l'encontre de l'intérêt public.
- Le souhait d'un référendum.
- La non desserte de communes de l'ouest (Tassin).
- La gratuité des transports publics.

3.8.3 > L'OPINION DE LA CNDP

→ Le droit à la participation effectif pour les Garants CNDP

Les Garants CNDP soulignent dans leur bilan que le droit à la participation a été effectif :

- « La véritable ouverture de la concertation a permis une expression sur les besoins de mobilité, l'opportunité du projet et ses alternatives. Nous avons noté une vraie attention et écoute du SYTRAL/AOMTL sur ces sujets.

- La participation a été très forte tout au long du processus. Les opposants au projet de transport par câble se sont mobilisés et impliqués durant toute la concertation pour argumenter leur point de vue et proposer des solutions alternatives. Les soutiens au projet ont également été présents durant toute la concertation.
- La proposition d'un temps d'échange en présentiel le samedi 22 janvier a permis d'apporter un équilibre suite au passage des réunions publiques communales en visioconférence en raison du contexte sanitaire.
- Malgré leur format en visioconférence et le nombre important de participants, les réunions publiques ont permis d'aborder les besoins de mobilité, l'opportunité du projet et les solutions alternatives et elles ont donné à voir l'intégration du projet dans le territoire au stade d'avancement des études.
- Des ateliers intermodalité et accessibilité ont permis un approfondissement riche des problématiques abordées.
- La concertation a permis de poser et de clarifier les points de désaccord sur le projet et des participants ont d'ailleurs souligné l'intérêt pour eux de mieux comprendre les points de vue qui n'étaient pas les leurs. »

→ Le droit à l'information a été respecté selon les Garants CNDP

Les Garants CNDP soulignent dans leur bilan que le dispositif de concertation a apporté une information claire sur le projet :

- « Le dispositif d'information en amont a été large et pluriel et a permis la mobilisation de tous les publics.
- Les informations et supports mis à disposition ont permis des niveaux de lecture différents adaptés à tous les publics (dossier de concertation clair, détaillé, mais utilisant un vocabulaire technique précis parfois difficile à comprendre pour certains publics, synthèse plus courte, exposition très illustrée, vidéos très courtes et très faciles à comprendre).
- La mise à disposition des études, « même tardivement » a contribué à la complétude et à la transparence de l'information.
- Le maître d'ouvrage a fourni des efforts importants pour répondre aux nombreuses questions du public.
- A chaque réunion, un.e traducteur.trice du langage des signes a été présent.e. »

4 > LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

4.1 > Un besoin conforté

❖ Le constat : un besoin de mobilité pour l'ouest de la métropole

Le besoin de mobilité dans le périmètre concerné par la présente concertation préalable a été conforté par les contributions du public.

Nous retenons ainsi que la réduction de l'usage de la voiture individuelle, l'amélioration de la qualité de l'air et les enjeux climatiques sont des notions partagées par de nombreux participants, qu'ils soient favorables ou non au transport par câble.

Pour autant, nous retenons aussi que le besoin de mobilité n'est pas homogène et que les attentes exprimées sont variées selon les secteurs du territoire. On relève notamment :

- L'attente d'une offre de transport en commun fiable et rapide pour rejoindre Lyon depuis Francheville et la Gravière ;
- Celle d'une amélioration de l'offre existante pour les autres quartiers de Sainte-Foy-lès-Lyon ;
- Des besoins multiples pour La Mulatière : relier le Haut et le Bas de La Mulatière, rejoindre rapidement Oullins et Lyon ;
- Sur Lyon 2ème et Lyon 7ème, des besoins moins clairement exprimés (liaison entre le 7ème arrondissement, à hauteur du futur quartier des Girondins et Confluence par exemple).

→ Une nécessaire continuité de dialogue

Cette concertation préalable nous invite à poursuivre le dialogue avec les acteurs et parties prenantes, afin de prendre en compte les besoins de mobilités du territoire et de ces secteurs, dans le cadre des démarches de planification de la mobilité et des projets engagés par le SYTRAL.

4.2 > Un mode transport par câble considéré comme non adapté au territoire

Les avis défavorables ont été nettement majoritaires au cours de la concertation préalable ; néanmoins, des avis favorables ont permis de conforter les atouts de ce mode en milieu urbain.

❖ Des avis défavorables induits par une peur de dégradation du cadre de vie

Les avis défavorables ont été particulièrement nombreux (72,4%) et émanent des communes survolées (Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière), d'associations de riverains de ces communes et de Francheville, ainsi que du grand public.

La concertation préalable a permis de mettre en exergue les points de crispation et de rejet du mode de transport par câble, qui sont principalement liés :

- **à une crainte de la dégradation du cadre de vie, qui couvre les sujets :**
 - d'insertion paysagère des stations et des pylônes, les survols et covisibilité, de propriétés privées, de zones historiques ou naturelle,
 - d'impacts fonciers,
 - d'impacts environnementaux et notamment les nuisances sonores
 - du survol et de covisibilité sur les habitats, les zones historiques et naturelles
- **à des inquiétudes liées à la méconnaissance du mode câble et de ces performances en termes de système de transport urbain :**
 - les conditions d'exploitation et de maintenance,
 - la gestion du vent et des intempéries,
 - la gestion des orages.

❖ Des avis favorables qui confortent le mode sur ses atouts intrinsèques

- Un temps de trajet domicile-travail réduit entre l'ouest de la Métropole et Lyon, dans un secteur au réseau viaire contraint et au relief contrasté ;
- Moins de stress et de temps perdu dans les embouteillages ;
- Un accompagnement de l'évolution des besoins de mobilité sur ce secteur et de la réduction de l'usage de la voiture individuelle ;
- Une solution de mobilité plus rapide à mettre en œuvre que les solutions de performance équivalente, permettant d'éviter de gros travaux de surface gênant la circulation sur le réseau viaire, avec un impact foncier limité.

➔ Des enseignements pour proposer ce mode dans d'autres contextes

A l'issue de cette concertation préalable, nous proposons de ne pas retenir ce mode de transport en commun dans ce secteur.

En effet, il ressort de l'analyse de l'ensemble des contributions recueillies que le refus du mode par les habitants de ce territoire, est principalement lié à :

- son caractère aérien et donc largement visible et potentiellement intrusif dès lors qu'il survole de nombreuses zones d'habitat,
- la méconnaissance de ses performances en termes de transport en commun urbain.

Ainsi, nous retenons que, pour qu'un tel mode de transport soit acceptable, les points d'attention suivants sont à prendre en compte :

- **un tracé qui évite les zones habitées,**
- **un tracé court pour limiter nombre de pylônes et de stations,**
- **un niveau d'études plus détaillé à présenter au public,** permettant :
 - de démontrer sa prévalence en termes de temps de transport, de budget et d'impact environnemental,
 - de proposer des insertions visuelles.

4.3 > Variantes et fuseaux, pas de préférence avérée

❖ Aucun fuseau proposé n'a fait le consensus

Quatre variantes de fuseaux étaient étudiées et présentées lors de la concertation.

Il est à noter que la demande faite au public de se prononcer sur l'un ou l'autre de ces fuseaux a été mal reçue car, dans l'esprit de nombreux participants, répondre à cette question revenait à valider implicitement le principe du projet de transport par câble, alors que le mode était majoritairement rejeté.

De fait, aucun des 4 fuseaux proposés ne ressort fortement à l'issue de la concertation du public.

Nous retenons cependant que :

- Les 2 fuseaux Nord semblent recueillir le plus d'opinions favorables pour une bonne connexion au réseau structurant (Perrache T1, T2, Métro A, Gare SNCF, bus, etc. / Jean-Jaurès Métro B).
- Le fuseau Centre est majoritairement rejeté, en particulier dans les sondages réalisés lors des réunions publiques.
- Des propositions de tracés plus courts et moins contraignants en matière de survol d'habitations, formulées par quelques contributeurs, peuvent constituer des alternatives intéressantes à étudier pour répondre à des problématiques ponctuelles de mobilité : Technicentre SNCF à La Mulatière ou Le Roule / Confluence ou Gerland ; itinéraire entre différents secteurs de Francheville pour accéder au TTOL.

Globalement, les contributions mettent en lumière des besoins divers en matière de desserte, auxquels un axe unique ne peut pas répondre.

→ De nombreuses attentes de dessertes exprimées

Même si l'expression a été orientée par la crainte de voir se réaliser le transport par câble, le maître d'ouvrage peut néanmoins dégager des attentes fortes pour relier le territoire aux centralités de la Métropole (Perrache, Jean-Jaurès, Gerland) ou au métro B à Oullins.

Il est attendu de ne pas chercher à proposer une solution unique mais bien un bouquet de solutions adaptées aux différents secteurs du territoire.

Par ailleurs, il ressort que la proposition de fuseaux différents ne permet pas réellement de comprendre les objectifs de la ligne : rabattement rapide vers le centre de la Métropole ?, desserte de proximité ? en direction du métro B ? en direction de Perrache ?

4.4 > Un foisonnement de propositions d'alternatives

Les alternatives ont constitué le premier poste de contribution des participants (36%).

Ainsi, nous retenons que si l'opportunité du projet n'est pas partagée par les participants, ceux-ci ont néanmoins des propositions d'alternatives qui pourront être intégrées aux différentes études et réflexions du SYTRAL concernant ce territoire.

Par ailleurs, au regard de la variété des alternatives proposées, il apparaît que ce territoire n'est pas une entité homogène, qui peut être desservie par une solution de mobilité unique, mais que sa configuration nécessite des réponses adaptées à divers besoins de desserte.

Ce constat confirme que le refus du projet est lié au mode du transport par câble mais qu'il ne remet pas en cause le besoin de nouvelles solutions de mobilité pour les habitants de l'ouest de la métropole.

Les alternatives évoquées lors de la concertation préalable sont les suivantes : lignes de BHNS desservant les mêmes centralités que le fuseau de transport par câble, évolution et renforcement du réseau de bus actuel, métro E et Tram Train de l'Ouest Lyonnais, etc.

Pour chacune, les enseignements sont les suivants :

- La solution BHNS sur les fuseaux proposés n'a pas été appréciée par le public, qui n'en a pas perçu l'intérêt. Le public semble ne pas réellement comprendre les avantages d'un BHNS par rapport à un bus avec priorité aux feux ; par ailleurs les itinéraires proposés n'ont pas particulièrement répondu à leurs attentes.
- L'amélioration de l'offre bus actuelle a été largement mise en avant (14% des contributions), en particulier par les habitants de Sainte Foy et de la Mulatière. Il est perçu comme globalement bien structuré, mais avec des fréquences insuffisantes et des amplitudes horaires trop restreintes.
- Le métro E est attendu par de nombreux participants (13,8% des contributions) et permettrait une desserte structurante de l'ouest lyonnais vers laquelle le public estime pouvoir se rabattre facilement, en voiture ou par un autre mode, depuis Sainte Foy les Lyon ou Francheville.
- Le tram train de l'ouest lyonnais est également souvent cité (6,3% des contributions), cette infrastructure existante étant perçue comme permettant de rejoindre le réseau métro et le centre de Lyon très rapidement, avec un temps de parcours performant. Le public qui s'y réfère souhaite un développement de l'offre train et des aménagements pour accéder à la gare de Francheville. Ils mettent en avant la bonne gestion des deniers publics en utilisant une infrastructure existante et performante plutôt que de construire une nouvelle infrastructure.

→ Des réponses à plusieurs échelles, selon plusieurs temporalités pour irriguer ce territoire

Tout au long de la concertation préalable, les participants ont éclairé le maître d'ouvrage sur des attentes multiples émanant de territoires variés, concernant des destinations diverses.

Notre premier enseignement est donc que plusieurs types de solutions, à des échelles et dans des temporalités différentes, seraient en capacité de répondre aux besoins de mobilité dans ce secteur.

Ainsi, le SYTRAL propose les orientations suivantes :

- Les alternatives en BHNS, telles que proposées par le SYTRAL en concertation préalable, ne seront pas poursuivies.

- Une évolution du réseau de bus actuel devra être étudiée dans le cadre de la démarche d'Adaptation de l'Offre, du travail de fond sur les corridors bus (ligne 14 et C20), mais également de la restructuration du réseau liée à la mise en service de l'extension du métro B en 2023.
- Enfin, pour le plus long terme, l'élaboration du plan de mobilité questionnera les besoins en mobilité de ce territoire, comme de l'ensemble de la Métropole, à une échéance 2040.

Au regard des attentes et besoins exprimés, ces orientations constituent la feuille de route du SYTRAL, dont la mise en œuvre devra s'appuyer sur la poursuite du dialogue avec les acteurs et habitants du territoire, dans le cadre d'une approche globale et cohérente des enjeux de mobilité.

4.5 > Un mode nouveau, à mieux faire connaître

Le transport par câble en milieu urbain est encore mal connu du grand public.

Aussi, de la pédagogie reste à faire concernant son insertion dans le maillage de transport en commun et son intégration au réseau, ainsi que son niveau de service (horaires, fréquence, capacité, etc.).

L'information sur les sujets de sécurité et d'accessibilité est également à développer pour réduire les inquiétudes.

→ Pédagogie et présentation du mode au cœur de l'acceptabilité

A l'issue de la concertation préalable, nous retenons que pour faire accepter un nouveau mode de transport en commun urbain du quotidien, il est nécessaire de prendre le temps d'en valoriser les atouts et pour ce faire, d'apporter un niveau d'information très élevé, tant sur les questions d'accès et d'intermodalité (quelle accroche dans le système global ?), que sur son niveau de sécurité, d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite au sens large (personnes âgées, parents avec enfant, en bas âge, etc.), sur son niveau de services et de confort.

4.6 > L'organisation et le déroulement de la concertation

Enfin, 16, 7% des contributions portent sur la concertation préalable.

L'objectivité des études et la sincérité de la concertation ont été mises en cause.

Nous retenons toutefois que **malgré la forte opposition et le contexte sanitaire, le bilan des garants a souligné que le droit à l'information et le droit à la participation ont été effectifs.**

En outre, le public était en attente de réponses très précises sur bon nombre de sujets techniques, que les études réalisées ne permettaient pas d'apporter. En effet, le niveau faisabilité, correspondant au niveau habituel des études réalisées pour un projet soumis à une concertation préalable, ne permet pas de présenter un projet abouti, ni des solutions figées.

L'objectif, à ce stade de développement du projet, était de débattre de l'opportunité du projet, de ses grandes orientations et non d'en examiner les caractéristiques précises.

5 > LES ENGAGEMENTS DU SYTRAL SUITE A LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

Conformément à l'article L121-8 du Code de l'Environnement, les garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ont transmis leur bilan de la concertation du projet de transport par câble Francheville-Lyon au SYTRAL le 15 mars 2022.

L'annexe 1 de ce document comporte des recommandations destinées au maître d'ouvrage. Le SYTRAL y répond dans le présent dossier.

Comme présenté au chapitre 4, la concertation préalable du projet de transport par câble Francheville – Lyon n'a pas permis de conforter l'opportunité du projet de transport par câble dans le périmètre considéré. Aucune variante de fuseaux, en mode BHNS, alternative proposée par le SYTRAL n'a été jugée opportune.

Ainsi, le SYTRAL propose de ne pas poursuivre les études de ce projet.

Par conséquent, les réponses apportées ci-dessous aux recommandations des garants sont orientées par le choix de ne pas poursuivre le projet.

5.1 > Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

- **Recommandation n°1- Communiquer une feuille de route qui permette au public de comprendre comment va être traitée la problématique de mobilité sur ce secteur de l'Ouest Lyonnais.**

En réponse, le SYTRAL s'engage à poursuivre le dialogue avec les habitants et acteurs de l'Ouest Lyonnais sur les différents axes de travail déjà engagés ou qui restent à ouvrir dès le second semestre 2022 pour traiter les besoins de mobilité de ce territoire :

- Etude de l'évolution du réseau de bus actuel dans le cadre de la démarche d'Adaptation de l'Offre, du travail de fond sur les corridors bus (ligne 14 et C20), mais également de la restructuration du réseau liée à la mise en service de l'extension du métro B en 2023 ;
- Elaboration du plan de mobilité qui questionnera les besoins en mobilité de ce territoire, comme de l'ensemble du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, à une échéance 2040.

Le SYTRAL s'engage à donner à voir les modalités d'information, d'association et de dialogue qui seront mises en place pour l'ensemble de ces axes de travail.

5.2 > Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s

5.2.1 > Dans tous les cas (abandon ou poursuite du projet)

- **Recommandation n°1 : Restituer une synthèse des résultats de la concertation ainsi que les choix et les arbitrages finaux par les décideurs du SYTRAL/AOMTL**

En réponse, le SYTRAL s'engage à restituer la concertation préalable et les arbitrages pris à son issue, via le présent dossier des enseignements du maître d'ouvrage, et via le vote en conseil d'administration de la délibération relative à ce présent dossier.

➔ **Recommandation n° 2 : Poursuivre le dialogue avec le territoire (élus, associations, acteurs économiques) et les habitants pour approfondir le diagnostic des besoins de mobilités et les solutions à y apporter à l'échelle du territoire**

En réponse, le SYTRAL proposera des espaces de dialogue conformément au 5.1. afin de permettre que les parties prenantes et le public se projettent vers de nouveaux espaces d'échanges et de contributions relatifs à des solutions de mobilité adaptées.

5.2.2 > Dans le cas de l'abandon du projet

➔ **Recommandation n° 1 : Poursuivre le dialogue avec le territoire (élus, associations, acteurs économiques) et les habitants pour approfondir les questions de mobilité à l'échelle du territoire et notamment dans les cadres existants ou à venir**

En réponse, le SYTRAL proposera diverses modalités d'échange avec les acteurs du territoire et le grand public, afin notamment de préciser les besoins et les attentes exprimés au cours de la présente concertation.

Les cadres proposés pourront répondre :

- à l'évolution du réseau de bus actuel dans le cadre de la démarche d'Adaptation de l'Offre, du travail de fond sur les corridors bus (ligne 14 et C20), mais également de la restructuration du réseau liée à la mise en service de l'extension du métro B en 2023 ;
- à l'élaboration du plan de mobilité qui questionnera les besoins en mobilité de ce territoire, comme de l'ensemble du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, à une échéance 2040.

6 > EN SYNTHÈSE

Le Sytral décide :

- De ne pas donner suite au projet de transport par câble entre Francheville et Lyon,
- De poursuivre le dialogue avec le territoire afin d'établir des solutions multiples et adaptées pour répondre aux besoins de mobilités exprimés.