

# Atelier intermodalité

12 janvier 2022 en visio-conférence

## COMPTE-RENDU

### Intervenants

#### > Animation

- Maryline Genevrier - Journaliste

#### > Intervenants

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

#### > Garants CNDP

- Jean-Luc CAMPAGNE
- Claire MORAND

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

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

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

**84 participants environ** connectés au maximum sur Zoom

**La présentation est disponible en annexe de ce document.**

## Ouverture de la réunion

L'animatrice, Maryline Genevrier, lance l'atelier en rappelant que ce dernier est consacré à la thématique de l'intermodalité. Il s'inscrit dans la concertation préalable du projet de transport par câble, qui a pour objectif de contribuer à améliorer la desserte de l'ouest de la métropole et soulève donc le sujet de l'intermodalité sur ce territoire. L'intermodalité peut être définie comme la manière dont les usagers se connectent à différents moyens de transports sur leur trajet.

Elle présente ensuite les consignes d'utilisation de Zoom.

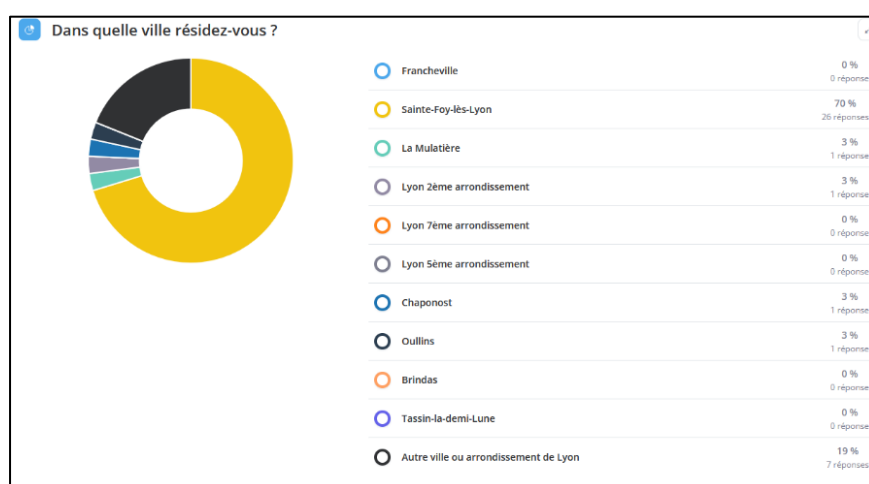
Au-delà de cette réunion, elle rappelle que la plateforme en ligne du Sytral offre la possibilité aux participants de s'exprimer durant toute la durée de la concertation. Maryline Genevrier présente également les consignes d'utilisation de Zoom et de l'outil de sondage Beekast qui sera utilisé au cours de l'atelier et invite les participants à s'y rendre dès à présent. Elle précise par la suite les règles permettant le bon déroulement de la soirée.

Cet atelier étant enregistré et rediffusé sur la chaîne Youtube du Sytral, les participants peuvent couper leur caméra s'ils le souhaitent.

L'animatrice présente les intervenants et invite ensuite les personnes présentes à se connecter sur Beekast et à répondre à un premier sondage pour mieux identifier leur commune de résidence.

37 personnes ont répondu au sondage, avec la répartition suivante :

- Francheville 0%
- Sainte-Foy-lès-Lyon 70%
- La Mulatière 3%
- Lyon 2<sup>ème</sup> arrondissement 3%
- Lyon 7<sup>ème</sup> arrondissement 0%
- Lyon 5<sup>ème</sup> arrondissement 0%
- Chaponost 3%
- Oullins 3%
- Brindas 0%
- Tassin-la-Demi-Lune 0%
- Autre ville ou arrondissement de Lyon 19%



L'animatrice présente le déroulé de l'atelier, introduit au préalable par l'équipe technique du Sytral et les garants :

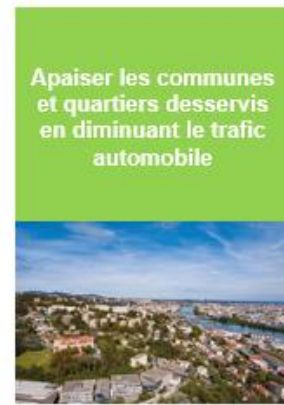
1. Une nouvelle infrastructure pour compléter le maillage existant
2. Evaluation d'une nouvelle infrastructure : utilisation d'un modèle commun, Modely
3. A chaque station, une intermodalité à travailler.

Des temps d'échanges avec les participants sont prévus durant la première et la troisième séquence. **Maryline Genevrier** donne ensuite la parole à Nicolas Mallot, Directeur général adjoint du Sytral.

### Accueil par Nicolas Mallot, Directeur général adjoint du SYTRAL

**Nicolas Mallot**, Directeur général adjoint du SYTRAL, présente le cadre plus large dans lequel s'inscrit le projet de transport par câble : le plan de mandat Destinations 2026 qui a été adopté en décembre 2020 et qui prévoit plus de 2,5 milliards d'euros d'investissements pour les transports en commun. Il comprend de nombreux axes forts qui irrigueront le reste de la Métropole, dont 3 projets de tramway sur Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Saint-Fons et Vénissieux. Une ligne de bus à haut niveau de service est également prévue pour relier l'est de l'agglomération. Ce plan de mandat répond à 3 objectifs : répondre à l'urgence climatique, participer à la cohésion des territoires et soutenir la relance de l'économie locale.

Il énonce les 4 objectifs du projet de transport par câble qui relierait Lyon à Francheville.



Il rappelle que la concertation est organisée du 15 novembre 2021 au 15 février 2022, ce qui correspond à la durée maximale de 3 mois prévue par le code de l'environnement. Différentes actions, dont des stands mobiles, ont été organisées en 2021 pour aller à la rencontre des habitants des communes de l'ouest concernées, notamment sur les problématiques de mobilité. Cette première période de concertation a suscité une importante mobilisation avec près de 2500 participants et plus de 1400 contributions.

Elle a permis de mettre en valeur une forte attente de la part des usagers sur la desserte par le réseau TCL et le développement du Tram-train de l'ouest lyonnais, ainsi que l'intermodalité entre ces deux réseaux. L'intégration tarifaire est également un sujet qui a été évoqué à de nombreuses reprises. Accéder plus rapidement au centre de la Métropole avec des alternatives à la voiture individuelle est un enjeu fort pour les habitants des communes de l'ouest de la métropole. Ils souhaitent également voir développer des modes doux et laisser plus de place sur l'espace public aux déplacements piétons.

Enfin, la question des pôles d'échange et des parcs relais, intimement reliée à la question de l'intermodalité, est au cœur des enjeux de mobilité selon les usagers des communes de l'ouest.

## Le mot des garants

**Claire Morand** rappelle que cet atelier doit permettre d'approfondir le thème de l'intermodalité. L'objectif est bien de replacer le projet et ses alternatives dans le territoire de l'ouest lyonnais et de comprendre les interactions qu'il a avec le territoire présent et futur. Claire Morand souligne que la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante. Elle rappelle que les garants, neutres et indépendants sont désignés sur une liste de la Commission Nationale du Débat Public et reçoivent d'elle une lettre de mission pour le projet.

Leur rôle est de :

- Défendre le droit à l'information et à la participation à l'élaboration de décisions publiques,
- Garantir la sincérité et la transparence,
- Garantir une égalité de traitement des contributions,
- Garantir l'échange de points de vue argumentés.

Elle rappelle que les garants sont présents pour aider les publics qui auraient besoin d'un soutien pour participer à cette concertation.

## Une nouvelle infrastructure pour compléter le maillage existant

**Anne Clabaut, chef de projet de la ligne de transport par câble Francheville <-> Lyon**, présente les enjeux de mobilité sur le secteur du projet de transport par câble.

Le territoire de l'ouest Lyonnais connaît des flux de déplacements importants avec des déplacements intra et intercommunaux élevés. Il y a des porosités fortes entre Francheville et Sainte-Foy-lès-Lyon et Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière. Les déplacements vers Villeurbanne et Lyon sont également nombreux. Ces déplacements ne correspondent pas seulement aux déplacements pendulaires domicile-travail : aujourd'hui, une personne se déplace environ 3,38 fois par jour sur la Métropole. Cela explique pourquoi les chiffres peuvent sembler importants.

55% des déplacements sont effectués par des véhicules particuliers sur le territoire d'étude avec une proportion plus importante sur Francheville et Sainte-Foy-lès-Lyon. Les projections à 2030 montrent une augmentation de ces déplacements qui attendront 73000 déplacements par jour, notamment vers Lyon et Villeurbanne qui est un bassin d'emploi important. Les voies de circulation seront donc fortement congestionnées.

Un des enjeux est donc de respecter les objectifs du PDU, qui est d'atteindre une part modale des véhicules particuliers de 35% et d'augmenter la part modale des transports en commun pour qu'elle atteigne 25%.

Pour cela, il est nécessaire de rendre les transports en commun plus attractifs grâce à une infrastructure de transport plus performante qui vient compléter le maillage existant.

En ce sens, plusieurs projets de transports sont mis en place :

- Le prolongement du tramway T2 à Montrochet qui permet de rejoindre Bron, aujourd'hui terminé ;
- Le projet de tramway T10 en direction de Vénissieux qui dessert Saint Fons à échéance 2026 ;
- Le prolongement du métro B qui va desservir Oullins Centre et Hôpitaux Sud à échéance 2023 et la réorganisation de surface pour rabattre les usagers vers la station Hôpitaux Sud ;
- Le Métro E ou une de ses alternatives ;
- Des voies express bus à envisager sur la M7 ;
- Le TTOL, de la compétence de la Région Rhône-Alpes, qui va connaître un prolongement jusqu'à Givors et un passage au quart d'heure avec des améliorations sur les infrastructures existantes (études en cours) ;
- Un réseau de bus existant avec un certain nombre de lignes fortes (C20, C20E, C19, C7) et des lignes avec un maillage plus fin (ligne 17, 8, 14, 90, ...) et qui va connaître des améliorations sur la C20 et la ligne 14.

Un des principaux enjeux est de connecter la future infrastructure avec tous les transports existants.

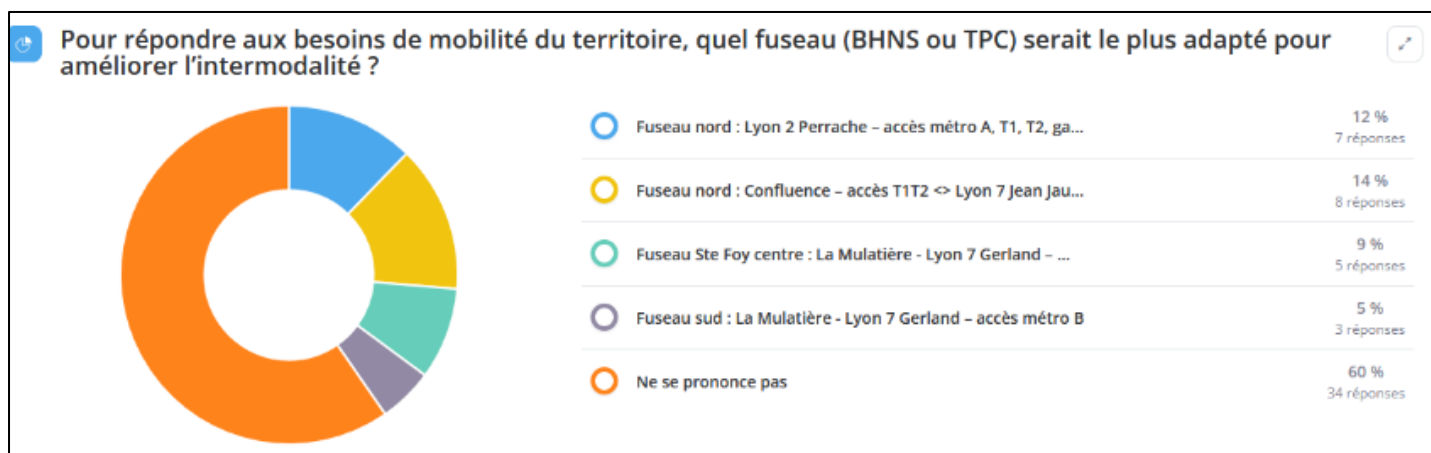
**A noter :**

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

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

L'animatrice invite les participants à se rendre sur Beekast pour répondre à un nouveau sondage : Pour répondre aux besoins de mobilité du territoire, quel fuseau (BHNS ou TPC) serait le plus adapté pour améliorer l'intermodalité ? 57 personnes ont répondu au sondage, avec la répartition suivante :

- Fuseau nord : Lyon 2 Perrache – accès métro A, T1, T2, gare SNCF 12.3%
- Fuseau nord : Confluence – accès T1T2 <> Lyon 7 Jean Jaurès – accès métro B 14%
- Fuseau Ste Foy centre : La Mulatière - Lyon 7 Gerland – accès métro B 8.8%
- Fuseau sud : La Mulatière - Lyon 7 Gerland – accès métro B 5.3%
- Ne se prononce pas 59.6%



À la suite de ce sondage, un temps d'échange est organisé.

## Synthèse des échanges

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

Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

Un participant précise que l'enjeu est de favoriser le report modal des voitures individuelles vers le transport collectif. Ce report modal est indissociable de l'aménagement du territoire. Pour lui, le fuseau Nord est celui qui permet le meilleur report modal. L'étalement urbain favorise l'usage de la voiture. Pour pouvoir utiliser les transports en commun, il faut habiter ou travailler à proximité d'une ligne forte de transport. Les implantations de ces lignes sont régies par le SCoT (schéma de cohérence territoriale) et le PDU (plan de déplacements urbains). Pour ce participant, le projet de ligne de transport par câble entre Francheville et Lyon semble incompatible avec le SCoT, qui préconise le développement territorial d'une métropole multipolaire dans lequel les axes forts desservent les pôles de développement afin que les entreprises s'y installent préférentiellement. Pour être cohérent, il faut rabattre les usagers sur les axes forts existants plutôt qu'en créer un nouveau. Pour lui, présenter ce projet comme un axe fort ne permettra pas d'obtenir une déclaration d'utilité publique. Enfin, il rappelle avoir déposé son avis sur la plateforme [FranchevilleLyon-sytral.fr](http://FranchevilleLyon-sytral.fr) et qu'il y est consultable par tous, comme toutes les contributions, à l'aide du moteur de recherche intégré.

Olivier Mesnard, conseiller municipal de La Mulatière et membre du collectif « Libre comme l'air », rappelle qu'il y a une connexion possible entre cette ligne de transport à créer et une halte à créer à la jonction de Confluence et du technicentre SNCF. Ce technicentre est un site qui a été libéré par la SNCF et qui 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 qui serait à l'interconnexion de ces modes de transport. Ce serait une intermodalité forte d'offrir une correspondance entre les trains qui circulent sur cette voie ferroviaire et la ligne de transport par câble.

Une participante, de l'association « Touche pas à mon ciel », rappelle qu'il n'y a pas de parc relais prévu excepté aux extrémités, comme à Francheville. Ces tracés concerneraient donc directement les habitants de Francheville. Or, il y a déjà le Tram-Train à Francheville qui amène les habitants au métro Gorge-de-Loup en 13 minutes. A la place du transport par câble, cette liaison pourrait être améliorée avec des doubléments de voie et des travaux à étudier. Le Tram-Train a des capacités supérieures au transport par câble (200 personnes par train). Pour l'optimiser, il faudrait ajouter des passerelles piétons entre le parking de la mairie et le parking de la gare. C'est une solution qui ne nécessite pas de créer de transport par câble et qui favorise l'intermodalité.

Un participant explique que la majorité des participants ont choisi l'option « Ne se prononce pas » dans le sondage Beekast car le transport par câble ainsi que l'alternative BHNS ne leur conviennent pas. L'absence de parking relais associée au transport par câble ou au BHNS dans une zone peu dense ne semble pas être une solution efficace. Pour lui, il faut ouvrir la voie au Tram-Train et au renforcement des bus existants avec les couloirs préférentiels, dont certains existent déjà, qui seraient moins coûteux. Ces couloirs préférentiels sont agiles, peuvent être modifiés ou évoluer et bénéficient aux vélos. Il est essentiel de développer des parkings sécurisés pour les vélos dans la métropole lyonnaise.

Un participant ne souhaite pas se prononcer sur le choix du mode mais exprime un intérêt pour le fuseau qui relie Sainte-Foy-lès-Lyon à Jean Jaurès, qui a beaucoup de potentiel. Il permet de monter sur le plateau, de traverser les deux fleuves et de desservir le quartier de Confluence qui est en pleine expansion puis de rejoindre Jean Jaurès. Cependant, tout le survol de Sainte-Foy-lès-Lyon est problématique par rapport aux contraintes rencontrées. Alors que le survol de Lyon est plus simple à gérer et s'intégrera plus facilement au paysage. Il ajoute que ce fuseau a le défaut d'oublier complètement la Mulatière et demande ce qui serait prévu pour cette ville si le fuseau Nord était retenu.

Une participante, habitante de Sainte-Foy-lès-Lyon, explique que, pour elle, le transport par câble n'est pas innovant car trop rigide. Une fois installé, il ne pourra pas être aisément retiré si on se rend compte qu'il ne fonctionne pas et qu'on considère s'être trompé en le réalisant. On se retrouvera alors avec une installation dont on ne saura pas quoi faire car cela n'aura pas été prévu. Elle regrette aussi le peu d'arrêts quand on le compare à un bus. L'intérêt du bus est de proposer du transport à la porte de chacun. La participante regrette de ne pas avoir eu de réponse sur le traitement de l'arrivée du fuseau nord à Perrache qui semble pourtant très complexe. Le transport par câble semble également ne pas être adapté pour des virages à angle droit. De plus, elle considère très grave le fait de survoler deux écoles primaires, l'école Fabre et l'école Schumann, qui profitent du parc du Brulet, dans un quartier où les usagers se déplacent localement. Elle se positionne en faveur du renforcement des bus avec une fréquence augmentée en heure de pointe, une meilleure propreté et une meilleure publicité pour les rendre plus attractifs. Elle



**souhaite aussi une plus grande cadence à certains horaires. Elle suggère d'essayer d'attirer les usagers avec, par exemple, des concours, de la communication, des applications, la distribution des horaires et des plans des lignes... Et si les bus ne sont pas remplis, on peut faire évoluer l'itinéraire. En conclusion, elle invite le SYTRAL à se rendre sur le terrain, voir les habitants.**

**Nicolas Mallot, Directeur général adjoint**, répond que l'amélioration du réseau bus est un des objectifs donnés aux investissements sur lesquels s'est engagé le Sytral en termes d'amélioration de la qualité de service et de l'attractivité. Il y a plus de 950 bus qui circulent sur la métropole et plus de 100 lignes de bus en service, ainsi qu'un réseau de trolleybus de qualité et performant énergétiquement, ce qui est rare dans les réseaux de transport français. 400 millions d'euros d'investissement ont été prévus dans le plan de mandat pour renouveler la moitié du parc de matériel roulant. Dès 2021, une centaine de véhicules au gaz naturel et électriques ont été acquis et sont introduits progressivement sur le réseau. Des opérations sont également menées sur les corridors bus pour traiter la question de la performance, y compris sur les territoires de Francheville et de Sainte-Foy-lès-Lyon. Il s'agit d'améliorer le réseau par des priorités aux carrefours pour les bus et le traitement de certains sites propres en approche. Le SYTRAL travaille aussi sur les enjeux de propreté et de confort pour renforcer l'attractivité des lignes de bus.

Le transport par câble répond bien aux objectifs fixés par le PDU et le SCoT puisqu'il constitue une alternative à la voiture et donc favorise le report modal vers les transports en commun, il renforce le maillage du réseau de transports en commun et offre un développement d'axes forts plus importants. Si le mode transport par câble n'apparaît pas dans le SCoT et le PDU, les orientations de ces documents prévoient le développement d'un axe fort entre Perrache et Francheville (prévu par le SCoT) et la desserte de l'Ouest Lyonnais (PDU). Le mode n'est pas un critère d'incompatibilité. Ainsi, l'axe A8, à l'est de la métropole, dont le mode n'a jamais été précisé (tramway ou BHNS) dans les documents de planification, correspond aujourd'hui au projet de tramway T9 et au projet de tramway T10 qui sont tous deux compatibles avec le SCoT.

Les parcs relais sont généralement créés en bout de ligne pour rabattre les flux qui viennent d'au-delà du terminus. C'est le cas pour les lignes que le SYTRAL est en train de construire, comme le métro B aux Hôpitaux Sud. Toutefois, l'intermodalité ne correspond pas seulement à l'intermodalité entre la voiture et les transports en commun. Quand on conçoit un axe de transport, il est important de prendre en compte le rabattement par la marche à pied, qui est un des premiers modes utilisés, et du vélo vers les axes de transport. Le maillage du réseau cyclable rabat vers le réseau de transport en commun.

Le Tram-Train a été identifié par le SYTRAL comme un enjeu fort sur l'ensemble de l'ouest lyonnais. Des discussions ont été engagées avec la Région pour travailler sur l'intermodalité avec le TTOL. Le SYTRAL souhaite récupérer l'exploitation du Tram-Train pour améliorer son exploitation et son maillage avec le réseau de transports en commun.

**Anne Clabaut** précise ensuite que les équipes techniques du SYTRAL se sont bien rendues sur le terrain. Elle ajoute qu'il y a toujours une ambiguïté entre la volonté d'aller vite, ce qui implique de créer peu de stations, et la volonté de desservir au plus proche, avec des stations tous les 300 mètres. Pour lever cette ambiguïté, il faut envisager deux niveaux de transport : des lignes structurantes avec moins d'arrêts et des lignes de proximité pour desservir au plus près les habitants et qui pourraient les rabattre vers des lignes fortes plus rapides.

## Evaluation d'une nouvelle infrastructure : utilisation d'un modèle commun, Modely

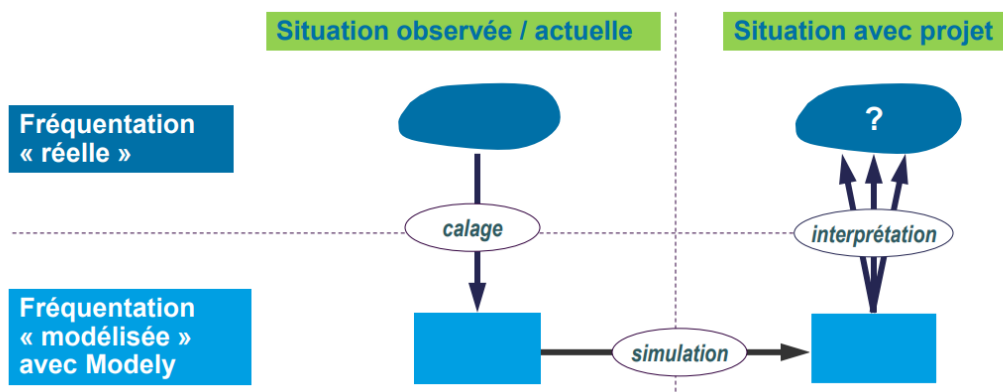
**Emilie Burquier**, Directrice d'Etudes SETEC, présente l'outil de modélisation multimodal Modely.

Modely est utilisé sur la métropole et sur l'agglomération lyonnaise pour évaluer l'impact des projets de transport sur leur fréquentation et sur l'évolution des déplacements.

Il s'agit d'un outil partenarial développé par différents maîtres d'ouvrages en charge du développement, de la mobilité et des transports sur le territoire. Il est utilisé par la Métropole, le SYTRAL, la Région, l'Etat. C'est un outil dit « multimodal » car il modélise différents types de transports : les transports collectifs, la voiture individuelle, les vélos... Dans le cadre du projet de transport par câble, il a été utilisé pour estimer la fréquentation des différents fuseaux mais également pour l'alternative BHNS. Il se base sur la reconstitution des déplacements actuels et de leurs usages pour estimer l'effet d'un projet dans une situation future. Il permet donc de caractériser les besoins de déplacements en situation actuelle.

Pour reconstituer la situation 2015, Modely prend les données de l'enquête ménages-déplacements. Cette enquête a été réalisée auprès des ménages de la Métropole pour évaluer les pratiques de déplacement. C'est donc un outil qui permet de prendre en compte l'ensemble des motifs et des modes de déplacement pour comprendre les enjeux de déplacement sur un territoire.

L'outil Modely est utilisé depuis plusieurs années sur le territoire de la métropole et il est mis à jour régulièrement. L'objectif est d'observer une situation actuelle avec les déplacements réalisés, l'offre de transports en place puis on s'assure que le modèle traduit les pratiques de déplacement. Par la suite, il s'agit de simuler une situation future. Dans le cas du projet de transport par câble, l'horizon 2030 a été utilisé comme projection. Les différents projets de développement des transports ont été introduits dans le modèle. L'outil permet donc de simuler une situation future sur les bases des observations réalisées sur la situation actuelle.



Il faut garder à l'esprit que Modely est un outil qui produit des résultats bruts. Une phase d'interprétation est donc nécessaire. C'est pourquoi les résultats sont présentés sous forme de fourchettes de fréquentation.

Les flux de déplacements de déplacements actuels et les caractéristiques de réseau de transport sont donc rentrés dans le modèle afin de s'assurer qu'il traduise bien les fréquentations observées sur les différents modes de transport.

Pour pouvoir projeter les déplacements et leur argumentation à l'horizon 2030, des hypothèses d'augmentation du nombre d'habitants et du nombre d'emplois à l'horizon 2030 sur l'ensemble du périmètre ont été prises en compte. Ces prévisions ont été produites par l'Agence d'urbanisme qui réalise un recensement de l'ensemble des projets de développement urbain (habitat, emploi, grands équipements...). L'ensemble des projets de transport et de voirie supposés réalisés d'ici 2030 sont également intégrés au projet.

Une fois que ces hypothèses ont été intégrées, il s'agit de comparer deux situations : une situation de référence, sans la ligne de transport par câble, et une situation avec la ligne de transport par câble. Cela permet d'évaluer les effets de ce projet sur le report modal depuis la voiture individuelle vers le transport par câble.

Les caractéristiques du projet de transports sont donc codées dans le modèle. La ligne de transport par câble a été codée comme une ligne de tramway car il n'y a pas de ligne de transport par câble actuellement sur la métropole qui permettrait de fournir des données. Le retour d'expérience disponible sur le transport par câble démontre que le codage en tramway est assimilable à un transport par câble. En effet, le transport par câble s'assimile au tramway puisqu'il s'agit d'un mode de transport en site propre avec une régularité forte. L'hypothèse d'une fréquence de 3 minutes correspond au domaine de pertinence du mode.

Un rabattement en marche à pied et à vélo a été pris en compte. La dissymétrie de temps de rabattement engendrée par la topographie particulière a également été modélisée. Un temps supplémentaire a été codé pour intégrer au modèle le temps nécessaire pour atteindre les quais des stations en hauteur.

Emilie Burquier introduit ensuite une carte qui présente les secteurs connectés aux stations et les différents rabattements possibles. Elle présente rapidement les résultats de modélisation de la fréquentation pour les solutions BHNS et pour les solutions transport par câble, ainsi que le report modal depuis la voiture individuelle que ces solutions permettent. Le report modal est plus important avec la solution transport par câble qu'avec la solution BHNS.

## A chaque station, une intermodalité à travailler – les possibilités

**Anne Clabaut, chef de projet de la ligne de transport par câble Francheville <> Lyon, rappelle que l'optimisation de l'intermodalité fine est un enjeu important lors de la mise en place d'un nouveau transport en commun. Des connexions efficaces doivent être établies avec les lignes existantes comme le bus, le métro et le Tram-Train. Dans le cas présent, il s'agirait de modifier les arrêts et modifier les tracés à la marge pour rejoindre les stations d'une ligne plus structurante. Les autres solutions privilégiées pour rejoindre une station sont la marche à**

ped avec une amélioration globale du confort, du fléchage, des espaces marchables plus attractifs, et la porosité des îlots. C'est tout à fait en cohérence avec le PDU qui fixe à 35% l'objectif de part des déplacements à pied.

Le vélo est aussi une solution qui peut être améliorée avec des itinéraires qui soient fléchés, sécurisés et connus vers les stations, l'emport des vélos dans les transports en commun ou le développement de stationnements sécurisés. Le SYTRAL travaille sur des stationnements vélos bien dimensionnés, plus sécurisés et plus automatisés pour gagner de l'espace.

L'amélioration de l'intermodalité est aussi possible avec la voiture. Aujourd'hui, compte tenu des objectifs du PDU et du réseau viaire existant, qui est peu développé et n'est pas fait pour accueillir des flux importants de voitures, il est peu opportun de développer des parcs relais à chaque station. Cependant, la création de places de dépôt rapide peut être envisagée. Des parcs relais de taille modeste, avec des modalités d'accès restreintes pour les destiner aux personnes qui n'ont pas d'autre solution que de venir en voiture, pourraient être installés en bout de ligne, mais il ne s'agit pas de favoriser l'étalement urbain.

**Cette présentation est suivie d'un temps d'échange.**

## Synthèse des échanges

L'animatrice annonce que ce temps d'échange sera réparti en différents secteurs.

Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

### Secteurs Chatelard - Francheville Bourg

**Séverine Lardellier, Responsable concertation**, précise que la concertation a permis d'identifier certains enjeux plus prégnants sur ce secteur, notamment ceux du Tram-Train. Les lignes de bus C19, C20 et la ligne 14 sont également revenues à plusieurs reprises dans les échanges. Elle rappelle que les échanges à suivre doivent permettre de faire ressortir les attentes, les besoins d'intermodalité à l'échelle de ces stations, secteur par secteur, quel que soit le mode de transport.

**Un participant rappelle que le PDU fait référence à la période 2017-2030 et étudie les flux jusqu'à échéance 2030. Le PDU préconise, sur ce territoire, de développer l'utilisation du train, d'augmenter les capacités métro et tramway, l'extension du métro B aux Hôpitaux Sud, l'étude d'une liaison métro vers Alaï et d'améliorer le réseau de bus. Il n'y est pas question de transport par câble. Le participant souhaiterait donc savoir ce qui a changé par rapport au PDU sur lequel le SYTRAL prend appui.**

**Une participante, adjointe au maire de Francheville, précise que Francheville est composée de 3 quartiers quoi sont assez peu connectés par les transports en commun. Le projet de transport par câble ne concerne qu'un quartier et demi et donc très peu de Franchevillois. L'enjeu est de permettre à l'ensemble des Franchevillois de pouvoir rejoindre les stations de transport par câble. Le quartier de Bel-Air est notamment très peu relié au Bourg en transports en commun. La pratique du vélo peut être difficile du fait de la topographie et de l'absence de stations Vélo'v pour rejoindre des stations de transport plus structurants. La périurbanisation s'accompagne d'un trafic de transit de plus en plus dense, ce qui incite à la réflexion autour de l'attractivité d'un nouveau transport qui permette de générer un report modal pour les trajets vers le centre de la métropole.**

**Un participant intervient pour expliquer qu'il y a un potentiel de rabattement P+R sur le site de Taffignon grâce au grand parking du centre commercial.**

**Nicolas Mallot** répond que le PDU a défini un certain nombre d'axes stratégiques dont un axe stratégique 3 avec le développement de transports collectifs performants et attractifs. Dans cet axe stratégique 3 figure toute une série d'actions : notamment poursuivre le maillage d'un réseau structurant, avec un réseau maillé d'agglomération. A la page 90 du PDU, une action fait état du renforcement et de l'amélioration des liaisons des différents secteurs en lien avec le centre de l'agglomération, qui cible en particulier l'axe A2 Francheville – Sainte-Foy-lès-Lyon – Francheville - Bellecour. L'axe du périmètre concerné pour le transport par câble est donc identifié par le PDU.

C'est la même chose pour l'est de l'agglomération lyonnaise, où, dans le PDU, est évoqué l'axe A8 mais sans préciser qu'il s'agit de tramway. Or les réalisations en cours (T9 et T10) sur l'axe A8 ont bien été faites en mode tramway. Le fait que le mode de transport n'apparaisse pas dans le PDU ne veut pas dire que le projet est incompatible. Mais cela permet de répondre aux objectifs du PDU, qui sont le renforcement du réseau structurant et le maillage du réseau de transport collectif.



## Secteurs Taffignon - La Gravière

Un participant réagit sur le sujet de l'axe A2, qui est, selon lui, parfaitement défini sur le PDU sur l'avenue Charcot entre le 5<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon et Sainte-Foy-lès-Lyon. Cet axe dessert Perrache et le connecte à Francheville. C'est le tracé parcouru par le fuseau nord en BHNS ou en transport par câble. Il ne comprend pas pourquoi cette alternative BHNS-là n'a pas été étudiée et modélisée dans Modely qui aurait pourtant pu donner des résultats précis. Il souhaite que des données soient fournies sur les alternatives possibles au transport par câble.

Un participant souligne l'enjeu de l'opportunité sur ce secteur. Pour lui, il ne s'agit pas tant de se demander comment les voyageurs entreraient dans le téléphérique dans cette station que de savoir comment les usagers de ce secteur vont se connecter à une ligne forte de transport en commun. L'axe A2 pourrait être réalisée en transport par câble si on déplaçait la ligne de quelques centaines de mètres pour desservir le 5<sup>ème</sup> arrondissement et son urbanisation. Mais installer cette ligne dans le vallon des Prés, qui est en contrebas, oblige les usagers venant de l'avenue commandant Charcot à descendre pour prendre les transports en commun dans les stations Chemin des prés ou la station Fabre. Ce sont les deux stations les plus fréquentées de la ligne et ce ne sont pas les habitants de Sainte-Foy-lès-Lyon qui vont l'emprunter mais les habitants du 5<sup>ème</sup> arrondissement. Il propose donc que le tracé passe plus au Nord sans passer par la commune de Sainte-Foy-lès-Lyon.

Une participante souhaiterait l'aménagement de cheminements piétons pour rejoindre une station de transport par câble à la gare de Francheville, qui est proche. La Gravière est un secteur dense en habitat et qui génère aussi de nombreux déplacements avec Carrefour et Botanic. La grande pente depuis le Plan du Loup est problématique et incite les usagers à prendre leur voiture personnelle, même pour très peu de kilomètres.

Un participant, de l'association les Amis du Grand Vallon, souhaiterait savoir si le SYTRAL va étudier les projets et trajets alternatifs proposés par l'association.

Un participant regrette que les débats soient cristallisés autour de la desserte de Sainte-Foy-lès-Lyon et Francheville alors que d'autres communes sont largement prioritaires comme Craponne et l'Etoile d'Alaï où la densité de population est nettement plus forte. Il regrette également l'abandon d'un fuseau Francheville Bas - vallée de l'Yzeron – Oullins qui permettrait de rejoindre le métro B. Il ne comprend pas pourquoi il a été abandonné alors qu'il faciliterait le développement économique de la zone. Pour lui, le transport par câble ne répond pas aux besoins des populations car les stations sont trop espacées.

**Nicolas Mallot** répond que les propositions de tracés alternatifs vont être étudiées par le SYTRAL car elles participent à l'amélioration du réseau existant et sont intéressantes. Ce qui est proposé est pertinent concernant les priorités aux feux et les aménagements de voies dédiées en amont des carrefours. Ces propositions seront versées au débat. Ce qui est particulièrement intéressant est l'amélioration de la montée de Choulans avec, depuis quelques mois, des voies dédiées aux transports en commun. On n'écarte aucune alternative. L'amélioration du réseau de transports en commun, qui est un réseau plus fin qu'un axe structurant, a toute sa pertinence. Elle rejoint l'ambition du SYTRAL d'améliorer la performance des lignes concernées, dans le cadre de sa démarche de corridors bus déjà engagée sur ce secteur. Concernant Modely, le mode transport par câble ne peut être simulé puisque ce mode n'existe pas sur la Métropole. Le tramway est le mode qui s'en rapproche le plus en termes de performances, d'amplitude et d'attractivité. La différence de fréquentation entre le BHNS et le transport par câble s'explique par une attractivité qui n'est pas la même puisque le temps de parcours avec le BHNS est plus important. Le travail de comparaison des deux modes avec Modely a été réalisé.

**Anne Clabaut** explique que le fuseau vers Oullins a été étudié entre le diagnostic et l'opportunité. Il n'a pas été étudié davantage car la ligne de bus 14, déjà à l'étude pour être améliorée, couvre le même tracé. Un certain nombre de centralités (centre de Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière et les Provinces-Saint-Luc notamment) n'étaient, de surcroît, pas desservies avec ce fuseau.

## Secteurs Chemin des Prés – Les Provinces – Parc du Brûlet - Le Roule - La Mulatière

**Séverine Lardellier** explique que le vélo est un sujet qui est beaucoup ressorti sur ce secteur depuis le début de la concertation, notamment avec le souhait de voir apparaître des stations Vélo'v en plus de l'augmentation des fréquences et de l'amélioration des lignes de bus existantes à la Mulatière. A la Mulatière, un besoin de lien fort avec Oullins et Lyon 7 est ressorti également de la concertation.

Un participant indique déplacer la station Provinces-Saint-Luc vers Val d'Eau serait plus intéressant que de la placer vers Saint-Luc. Il aimerait savoir de quelle hauteur seraient les stations et s'il serait possible de prendre des vélos dans le transport par câble. Il souhaiterait également savoir si le transport par câble prévoit une intermodalité avec la ligne E. Cette ligne E pourrait remettre en cause beaucoup de choses sur le tracé du transport par câble.

Une participante, habitante du secteur Provinces-Saint-Luc, considère qu'il y a déjà de nombreuses stations de bus à proximité de Provinces St Luc et du Parc du Brûlet. Il suffirait d'augmenter les fréquences des bus. Pour elle, ce serait une ineptie de créer ce projet de transport par câble dans l'ouest lyonnais. Les habitants ont acheté dans l'ouest pour cette qualité de vie. Elle regrette la manière dont se passe cette concertation.

Un participant, habitant de Sainte-Foy-lès-Lyon dans le quartier de la Plaine, met en doute les estimations de fréquentation de la station Chemin des Prés qui s'élèvent à 7500 personnes par jour. Il souhaite savoir d'où viennent ces personnes car il s'agit d'une zone naturelle boisée et résidentielle, ce qui devrait générer une plus faible fréquentation que pour la station suivante. Tout ce quartier autour de la future station Chemin des prés génère un trafic important mais qui est un trafic de transit. Sachant qu'il n'est pas prévu de parc relais, cette station ne semble pas avoir d'intérêt. Pour l'intermodalité, le rabattement de Francheville vers Oullins serait pertinent, de même que le rabattement vers Alai dans le cas de la mise en place éventuelle du métro E.

Un participant doute de la cohérence des estimations du nombre de voyageurs. Il s'agit d'une estimation basée sur une augmentation du nombre d'habitants élevée à 27 500, or il n'a pas été précisé quelles communes sont concernées. La démographie de Sainte-Foy-lès-Lyon et de La Mulatière est pourtant la même depuis 2008. Il y a très peu de gares prévues. Le rabattement serait principalement à pied et à vélo donc pour des utilisateurs de proximité uniquement. L'augmentation de 24% de l'utilisation des transports en commun semble donc peu crédible. L'outil Modely n'est pas adapté au transport par câble car il n'y a pas de transport par câble existant en France qui fasse 6 km : celui de Toulouse, qui est le plus long, est de 3 km seulement avec 3 stations. Il considère ce projet de transport par câble comme expérimental, sans pareil en France ou en Europe. Il déclare avoir des difficultés à croire les chiffres.

### **Secteur Plan du Loup – Maison Métropole - Montray**

Une participante, habitante du centre de Sainte-Foy-lès-Lyon, exprime son intérêt pour le transport par câble. Son trajet domicile-travail vers Confluence est de 30 minutes sur un trajet de 5 km avec le C19 et le T1. Le vélo est le plus rapide en descente mais il est plus difficile sur le retour, compte tenu de la topographie. Il est crucial de permettre aux passagers de prendre leurs vélos dans le transport par câble. Le quartier Cuzieu à Sainte-Foy est assez mal desservi en transports en commun. Elle souhaiterait savoir si la réalisation du transport par câble sera accompagnée d'une restructuration du réseau de bus pour mieux desservir les quartiers alentours. Elle est défavorable aux parkings relais qui seraient des aspirateurs à voiture. Il est plus intéressant de privilégier la marche à pied et les transports en commun. Elle souhaiterait aussi savoir si le quartier de Chantegrillet sera mieux desservi en transports en commun intra-Sainte-Foy. Elle demande également des services TCL à Sainte-Foy-lès-Lyon, alors que les agences TCL ferment petit à petit dans Lyon.

Une participante, habitante du quartier Plan du Loup à Sainte-Foy-lès-Lyon, s'interroge sur l'intérêt du tracé médian qui fait un doublon avec le C19 déjà présent sur ce parcours et qui survole une zone très plane où le transport par câble n'est pas utile. Renforcer les bus aux heures de pointe serait suffisant pour régler les problèmes de déplacement des habitants.

**Nicolas Mallot** répond que l'intérêt du transport par câble est aussi de pouvoir miser sur l'intermodalité avec le vélo. L'objectif est que les vélos puissent être emportés dans le transport par câble, comme aujourd'hui dans la ligne C du métro ou dans les lignes de funiculaire, compte tenu de la topographie. Les élus ont acté lors d'un dernier comité syndical la possibilité d'emport du vélo dans les lignes de tramway. Si un transport par câble était réalisé, il permettrait l'emport des vélos dans les cabines.

Pour une technologie monocâble, la hauteur des pylônes serait située entre 50 et 60 mètres et autour de 80 mètres pour une technologie 3S.

En ce qui concerne le métro E, la consultation publique métro menée entre septembre et décembre 2021 a permis de débattre du développement du réseau métro sur la métropole avec 4 projets de métro soumis à la concertation. Les élus seront amenés à se prononcer sur la suite donnée aux différents projets soumis. La décision devrait être rendue publique au printemps 2022. Le métro E n'est pas une alternative au transport par câble, et inversement. Le périmètre du transport par câble est au sud du métro E. Ces deux projets peuvent être complémentaires. A l'origine, le métro E devait passer par Bellecour – St Irénée – Pont du jour – Ménival – Alai. Il faudra

forcément réfléchir à une intermodalité entre le transport par câble et le métro E pour la desserte de ces deux périmètres. L'ensemble des études de faisabilité, d'opportunité et de pré-faisabilité ont été mis en ligne ce jour sur le site de la concertation. Elles sont donc accessibles au public. Il remercie les participants et rappelle qu'aucune décision n'a été prise sur la poursuite du projet, s'agissant ici d'un débat d'opportunité. Les échanges de cette réunion ce soir montrent tout l'intérêt des usagers pour le débat sur les transports collectifs et viendront alimenter la décision des élus.

**Séverine Lardellier, responsable Concertation du SYTRAL** prend ensuite la parole pour présenter rapidement le processus de décision et répond à quelques questions posées sur le tchat. Elle invite les participants à aller consulter les études publiées sur le site de la concertation, dans l'onglet « Je m'informe ». Elle explique également que les points jaunes sur les cartes présentées pendant l'atelier représentent des secteurs à desservir et non des stations, qui ne sont pas définies à ce jour.

Le processus de décision s'organise en plusieurs temps pour le projet de transport par câble :

- La concertation jusqu'au 15 février,
- Le bilan des garants sera disponible le 15 mars,
- Le dossier des enseignements du maître d'ouvrage sera mis en ligne le 15 mai,
- Puis un vote en conseil d'administration du SYTRAL aura lieu fin mai.

La suite à donner sur le métro E sera communiquée au public dès le printemps 2022. Des échanges sur la restructuration du réseau bus en liaison avec le prolongement du métro B et sur le Plan de mobilité sont à venir. Les participants sont invités à apporter des contributions pour nourrir la concertation et aussi les autres études à venir sur ce secteur.

Elle rappelle les prochaines étapes de la concertation :

- Réunions communales de Francheville, La Mulatière, Lyon 2<sup>ème</sup> et Lyon 7<sup>ème</sup>
- Stand mobile de Francheville le samedi 22 janvier à 9h,
- Atelier thématique sur l'accessibilité, sur invitation.

**A noter :**

Toutes les informations sur la concertation sur : [franchevillelyon-sytral.fr](http://franchevillelyon-sytral.fr)

## Conclusion

**Jean-Luc Campagne**, Garant de la CNDP, conclut cette soirée en remerciant les participations pour la richesse de leurs contributions. Les échanges ont été constructifs malgré les divergences sur le projet. Certaines contributions concernaient le transport par câble ou son alternative BHNS, et d'autres concernant des alternatives portées par les participants. Toutes ces contributions viennent nourrir une vision plus large de la mobilité sur le territoire, ce qui est à souligner car on dépasse les divergences et cela donne une utilité à cette concertation. Certains auraient souhaité aborder l'opportunité du projet avant d'aborder la question de l'intermodalité. Il rappelle que la concertation préalable doit être un temps qui doit permettre d'aborder l'opportunité du projet, des alternatives au projet mais aussi des questions plus transversales qui peuvent concerner le projet ou ses alternatives. Il ne faut pas en avoir peur car cela permettra de nourrir une vision riche au niveau collectif. Il y a des divergences mais on arrive à dialoguer avec l'émergence de propositions concrètes.

**Nicolas Mallot** remercie les participants et salue la richesse des échanges, instructifs et apaisés. L'équipe technique tente d'apporter les réponses les plus claires possibles. Il invite les participants à apporter leurs contributions dans le cadre de la concertation.

**Maryline Genevri** rappelle que les participants ont la possibilité de s'informer et de s'exprimer sur la plateforme en ligne [franchevillelyon-sytral.fr](http://franchevillelyon-sytral.fr)

# REPONSES AUX QUESTIONS SUR LE TCHAT

Au cours de la réunion, les participants ont pu s'exprimer et poser leurs questions à travers l'outil tchat/discussion. Au total, 40 questions ont été recensées et sont consultables dans la reproduction intégrale du tchat en annexe.

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

Thématique	Questions	Réponse SYTRAL
Etudes	Pourrions nous avoir les chiffres du report modal sur ces options de TPC? Rien dans le dossier de concertation. Merci	Les études d'opportunité et de faisabilité (Arcadis, Egis et SETEC) ont été mises en ligne par le SYTRAL mi-janvier. Elles sont consultables dans l'onglet "Je m'informe" de la plateforme Destinations 2026 ( <a href="https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/116/">https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/116/</a> ). L'étude de fréquentation en fait partie.
	Le Sytral modélise les déplacements à partir de données de 2015 et les projette sur 2030, c'est bien ça ? Mais le monde avance, et très vite, et les modes de travail ont assez profondément changé depuis 2 ans. En Europe le télétravail a été multiplié par 2,75 en 2 ans. Alors pourquoi l'ouest lyonnais serait dans une tendance totalement inverse ??	L'onglet "FAQ" de cette plateforme répond également à une partie des questions posées.  Sur les études de fréquentation : Lors de l'étude de 2017, le potentiel voyageur du TPC était estimé à 4000 voyageurs/jour, sur la base d'hypothèses de rabattement a minima (usages actuels des bus, pas d'anticipation d'une évolution de l'espace public plus favorable aux piétons et aux cycles...) et de cabines de grande taille peu fréquentes.
	Modely ne semblait pas adapté au TPC au regard des conclusions EGIS / URBA Lyon / ARCADIS. Quelles sont les mesures correctives pour affiner la projection? Quels retours des autres TPC entre la projection et le réel? Merci	Les dernières études en 2020 ont été réalisées avec le même outil de modélisation multimodal utilisé au sein de la Métropole lyonnaise (Modely), mais avec des hypothèses plus affinées (évolution de l'espace public permettant un meilleur rabattement piéton et cycles, cabines plus petites mais plus fréquentes). Cet outil a de plus été mis à jour en 2021 en prenant notamment en compte les derniers aménagements, les potentiels d'évolution issu du PLUH révisé, les lignes de transports en cours de construction ou inscrites au plan de mandat, l'arrêt de l'Anneau des Sciences.
	La modélisation a-t-elle pris en compte les évolutions en cours dans le télétravail, le covoiturage, les ateliers de coworking, bref tout ce qui réduit les déplacements individuels ?	Elles donnent donc un potentiel voyageur de 16 000 à 23 000 voyageurs/jour à horizon 2030. Cela confortait ainsi l'intérêt d'un tel mode pour desservir ce territoire fracturé et justifiant le lancement de l'étude de faisabilité. A l'issue de celle-ci, la fréquentation estimée à la mise en service est de 10 000 à 20 000 voyageurs/jour selon les fuseaux étudiés.
	L'intermodalité ne concerne que le TPC et le réseau actuel. Pourquoi ne pas avoir pris en compte les améliorations de lignes prévues dans le mandat (C20 et 14) et le métro E ?	En ce qui concerne l'évolution des modes de travail, la crise sanitaire a effectivement développé le télétravail. Avant la crise sanitaire, on observait une proportion de 7% de
	Pourquoi les fuseaux BHNS n'ont pas été modélisés avec Modely ?	
	Pourquoi ce dossier SETEC n'est il pas mis à disposition de tous ???????	
	Pourquoi n'y a-t-il aucune comparaison entre le le TPC, le HBNS et le réseau existant ?	
Le dossier de consultation parle de 40000 voyages par jour alors que dans les réunion publique d'hier et l'atelier d'aujourd'hui le fuseau le plus favorable du TPC parle de 19000 voyages par jour dont 16000 en report modal. Comment expliquez-vous cet écart ?		



	<p>Il y a problème de cohérence dans les chiffres du Sytral :  +27500 habitants, mais dans quelle commune alors que la démographie de Ste Foy et La Mulatière n'a pas évolué entre 2008 et 2018 ?  +24 % nombre de déplacements (59 K à 73 K)  Rabattement à pied et vélo uniquement, soit utilisateurs de proximité uniquement  Peu de gares sur le trajet, soit utilisateurs de proximité uniquement  Outil Modely non adapté au TPC (TPC Lyon est un prototype)  Comment croire ces chiffres ?</p>	<p>télétravailleurs, cette proportion est passée à 27% au plus fort de la crise avec des inégalités fortes selon les secteurs d'activité et le type d'emploi occupé.</p> <p>Outre le fait que la proportion de télétravailleurs n'est à ce jour pas stabilisée, les observateurs manquent de recul par rapport à l'influence du télétravail sur la fréquentation des transports en commun à ce jour affectés également par la crise sanitaire.</p> <p>Il y aura donc une influence probable du télétravail mais qui reste à ce jour inquantifiable.</p> <p>Pour autant, cette influence ne sera perceptible que pour certaines tranches de la population (les jeunes ou les personnes occupant des postes non télétravaillables ne sont pas concernés par exemple, de même que les déplacements autres que les trajets domicile-travail), de plus des études tendent à montrer que si les déplacements domicile travail diminuent en télétravail, ils sont partiellement compensés par d'autres déplacements. Le besoin de mobilité reste donc présent.</p> <p>L'étude d'impact environnementale sera réalisée à l'issue de la concertation préalable, si le SYTRAL décide d'approfondir un fuseau ou une alternative BHNS.</p>
Métro E	L'éventuel abandon du métro E donne-t-il plus de chances au Métro d'arriver à Francheville?	<p>Les alternatives métros dans le périmètre considéré ne répondent pas au besoin de mobilité et aux fréquentation escomptées. Dans le corridor du projet, compte tenu du dénivelé et du contexte géotechnique, la construction d'un métro entraîne des coûts importants (150 à 200 millions d'euros / km) qui ne sont pas justifiés par la densité actuelle et à venir des quartiers traversés.</p> <p>Le projet du métro E (ou ses alternatives) et le projet de transport par câble sont indépendants et complémentaires et contribuent à une desserte optimale du territoire de l'ouest de la métropole en transports en commun. Ils répondent ainsi à des besoins différents en offrant des réponses adaptées à chaque territoire.</p>
Technologie	mono câble ou 3S pour les vélos? toujours pas la réponse	Le choix de technologie est ouvert à la concertation. Que ce soit en 3S ou en monocâble, l'import de vélos sera possible dans les cabines.

<p>Parc relais</p>	<p>Pour ma part je pense que ce débat est tronqué si vous n'intégrez pas les flux automobiles. A quel endroit les gens de l'extérieur vont-ils se garer ? Ne pas prévoir de parkings relais va directement réduire la rentabilité de l'offre intermodale.</p>	<p>Il n'est globalement pas envisagé de créer des parcs relais voitures aux stations intermédiaires du projet dans la mesure où elles s'insèrent dans un tissu urbain constitué.</p> <p>La priorité est de privilégier les rabattements sur ces stations par l'aménagement des lignes de bus, en développant l'accessibilité pour les modes actifs en réaménageant trottoirs et pistes cyclables si besoin et en créant des parcs de stationnement sécurisés cycles. Il est par ailleurs prévu l'emport des vélos et des trottinettes dans les cabines.</p> <p>Le projet est connecté à des axes importants de transports, dans une dynamique d'intermodalité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le train, avec le Tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) à la gare de Francheville;</li> <li>- Le pôle d'échanges de Perrache (pour le fuseau nord);</li> <li>- le métro, le tramway et le train à Lyon, selon les fuseaux étudiés (métro A, métro B, T1, T2, T10) ;</li> <li>- le pôle bus de Taffignon ;</li> <li>- les Voies Lyonnaises, selon les fuseaux étudiés (lignes 5 et 9).</li> </ul> <p>Toutefois, si la question d'un parc relais ne s'impose pas de prime abord, cette option pourra être étudiée finement par le SYTRAL, notamment si elle fait l'objet d'une forte demande de la part des habitants et acteurs concernés, de préférence au niveau d'une des stations terminales.</p>
<p>Gare Francheville et Tram Train</p>	<p>Comment parler d'intermodalité et ne pas approfondir le TTOL au motif qu'il ne relève pas de la compétence du Sytral ? et l'option de travailler ensemble avec la Région ?</p> <p>Peut-on mettre des vélos dans le tram-train?</p>	<p>Le SYTRAL et la Métropole de Lyon se sont exprimés auprès de la Région Auvergne Rhône Alpes, qui a la compétence sur cette ligne ferroviaire, sur la nécessité d'un renfort de la ligne de tram-train de l'Ouest Lyonnais (TTOL) pour améliorer la desserte ferrée sur la ligne Brignais-Saint Paul, avec notamment un passage à une fréquence au quart d'heure. Depuis septembre 2021, plusieurs rencontres Région, Métropole, SYTRAL ont eu lieu sur un ensemble de sujets liés à ce type d'interfaces. Le TTOL et le transport par câble sont complémentaires, pour répondre aux besoins de mobilité du territoire. Une station du transport par câble est d'ailleurs envisagée à la gare de Francheville.</p> <p>L'intégration tarifaire, c'est à dire la possibilité d'accéder au TTOL avec un ticket ou abonnement TCL, a fait l'objet d'un accord politique et devrait devenir effective dans le courant de l'année 2022.</p> <p>Il est effectivement possible de mettre des vélos dans le tram-train.</p>
<p>Accessibilité</p>	<p>La station La Graviere sera totalement déconnectée des arrêts de bus Francheville Taffignon et La Graviere de Beaunant. Avez-vous prévu des travaux pour faciliter la circulation des piétons vers le TPC ?</p>	<p>La priorité est bien de privilégier les rabattements sur ces stations par l'aménagement des lignes de bus, en développant l'accessibilité pour les modes actifs en réaménageant trottoirs et pistes cyclables si besoin et en créant des parcs de stationnement sécurisés cycles.</p>

	Et quid des personnes âgées ?	L'accessibilité est une préoccupation constante et générale du réseau de transports en commun. Le transport par câble permet d'offrir une accessibilité optimisée pour les personnes à mobilité réduite ou contrainte : personnes en fauteuils roulant, personnes avec enfants en bas âge, personnes âgées, personnes avec béquilles, personnes malvoyantes ou malentendantes... à condition de le concevoir dès l'origine. Les points d'attention particuliers seront travaillés en étroite collaboration avec les associations de personnes à mobilité réduite, dès la conception du projet, permettant ainsi d'atteindre le même niveau d'accessibilité que le reste du réseau. Par ailleurs, il est actuellement prévu du personnel en station afin de conseiller, guider ou intervenir le cas échéant.
	quid vélo et PMR en mini cabine Monocable?	La technologie monocâble est compatible avec l'emport des vélos dans les cabines et l'accès PMR.
	vous parler d'une hauteur pour accéder au TPC de quel hauteur parle t-on ?	Cette hauteur varie selon la station considérée. Vous trouverez davantage de détails dans les études de faisabilité ( <a href="https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/116/">https://destinations2026-sytral.fr/processes/tpc/f/116/</a> )  Il faut cependant garder en tête que ces études sont très amont, les éléments de calculs ont été fondés sur des hypothèses, des ratios et des retours d'expériences d'autres systèmes similaires. En effet, ces études visaient à travailler l'intérêt et l'opportunité du mode ainsi que les tracés possibles et rendant le meilleur service en termes de transport.
Solutions alternatives	Les solutions alternatives seront elles étudiées ?	Les propositions d'alternatives proposées, y compris celles qui ne relèvent pas de la compétence du SYTRAL, pendant la concertation seront prises en compte dans le bilan de la concertation.
	Si on parlait seulement de ce qui est acceptable pour la population : le TTOL, le Métro E, les bus, les pistes cyclables ?	
	Merci de bien vouloir examiner l'hypothèse d'une halte ferroviaire TER (future desserte tram-train ?) en connexion avec une station du TpC au nord du site du technicentre.	
Vélo et pistes cyclables	Question technique: est-il possible de mettre son vélo dans le téléphérique / combien de vélo peut on emporter par cabine	L'emport de vélos sera possible dans les cabines du transport par câble. Le nombre de vélo pouvant être emporté simultanément sera défini dans les études ultérieures et avec le constructeur.
Dispositif de concertation et processus de décision	L'acceptabilité sociale est fondamentale dans ce projet. Toutefois, la population de Francheville est contre (sondage SYTRAL/ sondage Mairie Francheville). Comment s'assurer de cette faisabilité avec un tel risque de contentieux?	Nous sommes actuellement en phase d'études de faisabilité : cela signifie que l'opportunité et de nombreux aspects du projet sont encore ouverts : fuseau, mode, technologie, etc. Le SYTRAL a donc décidé d'organiser une concertation préalable à cette période précise car les études sont suffisamment avancées pour constituer une base sérieuse pour échanger avec le public. Il est aussi suffisamment tôt dans l'élaboration du projet pour le faire évoluer, voire de l'arrêter.
	En dehors des modélisations très théoriques, est-il prévu de faire une étude de marché avec de "vraies gens" ? Pour connaître motivations et freins (acrophobie évoquée tout à l'heure, claustrophobie, naupathie et autres freins évoqués sur la plateforme)	

	<p>Tout se passe donc comme si le TPC est un acquis....quand sera t il possible de parler des alternatives sérieuses a ce TPC ???</p> <p>Pourquoi le SYTRAL considère-t-il comme acquis le TPC ?</p> <p>quand les moyens alternatifs oubliés par le SYTRAL seront ils abordés ?</p> <p>Et est-ce que le SYTRAL va ENFIN écouter la majorité de la population contre le TPC ?</p> <p>Pourquoi la seule réunion « physique » a t'elle lieu à Francheville ? Nous demandons des réunions similaires à Ste Foy et à la Mulatière.</p>	<p>La concertation préalable offre la possibilité de débattre de l'opportunité du projet, des choix de fuseaux préférentiel, du mode en lui-même, des alternatives envisagées et de l'insertion du projet. Toutes les contributions apportées sur le projet seront prises en compte dans le bilan de la concertation.</p> <p>A l'issue de cette concertation, le SYTRAL en tirera les enseignements et délibérera au printemps 2022 sur la poursuite des études si l'opportunité du projet, ou d'une alternative est confirmée.</p> <p>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 (morand-campagne@garant-cndp.fr.). Ils s'assurent de la pertinence, de la qualité et de la sincérité des informations diffusées puis rédigerons leur propre bilan de la concertation, en toute indépendance.</p>
<p>Renforcement des bus - Optimisation de l'existant</p>	<p>Effectivement, les solutions ne sont elles pas a rechercher d abord sur l'optimisation de l'existant avant de construire un téléphérique "a la mode"?</p> <p>Combien de temps gagné actuellement grâce à la voie bus unique sur Choulans?</p>	<p>Le projet de ligne de transport par câble n'a pas vocation à se substituer à cette optimisation mais à la compléter.</p> <p>Par ailleurs, la seule amélioration de l'existant ne suffit pas à répondre aux besoins de mobilité identifiés sur ce territoire.</p> <p>Les renforts des bus peuvent être une solution pour une partie du périmètre d'étude; mais sur l'ensemble, renforcer le réseau bus, implique la création de voies réservées aux bus et la priorité aux feux, faute de quoi les bus sont dépendants des embouteillages ou congestions au même titre que les voitures individuelles et n'offrent pas un temps de parcours fiable. Faute de telles dispositions, augmenter le nombre de bus ne permet pas de gagner du temps par rapport aux véhicules particuliers.</p> <p>Créer des voies réservées et la priorité aux feux pour les bus reste une solution intéressante qui a cependant un impact fort sur la circulation générale dans le secteur et doit être acceptées des habitants.</p> <p>il est encore trop tôt à ce stade pour évaluer l'impact du site propre crée montée de Choulans sur les lignes l'empruntant. Des améliorations notamment en termes d'amplitude horaire ont été votées en conseil syndical de décembre pour la ligne C20 en heure de pointe du soir avec une fréquence de 15 minutes. Des améliorations vont se poursuivre sur l'axe montée de Choulans.</p>
<p>Insertion des pylônes et stations</p>	<p>Quelle hauteur pour les stations ?</p>	<p>Cette hauteur varie selon la station considérée. Vous trouverez davantage de détails dans les études de faisabilité (<a href="https://destinations2026-">https://destinations2026-</a></p>



	<p>Les points jaunes sur votre plan indiquent-ils les emplacements des stations ?</p>	<p>sytral.fr/processes/tpc/f/116/)</p> <p>Il faut cependant garder en tête que ces études sont très amont, les éléments de calculs ont été fondés sur des hypothèses, des ratios et des retours d'expériences d'autres systèmes similaires.</p> <p>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.</p> <p>Le nombre et l'emplacement des stations sont aussi ouverts à la concertation.</p>
<p>Interconnexion avec les autres modes</p>	<p>Dans l'hypothèse de la construction de la construction de la ligne E l'intermodalité ne consisterait elle pas à rabattre sur une des nouvelles station de la ligne E?</p> <p>Pour revenir sur le point 1 : j'avais une question sur l'intermodalité du réseau nord qui propose un fuseau encore en étoile vers le centre. Si intermodalité est forte vers Lyon Villeurbanne, est-ce que l'intermodalité Est Ouest avec connexion à Gerland (metro + T10 à terme) pourrait être une opportunité de connexion de périphérie à périphérie. Ce n'est pas évoqué dans votre présentation.</p>	<p>Nous prenons note de votre proposition en faveur du rabattement vers le métro E, elle sera prise en compte dans le bilan de la concertation.</p> <p>Toutefois ce projet de métro, s'il est confirmé, s'inscrit dans un horizon temporel différent du transport par câble et ne constitue donc pas une réponse adaptée aux besoins de mobilité identifiés à plus court terme.</p> <p>Nous vous confirmons que les fuseaux sud présentent l'intérêt d'une connexion au T10 à Gerland et donc un accès facilité à Saint-Fons, Feyzin et Vénissieux.</p>
<p>Intérêt et objectifs du projet</p>	<p>Pourquoi créer une ligne de TPC qui correspond à la ligne C19 pour un de ses fuseaux ? Cela prend actuellement 30 minutes maximum pour relier Francheville Taffignon à Perrache en desservant beaucoup plus d'arrêts. Cela serait plus pertinent de créer une ligne C19E qui irait jusqu'au Fort du Bruissin comme le C20E.</p> <p>Pourquoi se focaliser sur la connexion FRANCHEVILLE / LYON alors que de nombreuses autres communes ont des difficultés d'accès : Craponne, Tassin...</p>	<p>Nous prenons note de votre proposition en faveur d'une évolution de la ligne C19. Les différents fuseaux de transport par câble proposés ne proposent toutefois pas les mêmes dessertes.</p> <p>La présente concertation porte sur le projet de ligne de transport par câble entre Francheville et Lyon. Craponne et Tassin ont des besoins de mobilité propres et relèvent d'un autre corridor. Le projet de métro E, qui s'inscrit dans ce corridor, a fait l'objet, avec 3 autres lignes de métro, d'une consultation métropolitaine. Le métro E et le transport par câble répondent ainsi à des besoins différents en offrant des réponses adaptées à chaque territoire.</p>

