

Espaces forum

22 janvier 2022, parvis de la mairie, Francheville

COMPTE-RENDU

Intervenants

Animation

- Maryline GENEVRIER - Journaliste

> Intervenants

- Jean-Charles KOHLHAAS – Vice-Président délégué du SYTRAL
- Michel RANTONNET – Maire de Francheville
- Emilie MAMMAR, Adjointe au maire de Francheville
- Emilie BURQUIER – Directrice d'études SETEC
- Pierre MOGUET – Expert câbles pour le cabinet d'études CNA
- Séverine LARDELLIER – Responsable de la concertation, SYTRAL

> Garante CNDP

- Claire MORAND

Durée : 9h à 12h

L'espace forum « A votre écoute » du 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 sur la plateforme franchevillelyon-sytral.fr, ont été organisés 5 temps d'échanges de 20 minutes environ chacun, pour échanger sur le projet et ses alternatives avec les élus et les bureaux d'étude.

114 participants étaient présents.

Maryline Genevrier, animatrice, ouvre le premier temps d'échanges. Elle rappelle que l'objectif de ce forum est de permettre un échange en présentiel sur le projet de transport par câble avec les élus, qu'elle présente. Il s'agit d'entendre les contributions des participants, en direct, qui peuvent donner leur avis, commenter et proposer des alternatives. L'animatrice circule dans l'assemblée avec un micro pour donner la parole aux participants.

Le président de l'association « Touche pas à mon ciel », souhaite remercier le maire de Francheville pour son accueil en présentiel. Il s'interroge sur l'absence d'organisation d'autres réunions en présentiel sur le projet de transport par câble. Il souhaite signaler que l'association pense que le projet de transport par câble est inadapté sur le territoire Francheville / Sainte-Foy-lès-Lyon. Il indique que l'opposition est massive et est aussi très présente à Francheville. Il souhaite pouvoir sortir de l'impasse du projet de transport par câble. Il note et remercie le SYTRAL pour la main tendue quant à l'analyse des études alternatives. Il invite le maire de Francheville à organiser une consultation populaire comme Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière.

Un participant, habitant de Sainte-Foy-lès-Lyon, indique que sur tous les fuseaux, un pylône est installé à 15 mètres. Il s'étonne de ne pas avoir été concerté durant les études de faisabilité et s'interroge sur le sens de la démocratie participative qu'aurait le SYTRAL. Il aurait souhaité des échanges entre les élus et les habitants concernés avant même la concertation préalable. Il est interpellé par la méthode du SYTRAL sur la façon de décider le projet, voter le budget, recevoir les crédits de l'Etat sans avoir concerté.

Emilie Burquier, précise que les études de faisabilité ont pour but de vérifier que le projet est réaliste et faisable techniquement. C'est une première étape normale dans un long processus d'études, dans lequel l'optimisation a lieu ultérieurement. Ce processus prévoit des échanges avec les personnes concernées et l'optimisation pour limiter les impacts de l'insertion du projet.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, précise qu'aucun pylône n'est posé. Les études de faisabilité sont réalisées pour tous les projets, quels qu'ils soient. Les études de faisabilité sont réalisées pour déterminer si le projet peut fonctionner, mais elles ne déterminent pas précisément les emplacements des installations. Cela est le cas pour tous les projets.

Il explique la méthode d'élaboration des projets en général, et au SYTRAL en particulier. Il signale que la CNDP est satisfaite de la méthode de concertation du SYTRAL.

Avec les études de faisabilité, un comité de pilotage avec les élus locaux est organisé : des études complémentaires sont menées et l'avis des élus est écouté, ce qui permet d'éliminer des scénarios ou des impacts. Une fois un projet réduit à 2, 3 ou 4 scénarios faisables et acceptables par les élus locaux, la concertation commence ensuite et porte sur l'opportunité du projet, sur les tracés, sur les enjeux. C'est après cette première étape que l'on mène des études d'insertion fines dans lesquelles on va rencontrer les populations précisément concernées : un pylône peut être déplacé de 10 mètres, 100 mètres, 200 mètres sans aucun problème. C'est précisément ce qu'il se passe en ce moment sur les projets de tramway T6 T9 et T10 par exemple. Cela ne se fait que quand le projet est décidé. Aujourd'hui, il n'y a aucun pylône qui est posé définitivement.

Michel Rantonnet, maire de Francheville, souhaiterait aussi entendre les avis des franchevillois. Il indique avoir demandé au SYTRAL cette réunion en présentiel et que les autres communes pouvaient en faire la demande. Il rappelle que Francheville se dirige vers une thrombose de la circulation si rien n'est fait. Le BHNS, compte-tenu de l'étroitesse et de la saturation des voiries, n'est pas adapté à Francheville ni à la rue du Commandant Charcot. Il faut donc soit passer en sous-sol soit dans les airs. La mairie de Francheville avait inscrit dans son projet municipal des propositions pour anticiper les problèmes de circulation. Les élus se doivent de faire des propositions et des projets et le transport par câble est un des projets de la mairie de Francheville. S'il aboutit, tant mieux, s'il n'aboutit pas, tant pis. Toutefois c'est une proposition qui est réaliste et qui existe dans de nombreuses villes d'Europe et du monde. Il ajoute que nous sommes en ce moment dans la concertation et que beaucoup de pays envieraient cette concertation. Il est normal que les services techniques du SYTRAL fassent des études. Il rappelle aussi qu'aucun pylône n'est posé.

Un participant, habitant du quartier de l'hôtel de ville de Francheville, considère que ce projet n'a pas d'intérêt pour Francheville-le-Haut. Il précise qu'il manque à Francheville des accès beaucoup plus rapides vers le métro. Il souhaiterait qu'un bus fréquent et rapide permettant depuis le Bruissin de rejoindre la gare d'Oullins serait utile. Il permettrait de renforcer la ligne 14, très chargée le matin et d'éviter que des habitants prennent leur voiture pour se garer au parking de Carrefour. Il souhaite le développement du tram-train et du métro E pour suivre l'évolution démographique du val d'Yzeron.

Un participant, habitant de Francheville et membre du collectif « Libre comme l'air », indique être favorable au projet de transport par câble, mais pas à n'importe quelle condition. Il remercie le SYTRAL pour les échanges sur la faisabilité du projet. Le départ au Chatelard est contestable. Il indique comprendre l'émotion des personnes qui imaginent un pylône dans leur jardin. Il rappelle que c'est une concertation dans laquelle

on peut discuter, en restant calme et réfléchir à des solutions pour diminuer la pollution. Il précise que ce n'est pas le métro E qui sera la solution à Francheville pour réduire la pollution.

Un participant, habitant du lotissement du jardin des Colombes à Francheville, souhaite aborder la question des pylônes et les nuisances sonores que cela va engendrer notamment ceux qui sont nécessairement situés en sortie de station, qui seront situés au raz des maisons du lotissement. Il souhaite savoir ce qui sera réalisé pour protéger du bruit de ces pylônes.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, rappelle que l'objectif du transport par câble est bien de rabattre rapidement vers le métro.

Il souligne que l'organisation des transports collectifs demande un accord entre toutes les villes, il ne faut pas améliorer les conditions de transport dans une ville au détriment d'une autre. Ainsi, il est difficile de dire aux habitants d'Oullins qu'on va supprimer la circulation sur le boulevard Emile Zola pour que les habitants de Francheville aient un site propre. Il n'est pas certain qu'ils soient d'accord. Tous les habitants ont le même poids et la même valeur.

Il indique que le SYTRAL travaille sur l'améliorations des transports collectifs. Il n'y a pas qu'une seule solution. Le travail est en cours sur le C20 et le 14 pour au moins avoir des priorités aux feux et des couloirs bus dans les zones saturées. Il indique que le SYTRAL travaille également sur le tram-train même si le projet est piloté par la Région.

Il faut multiplier les solutions pour multiplier les origines/destinations possibles pour réellement diminuer la part de la voiture. Le travail sur le métro E est en cours mais cela ne sera pas la seule solution, il n'ira jamais au Bruissin et il y a très peu de chances qu'il aille un jour jusqu'à Part-Dieu. On travaille sur un métro E Tassin-Bellecour différent du projet initial, qui est un projet qui tient la route.

Concernant les nuisances sonores, il indique s'être rendu à Toulouse pour étudier le transport par câble (avec une technologie 3S) et n'avoir entendu aucun bruit au pied des stations ni sous le pylône. A contrario, on entendait le bruit de la route à 1 km. Il rappelle avoir toujours été favorable à la technologie 3S car elle est plus efficace et nécessite moins de pylônes.

Pierre Moguet, expert câbles CNA, indique que de nombreuses solutions techniques sont en cours de développement pour réduire les émissions sonores, notamment au niveau des pylônes qui sont au droit des stations. Depuis quelques années sur les transports par câble urbains, des câbles spécifiques et des balanciers suspendus et amortis sont testés et on constate à une réduction de 20 à 30% des émissions sonores par rapport à celles constatées actuelles.

Michel Rantonnet, maire de Francheville, invite les participants à visionner le webinaire réalisé en juin, disponible sur la chaîne Youtube du SYTRAL, afin d'écouter le débat technique notamment sur le bruit et toutes les améliorations apportées aux transports par câble ces dernières années.

Concernant la station du Châtelard, il indique avoir entendu les réserves des habitants. Il précise avoir interpellé le maire de Chaponost pour lui proposer de décaler la station beaucoup plus haut entre Francheville et Chaponost pour éviter le point de départ du Châtelard et viser une zone qui ne concerne aucune habitation. C'est aussi l'intérêt de cette concertation : donner de nouvelles hypothèses de travail pour les techniciens.

L'animatrice informe les participants que ce temps d'échange est terminé et les invite à se diriger vers la sortie. Elle précise qu'ils peuvent s'informer, contribuer et poser leurs questions sur la plateforme. Les personnes qui n'ont pas pu poser leur question peuvent rester et participer au temps suivant.

Maryline Genevrier, animatrice, lance le deuxième temps d'échange.

Un participant, habitant de Francheville, souhaite savoir si une étude sur le stationnement des voitures des personnes qui vont prendre le transport par câble a été réalisée. Il souhaite également savoir où ces voitures vont stationner et combien il y en aura.

Une participante, habitante de Sainte-Foy-lès-Lyon, membre de l'association « Touche pas à mon ciel » et présidente du Comité de quartier du Centre, souhaite disposer de plus d'informations sur les solutions alternatives et leurs coûts. Premièrement, le tram-train dont on doit pouvoir améliorer le cadencement. Deuxièmement, l'amélioration de l'itinéraire et des horaires des lignes 14 et 17 qui permettent de rejoindre le métro B à Oullins, et l'augmentation des fréquences aux heures de pointes des lignes 49, C19 et 90. Autant de solutions alternatives partant de l'existant, non onéreuses et plus simples à mettre en place qu'un transport par câble et en complément d'un métro E réclamé par d'autres villes de l'ouest de Lyon.

Un participant, habitant de Sainte-Foy-lès-Lyon, indique avoir été frappé par le tableau de benchmark des autres transports par câbles dans le monde, il semble qu'une seule ligne de 6 kilomètres existe : celle de Medellin. Il semble que le transport par câble ne soit pas si simple à mettre en œuvre. Il se demande si ce projet n'est pas aventureux pour le SYTRAL, qui n'en est pas expert, au détriment des habitants, compte tenu des contraintes.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du Sytral, rappelle que la majorité des usagers viennent à pied emprunter les lignes fortes de transports collectifs, très peu viennent en voiture. Seuls 2% des personnes qui utilisent les transports collectifs lyonnais les rejoignent en voiture. Faire un terminus plus loin en comptant sur un rabattement essentiellement en voiture ne fonctionnera pas. Au métro B à Oullins, 71% des personnes qui viennent en voiture, dans le parc relai ou en stationnement plus ou moins sauvage autour, proviennent d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite. Cela vient d'être vérifié dans une étude. Les habitants de Francheville qui vont en voiture au métro B à Oullins sont une très faible minorité en comparaison. L'immense majorité des personnes qui prennent les transports collectifs proviennent de 500 mètres – 1000 mètres aux alentours de la gare ou de la station. Construire d'immenses parcs relais comme demandé à Alaï ne fonctionnera pas, car cela prendrait déjà trop de temps pour accéder à ce parking à Alaï. Le temps de rabattement doit toujours être plus faible que le temps en transport collectif.

Concernant les solutions alternatives, il précise que pour réduire la part de la voiture, il faut imaginer pleins de solutions différentes notamment de nombreuses interconnexions pour multiplier les origines-destinations. Le SYTRAL travaille en parallèle sur des corridors bus : la création de voies en site propres sur les voiries saturées par la circulation, sur les lignes C20, C19, 14. Pour la 14, le boulevard Emile Zola est problématique car saturé. Créer des voies bus y supprimerait la circulation voiture. Il n'est pas possible de favoriser une ville au détriment d'une autre.

Le SYTRAL travaille sur le métro E, qui est beaucoup plus compliqué, plus long à réaliser et beaucoup plus cher. Aujourd'hui, on ne sait pas faire techniquement ni environnementalement le tronçon Bellecour – Part-Dieu, qui était la demande des citoyens lors de la concertation de 2019.

Sur le tram-train, le SYTRAL travaille avec la Région, qui pilote le projet, pour faire avancer l'amélioration du tram-train. Selon le président de la Région, faire passer le tram-train au quart d'heure, il faut 500 millions d'euros, ce qui représente un fort investissement. Cela nécessite en effet de doubler les voies et de créer des évitements supplémentaires. Il se déclare très favorable à cet investissement qui prendra 5-6 ans si la décision est prise aujourd'hui. C'est un projet qu'il faut faire de toute façon.

Un participant s'interroge sur la prévision de fréquentation de 19.000 voyageurs par jour si majoritairement ce sont des personnes qui viennent à pied. Il souhaite savoir comment Modely parvient à cette estimation de 19.000 personnes, qui viendraient principalement à pied.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, précise que Modely est utilisé de la même manière pour tous les projets de transport, routiers comme collectifs. Ce sont les mêmes hypothèses sur l'ensemble des projets de la Métropole. Modely prend en compte le rabattement à pied sur 400 mètres autour des stations, le transport par câble est connecté au territoire dans l'outil. Dans les études de faisabilité, les déplacements pris en compte ne sont pas uniquement les déplacements domicile-travail mais aussi d'autres activités dans les 2 sens. Elle rappelle également qu'il n'y a pas que les habitants des communes traversées qui prennent le transport par câble.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, ajoute que Modely calcule la population habitation/emploi à 500 mètres autour de chaque station, c'est la majorité des usagers qui se rabattent vers le transport. Il calcule ensuite

le rabattement pour ceux qui se rabattent en vélo, puis en voiture. Ce sont des parts différentes selon les modes. Quand on parle de 19.000 déplacements, cela équivaut à 9.500 personnes car la majorité du temps un trajet se réalise en aller/retour.

Pour lui, la longueur de la ligne est la question la plus importante du débat. Il rappelle que la demande d'un projet de transport par câble sur la ligne Francheville-Lyon émanait de tous les maires à l'arrivée de la majorité actuelle au SYTRAL. Les études de préféabilité indiquaient que cette ligne semblait la plus intéressante en nombre d'habitants et d'emplois concernés. Avec le recul, peut-être qu'on aurait dû, pour le premier projet de transport par câble du SYTRAL, partir sur un projet plus petit. Il est encore possible de se le dire, on le décidera à l'issue de la concertation.

Michel Rantonnet, maire de Francheville, rappelle que, si rien n'est fait, la situation de la circulation sera catastrophique dans les 5 à 10 ans qui viennent. Les solutions alternatives de bus sont intéressantes mais les bus ne peuvent pas rouler plus vite compte-tenu de la thrombose de la circulation. Même si la fréquence est améliorée, le réseau de voiries ne permet pas de faire plus aujourd'hui en l'état. S'il y a un métro, c'est à l'horizon de 20 ans.

Les élus, au-delà des intérêts particuliers parfaitement légitimes, se doivent d'avoir des projets, des idées. Cette idée de transport par câble était inscrite dans le projet municipal à Francheville. Aujourd'hui la concertation est ouverte, qui alimente des études techniques menées par le SYTRAL. Il est important d'entendre mais il faut absolument proposer des solutions alternatives, être imaginatif et volontariste. Le SYTRAL a la volonté d'améliorer les choses pour répondre aux demandes des élus. L'objectif est de faire baisser la part de la voiture sur le réseau viaire et les stationnements. L'objectif est d'avoir une batterie de solutions de rabattement pour que les gens ne prennent plus la voiture. 4000 nouveaux voyageurs laisseraient leur voiture.

Un participant, habitant de Francheville, souhaite savoir comment il est possible de justifier la mise en œuvre du projet de transport par câble par rapport aux chiffres d'engorgement de l'axe Craponne - Tassin - Point du jour. Il souhaiterait savoir sur quels chiffres les études ont réalisées.

Un participant, habitant de Francheville, trouve paradoxales les déclarations des élus sur le grand nombre de personnes qui traversent la ville alors qu'il indique avoir calculé qu'il n'y aurait que 700 personnes par jour qui partiraient de Taffignon à Gerland. Il souhaite savoir comment on peut justifier un projet de transport par câble qui transporte 30 personnes par heures pour un tel coût en argent public.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, indique que le transport par câble ne dessert pas que le quartier de Taffignon. Il dessert beaucoup plus d'habitats autour. Le modèle Modely étudie tous les emplois, les habitants autour des stations. Il n'y a pas que la zone de Taffignon qui est concernée.

Concernant l'axe de circulation Craponne / Tassin / Point du jour, il précise que ce n'est pas parce qu'il y a des besoins de déplacement sur cet axe, qu'il n'y en a pas entre Francheville et Lyon. On répond aux besoins des autres axes de circulation avec d'autres solutions. D'autres projets comme le métro E ou le tram-train qui, sans aller jusqu'à Messimy, peuvent répondre à une partie de cet engorgement. Sur l'axe Craponne-Tassin, il y a un enjeu très fort sur lequel nous n'avons pas aujourd'hui de solution, avec déjà 12 000 usagers des transports en commun. Mais cela n'entre pas dans les enjeux du projet de transport par câble entre Francheville et Lyon. Il y a un morceau de site propre entre Vaugneray, Craponne et Tassin, qui n'est pas très efficace aujourd'hui. L'amélioration de cet axe en mode lourd n'est pas encore en projet mais le SYTRAL y travaillera dès qu'il en aura la possibilité.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, ajoute que la ligne de transport par câble ne sert pas qu'à desservir Taffignon - Gerland. Les études prennent en compte aussi l'ensemble des déplacements entre les différentes stations de la ligne. 19 000 est donc le chiffre de l'ensemble des voyages réalisés par la ligne de transport par câble.

L'animatrice informe les participants que ce temps d'échange est terminé et les invite à se diriger vers la sortie. Elle précise qu'ils peuvent s'informer, contribuer et poser leurs questions sur la plateforme.

Maryline Genevrier, animatrice, lance le troisième temps d'échange.

Une participante, habitante de Sainte-Foy-lès-Lyon, utilisatrice du bus C20E, explique qu'une même solution de transport ne peut convenir à la fois à Francheville-le-Haut et à Francheville-le-Bas. Pour elle, le système du câble est effrayant. Sur le tracé Francheville <-> Perrache, il y aurait 3 boucles. Dans l'étude de faisabilité page 38, il est expliqué que la mission des agents sur le quai est d'organiser les flux de personnes entrants et sortants de la cabine. Elle comprend qu'ils feraient descendre certaines personnes pour en faire monter d'autres, qu'il faudrait téléphoner en amont pour monter en priorité et qu'il faudra monter et descendre à chaque boucle. Cette organisation semble complexe.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du Sytral, indique qu'un transport par câble ne fonctionne pas de cette façon. La seule boucle que réalise la cabine est de terminus à terminus. Il n'y aura pas de rupture de charge sur le trajet pour les usagers dans la cabine et il ne sera pas nécessaire de faire descendre les gens pour prendre d'autres cabines et continuer sur la ligne. La réservation à l'avance ne sera utile que pour les PMR qui le nécessitent mais pas pour le reste des usagers.

Pierre Moguet, expert câble CNA, explique qu'il y a 3 boucles de câble. Cependant, les cabines ne réalisent qu'une seule boucle : elles partent du point de départ, Francheville, pour aller à Gerland, Jean-Jaurès ou Perrache. La cabine se déplace entre les deux extrémités. Mais techniquement, il n'y a pas un seul câble pour faire le trajet, ce qui explique qu'il y ait 3 boucles de câble avec 3 motorisations différentes pour faire fonctionner le système. Personne ne sort dans la cabine pour remonter dans une autre. Il n'y a qu'un trajet.

Un participant, habitant de Francheville-le-Haut, a des interrogations sur la station du Chatelard. Il n'est pas convaincu de l'hypothèse selon laquelle il y a peu de personnes qui se rendront au Chatelard en voiture pour prendre le téléphérique. Des usagers provenant de Brindas et des autres communes viendront à la station. Il se demande si la station aux Chatelard sera utile aux Franchevillois alors qu'il serait possible de faire des navettes à haute fréquence pour traverser la ville. Cela permettrait d'éviter d'installer une station au Chatelard dans un endroit préservé. Pour accueillir les flux de voiture, il faut construire des parkings. Installer une station à la gare de Francheville avec des navettes de bus, qui possède déjà des parkings qui peuvent être agrandis, serait plus judicieux.

Un participant intervient pour rappeler que l'objectif de la concertation est bien de débattre de l'opportunité du projet. 4 tracés sont aujourd'hui définis mais massivement rejetés par les populations survolées. Il souhaite être assuré que si le projet est maintenu, ce sera bien sur l'un de ces tracés et pas sur un 5e qui n'aurait pas été soumis à la concertation.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, rappelle que l'intérêt de la concertation est de faire progresser le projet ou de l'abandonner. S'il est décidé de maintenir un projet à l'issue de la concertation, Le tracé choisi peut être modifié en partie pour tenir compte des contributions qui ont émergées durant cette concertation. La proposition d'un départ à la gare de Francheville au lieu du Chatelard fait partie de ces possibilités. Il n'y aura pas de 5^{ème} tracé « qui sort du chapeau ».

Les modifications d'emplacement des stations seraient plutôt à la marge sauf si une idée fulgurante à laquelle personne n'a pensé auparavant qui émerge de la concertation.

La station à la halte du Tram-Train dessert Francheville-le-Bas alors que l'intérêt est aussi de desservir Francheville-le-Haut avec le transport par câble. Si Francheville-le-Haut n'est pas desservie, il est possible de faire du rabattement en bus. L'objectif est d'avoir le moins de voitures possibles sur le terminus et d'avoir un réseau de bus en rabattement.

Le temps de parcours moyen n'a pas bougé depuis 60 ans, mais il n'est pas le même en Ile-de-France et en région lyonnaise. Aujourd'hui, les infrastructures permettent d'aller plus loin en dehors de la ville. Si le temps de trajet des usagers est supérieur à 50 minutes en transport en commun, ils privilégient la voiture.

Michel Rantonnet, maire de Francheville, explique que rien n'est arrêté pour la station au Châtelard. L'objectif de la concertation est aussi d'échanger sur le sujet. Une solution peut être de partir de la gare vers l'IRIS avec une liaison avec les TER une fois que les fréquences seront plus hautes, avec un billet unique. Il peut être aussi décidé de capter plus de flux en allant au-delà, jusqu'au chemin des Mouilles à Chaponost. Cela permettrait d'éviter du

rabattement vers Francheville. Plusieurs solutions sont possibles pour limiter les véhicules. Si rien n'est fait d'ici 5 à 10 ans, les routes seront saturées et les bus ne pourront plus circuler. Le Métro E qui est nécessaire, notamment à Tassin, est à un horizon de 20 ans. Il est demandé aux élus des propositions et une cohérence de raisonnement.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL ajoute que la tarification unique TTOL-TCL est en discussion avec la Région. L'objectif serait de la mettre en place avant la fin de l'année.

Un participant, président de l'association « AGUPE » à Sainte-Foy-lès-Lyon, souhaiterait savoir si les vitesses des vents qui balayent le plateau fidésien ont véritablement été étudiées. Il se demande à quelle vitesse de vent doit-on arrêter les cabines.

Un participant, représentant de l'association « Touche pas à mon ciel », habitant de Sainte-Foy-lès-Lyon explique que le tracé du transport par câble serait de 6-7km, ce qui en ferait l'un des plus longs du monde. Aucun autre téléphérique urbain ne survole autant d'habitations. Il demande si le SYTRAL ne prend pas des risques techniques et financiers importants par rapport à ce projet, qui semble aventureux et qui n'existe nulle part ailleurs.

Un participant, habitant de Francheville, explique qu'une station à Francheville-le-Bas ne conviendrait pas non plus aux habitants de ce secteur. Il y aura un désagrément pour les habitations survolées avec des nuisances sonores, le passage des cabines, la covisibilité et l'ombre. La perte de valeur des maisons est importante. Il souhaiterait savoir comment va être organisée l'indemnisation des maisons.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, explique qu'il y a peu de maisons survolées sur les projets actuels. Il s'agit actuellement d'une phase de concertation préalable : l'insertion fine des pylônes est encore à travailler avec les habitants. C'est le seul mode de transport pour lequel la loi prévoit une compensation de perte de valeur pour les biens survolés dans le cas où il y a un impact. Les habitants de Francheville-le-Bas sont déjà impactés par le Tram-Train, notamment lors du coup de klaxon obligatoire à l'entrée du tunnel à chaque passage de train. Aucune indemnisation n'a été prévue. L'impact sonore est fort aussi pour un tramway mais aucune indemnisation n'est prévue. On a en France le plus grand nombre de kilomètres de voirie par habitant, ce qui fait qu'on a une part modale de la voiture qui est extrêmement importante. Les nuisances liées à la voiture sont 10 fois supérieures à celles des transports collectifs. A chaque fois qu'on fait un projet de déplacement, quel qu'il soit, il y a des impacts. Et si on remplace toutes les voitures thermiques par des voitures électriques, il va falloir construire beaucoup de centrales d'électricité. Les transports collectifs sont la seule solution.

Pierre Moguet, expert câble CNA, répond que les études menées entre 1995 et 2020 sur les stations disponibles entre Brindas et Bron ont été intégrées un modèle pour vérifier l'adaptation du transport par câble au territoire. Les résultats sont très favorables puisqu'avec les vitesses de vent constatées, le transport par câble est disponible quasiment 100% du temps que ce soit en monocâble et en tricâble.

Un participant souhaiterait savoir à partir de quelle vitesse de vent il faudrait arrêter le transport par câble et le ramener en station.

Pierre Moguet, expert câbles CNA, répond qu'il y a deux vitesses de vent : une vitesse de 25 mètres par seconde en monocâble et une vitesse de 30 mètres par seconde en tricâble. Ces seuils sont issus des réglementations. Il y a des systèmes de surveillance en place sur l'installation qui déclenchent à partir de 20 mètres par seconde par seconde une alarme et un ralentissement de l'installation pour pouvoir maintenir les cabines en fonctionnement, pour le monocâble. Lorsque les 25 mètres par seconde sont atteints, l'installation est arrêtée. 20 mètres par seconde est un seuil de surveillance, de déclenchement d'alarme et de réduction de vitesse. 25 mètres seconde est un seuil d'arrêt. En tricâble, ce seuil est de 25 mètres par seconde et l'arrêt est à 30 mètres par seconde. Le seuil de 70 km/h en œuvre sur le transport par câble de la Réunion est un choix d'exploitant, inférieur aux normes qui viennent d'être énoncées. Il n'y a aucun risque.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, explique que c'est le Service Technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) qui définit ces normes. En 2011, la réglementation était à 70km/h. Aujourd'hui, la réglementation est à 90 km/h pour le monocâble et à 108 pour le 3S. Cela n'interdit pas à un exploitant de prendre une marge de sécurité. Ça dépend des conditions d'exploitation. Sur les quinze dernières années, il n'y a pas eu de telle vitesse de vent. Si elles étaient plus fréquentes, on prendrait une marge de sécurité supplémentaire.

Sur la question du risque que prendrait le SYTRAL sur une ligne aussi longue, il explique qu'il ne s'agit pas du transport par câble le plus long du monde ni celui qui survole le plus d'habitations. En Amérique du Sud, ils survolent beaucoup plus d'habitations et sont très longs, comme à Medellin. En revanche, ce projet a été choisi car il répond à la demande des maires de Chaponost, Francheville, Oullins, Sainte-Foy-lès-Lyon d'inscrire le transport par câble au plan de mandat du Sytral 2016-2020 et non de seulement l'étudier. L'ancienne équipe a inscrit des études. Il y

avait donc des études qui montraient que 8 fuseaux étaient possibles dans la métropole et que ce projet-là était le plus intéressant. Il aurait peut-être été plus intéressant de proposer à ce moment-là un transport par câble plus petit.

Michel Rantonnet, Maire de Francheville, rappelle que les élus se doivent d'avoir des projets et de les partager avec leurs citoyens. Ce projet a été partagé avec les Franchevillois lors de l'élection municipale. Il a été inscrit dans les élections municipales comme projet. Les élus de Francheville avaient demandé des études et la faisabilité d'un transport par câble en 2018. Il y a 59 000 déplacements quotidiens pour les trois communes vers le centre de Lyon. Si aucune alternative à la voiture n'est envisagée, il aura une thrombose complète des routes. A cause de l'éloignement, le nombre de voitures ne va pas baisser. Les élus sont conscients du préjudice visuel. Ce sera au SYTRAL de veiller, une fois que le tracé définitif aura été choisi, à la meilleure insertion paysagère. Il ne pourra jamais être reproché aux élus de porter des projets et de les partager avec leurs électeurs, d'être cohérents et de proposer des solutions alternatives à la congestion. Le métro à Alai est à un horizon de 20 ans et on ne pourra pas tenir jusqu'à là. Quelle que soit l'amélioration de fréquence des bus, ils ne pourront plus circuler dans quelques années.

Emilie Mammar, adjointe au maire de Francheville, rappelle que Francheville souffre d'un déficit d'offre de transports en commun. 68% des déplacements s'effectuent en voiture alors que cela représente 26% des déplacements à Lyon. Il y a une augmentation de la population de la métropole : 15 000 nouveaux habitants par an. Il y a des contraintes réglementaires avec la ZFE. Une concertation est organisée en ce moment sur ce sujet. Il est donc nécessaire de réduire la part de la voiture, c'est une obligation réglementaire. Il y a une adéquation à trouver avec l'offre de transport en commun, actuellement déficitaire, qui doit être plurielle. C'est aujourd'hui que cela doit se programmer pour éviter de mettre en péril notre liberté de nous déplacer d'ici 10 ans.

L'animatrice informe les participants que ce temps d'échange est terminé et les invite à se diriger vers la sortie. Elle précise qu'ils peuvent s'informer, contribuer et poser leurs questions sur la plateforme.

Maryline Genevrier, animatrice, lance le quatrième temps d'échange.

Un participant, président du Chatelard, indique que le Chatelard est un centre spirituel et un poumon vert. Ce centre a eu le soucis de préserver les espaces verts et les espèces animales. C'est un poumon vert qui est identifiable sur la région. C'est aussi une zone de calme. Hors crise sanitaire, 4000 personnes viennent réaliser des retraites spirituelles. Il ne souhaite pas discuter du bien-fondé du schéma. Toutefois, une station et un parking seront installés à la place d'une prairie qui disparaîtra. Il s'agit d'une démarche qualifiée « d'écologique » alors qu'elle vient pourtant supprimer des zones protégées. Il ne comprend pas la cohérence du projet.

Une participante, habitante de Francheville et présidente de l'association syndicale des copropriétaires du jardin des Hespérides, souhaiterait savoir ce que pense l'architecte des bâtiments de France de la proximité du transport par câble avec les bâtiments classés. Par ailleurs, l'étude de faisabilité compare le BHNS et le transport par câble alors que tout démontre que le BHNS n'est pas une solution faisable. Il y a des alternatives : il suffit d'améliorer l'existant comme le C20, le C19 et le 14. Les temps d'attente sont très longs, notamment 31 minutes avec la 14 pour se rendre au métro B. En 13 minutes, il est possible d'aller à Gorge du Loup avec le Tram-Train, dont il faudrait améliorer la cadence. Elle voudrait savoir pourquoi il n'y a pas de bus pour desservir la gare de Francheville, ce qui n'a pas de sens. Le transport par câble ne paraît pas adapté au besoin. Il est surévalué en termes de fréquentation, sous-estimé au regard de l'investissement et il n'est pas écologique. Elle partage aussi son inquiétude vis-à-vis des pylônes.

Un habitant, représentant du collectif « des arbres, pas des câbles », indique tenir au site du Chatelard dans sa configuration actuelle. Il s'agit d'un endroit boisé qu'il est nécessaire de préserver. La cinquantaine de familles appartenant au collectif ne voit pas l'utilité du projet. Ils pensent que les alternatives n'ont pas été étudiées. Il cite un article paru l'an dernier dans la Tribune de Lyon montre que les élus du Sytral ne renonceront pas au projet de transport par câble malgré la concertation organisée. Il se demande quand le Sytral va écouter l'avis des participants qui ne veulent pas du transport par câble.

Une participante, habitante de Francheville et membre du collectif « Libre comme l'air », invite tous les habitants à participer à cette concertation, qu'ils soient pour ou contre. La concertation est un mode d'expression démocratique. Pour elle, tout le monde fait partie du problème : de nombreux participants possèdent un véhicule ou plus, elle y compris. Or, l'urgence climatique pousse à réduire les déplacements en voiture individuelle. Le temps de trajet en bus de Francheville-le-Haut jusqu'à Bellecour est de 50 minutes et 1h15 pour aller ailleurs dans Lyon. Il faut diminuer ce temps de trajet. La ligne 14 passe par une rue très étroite, donc augmenter la fréquence de la ligne ne permettra pas d'avancer plus vite aux heures de pointe. La solution ne peut être que celle-là. Elle souhaiterait savoir comment attirer les usagers vers un départ au Chatelard. Elle pense aux habitants de Chaponost et Brindas qui seraient très intéressés par ce transport. Pour elle, les parkings relais ne sont pas des solutions, comme cela a été démontré avec le parking d'Oullins.

Michel Rantonnet, maire de Francheville, remercie les participants pour leur participation active et le SYTRAL pour avoir organisé le forum d'aujourd'hui. Si rien n'est fait, la thrombose sera complète dans les années à venir. La fréquence des bus ne réglera pas le problème puisqu'ils ne peuvent pas avancer plus vite dans les bouchons. Compte tenu du réseau viaire, il faut être imaginatif. Il ne peut être reproché aux élus d'avoir des idées et de les porter devant les électeurs. Il avait été convenu avec les maires du secteur en 2018 des études et un projet de transport par câble. A l'époque, les maires étaient d'accord. En cohérence, les maires ont demandé au SYTRAL d'avancer plus loin. Ce temps de concertation permet aujourd'hui d'écouter tout un chacun et d'étudier d'autres pistes.

Pour Le Chatelard, rien n'est arrêté, il n'était pas dans les hypothèses de départ. Le transport par câble n'a d'intérêt que s'il est proche de centres urbains ou de quartiers. Il n'est pas possible d'implanter une station de départ dans le centre-bourg. Placer une station au Chatelard permet de faciliter l'accès à la station en marche à pied depuis le centre-bourg. C'est une hypothèse parmi d'autres. Une autre hypothèse est de remonter plus haut à la limite de Chaponost et de Francheville vers le chemin des Mouilles pour capter les flux qui viennent des Monts du Lyonnais. Sur la route du Bruissin, 15 000 véhicules circulent par jour. Compte tenu de ces contraintes, il n'y a pas d'autre solution que de passer en sous-sol avec le métro à Tassin, qui ne règle qu'une partie du problème ou par les airs. Il y a 59 000 déplacements quotidien entre les trois communes concernées et le centre de Lyon. Il faut une solution de desserte locale pour compléter les modes lourds tels que le métro. Il faut être imaginatif.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, ajoute que le courrier adressé par les maires à la présidente du Sytral en 2017 demandait l'inscription du transport par câble au plan de mandat de Sytral 2016-2020. La précédente présidente ne l'a pas inscrit. Des études réalisées montraient que le projet de transport par câble le plus pertinent sur la métropole était celui-ci.

La concertation est un échange d'arguments. Dans tous les projets, sans exception, il y a des avantages et des inconvénients. Etre agressif et vouloir parler le plus fort, c'est jouer contre les idées qu'on défend.

La croissance de la population pose un problème. Il y a de plus en plus de déplacements en voitures et de personnes malades à cause de la qualité de l'air qui se dégrade. Il faut trouver des solutions. Toute solution de mobilité a des impacts sur les populations en termes de nuisance. Le Tram-Train a un impact sonore très important, tout comme le bus, le tramway et surtout la voiture. Il y a aussi un impact environnemental. Pour chaque projet, on fait le bilan de tous les impacts et on essaie de les minimiser. Une station sur le Chatelard ou un autre site naturel aura un impact sur une zone naturelle. Une station dans une zone habitée aura des impacts en termes d'expropriations. En termes d'impacts réels, le transport par câble est le mode qui en a le moins, comme le démontrent les études, puisque c'est le mode de transport qui a le moins d'emprise au sol. Un tramway a un impact beaucoup plus important.

Améliorer le temps de parcours des bus nécessite de supprimer des circulations automobiles, ce qui va avoir un impact sur les déplacements des habitants des communes dans lesquelles passent les bus. Un site propre pourrait être mis en place sur le tracé de la ligne 14 mais les élus d'Oullins ne le souhaitent pas. Il souhaite un site propre jusqu'au métro d'Oullins mais cela n'est pas souhaité aujourd'hui. Améliorer le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais est souhaitable et coûterait 500 millions d'euros, selon le président de la Région. C'est une très bonne solution complémentaire mais pas suffisante. Chaque rupture de charge provoque des pertes de temps de 4 à 5 minutes. Le transport collectif doit permettre de réduire la circulation en voiture. Il s'agit donc de proposer plusieurs solutions pour multiplier les origines-destinations et les interconnexion et répondre à un maximum de besoin. Le transport par câble est une réponse à certains besoins, le métro E à d'autres besoins, le tram-train à encore d'autres besoins et l'amélioration des bus également.

Une participante, conseillère municipale pour le groupe « Sainte-Foy Avenir » à Sainte-Foy-lès-Lyon, explique qu'elle met 35 minutes pour aller travailler à Confluence alors qu'elle est à seulement 5 kilomètres de son travail. Elle se demande si les tickets TCL « Air » pourront être utilisés sur le transport par câble. L'offre de transports est insuffisante pour que ses enfants puissent se rendre à Lyon et à Villeurbanne pour leurs études. Elle est pour une amélioration de l'offre de transports en commun et notamment des lignes de bus. Les voiries sont très étroites ce qui ralentit beaucoup les bus. Elle est favorable au transport par câble.

Un participant, membre de l'association « Touche pas à mon ciel », explique que le BHNS a été présenté comme une fausse alternative. Pour lui les autres alternatives n'ont pas vraiment été étudiées. Les études de faisabilité montrent un coût d'investissement qui dépassent largement les 160 millions annoncés pour le monocâble. Il s'agit du double pour le 3S. Beaucoup de choses ne sont pas chiffrées aujourd'hui. Il souhaiterait savoir si le Sytral possède une enveloppe qui couvre 100% des dépenses pour ces deux technologies. Il souhaiterait aussi savoir s'il y a aujourd'hui un chiffre plus arrêté sur les coûts d'exploitation qui sont passés de 1,6 millions à 6.6 millions dans les documents de faisabilité.

Un participant, habitant de Francheville, intervient pour expliquer qu'il ne comprend pas comment les 20 000 voyageurs annoncés pourront être transportés dans des cabines de 12 personnes toutes les 25-30 secondes. Il voudrait savoir comme les files d'attentes seront gérées.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, répond que l'estimation de la fréquentation a été faite par Modely. Il s'agit d'un outil partenarial utilisé par le Sytral, la métropole de Lyon, la Région et l'Etat. Il s'agit de prendre des hypothèses fixées par les différents maîtres d'ouvrages sur le développement de la population, de l'emploi et des réseaux de transport. Cet outil est utilisé pour estimer le trafic. L'outil estime le nombre de déplacements à la journée et en heures de pointe. C'est en fonction de ce volume de trafic et en fonction de la capacité projetée des cabines (10 personnes par cabine) qu'on estime les fréquentations. Ces études sont publiées dans les études de faisabilité.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, rappelle que la capacité des cabines dépend du mode choisi. Le monocâble permet des cabines de 10 à 12 places et le tricâble permet des cabines de 35 places. Il y a donc moins de fréquence en tricâble pour avoir le même débit. De plus, le nombre annoncé pour les déplacements recense les déplacements dans les deux sens : il faut diviser par deux les déplacements pour obtenir le nombre de personnes. La capacité est suffisante, cela a été calculé. Il y a plusieurs projets de transport par câble en France qui ont mené des études et tombent sur les mêmes chiffres.

Le budget d'investissement de 160 millions d'euros a été basé sur un mode monocâble. Il y a des coûts qui ne sont pas pris en compte en effet. Par exemple, le cout d'investissement dans le tramway va augmenter à cause d'aménagements supplémentaires demandés par les usagers lors de la concertation. Ces aménagements nécessitent notamment des expropriations. Un transport par câble construit en 3S demande un coût d'investissement

de 250 millions d'euros d'investissement. Si la concertation amène à décider de poursuivre le projet, on pourra trouver le budget pour le faire. Le budget du mandat de 2.5 milliards d'euros peut être à nouveau réparti, à mesure que des projets sont reportés ou abandonnés.

L'animatrice rappelle que les études sont disponibles sur le site du Sytral. francheville.lyon-sytral.fr.

Un participant comprend que les études d'opportunité menées par SETEC annoncent un budget de 402 millions pour le 3S.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, répond que, dans les études d'opportunité, ce sont des macro-ratio qui ont été utilisés pour comparer les fuseaux. Ces estimations ont ensuite été affinées par la suite dans les études de faisabilité. Les coûts les plus à jour sont bien ceux qui ont été annoncés dans l'étude de faisabilité, car ils ont été étudiés plus en détail.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, rappelle que les premières études sont peu précises et les coûts peuvent beaucoup changer par la suite, c'est le cas pour tous les projets. Pour le transport par câble de Toulouse, le dépassement des coûts a été très faible. Pour le métro E, le coût d'investissement annoncé était de 1.2 milliards d'euros au début de la concertation, il est passé aujourd'hui à 2 milliards d'euros. Le prolongement à Part-Dieu va faire exploser ce budget. En effet, on découvre au fur et à mesure des études des impacts qui engendrent des coûts. Des coûts supplémentaires peuvent être identifiés suite aux concertations.

L'animatrice informe les participants que ce temps d'échange est terminé et les invite à se diriger vers la sortie. Elle précise qu'ils peuvent s'informer, contribuer et poser leurs questions sur la plateforme.

Maryline Genevrier, animatrice, lance le cinquième temps d'échange.

Un participant, conseiller économique social et environnement à la Région et habitant du Clos de Francheville, se dit en accord avec le président du Chatelard. Les données sur lesquelles s'appuient la modélisation pour les études datent de 2015. Or, des évolutions sont à noter pour le covoiturage mais aussi avec l'essor du télétravail qui remet en question un certain nombre de flux. Certaines habitudes changent du fait de la crise sanitaire.

Un participant, habitant du Clos de Francheville, exprime sa surprise quant à la manière dont a été mené le débat lors de la réunion publique de Francheville, qu'il a vécu comme un déni de démocratie. Les questionnaires étaient orientés sur ce mode de transport. Sur la question du choix du fuseau, il n'y avait pas de case « aucun de ces quatre tracés ». Il n'y avait aucune question sur des préférences liées aux alternatives. Dans la concertation, il ne faut pas exposer qu'un seul mode de transport. Il se demande comment le projet peut être établi sur des données obsolètes. Il souhaite connaître les données de dimensionnement de parc relai. Il ne comprend pas pourquoi le maire de Francheville ne se positionne pas contre le projet. Il y a 4 pylônes au Chatelard : un à 51 mètres, un à 63 mètres et un à 64 mètres. 64 mètres c'est 10 maisons mises les unes sur les autres, un mât d'éolienne. Le transport par câble ne permet pas de préserver le cadre de vie tel qu'il a été promis par la ville. Le SYTRAL doit continuer à développer le Tram-Train, au-delà du tarif unique.

Un participant considère que le transport par câble est la meilleure solution pour désengorger la circulation dans Sainte-Foy-lès-Lyon et Francheville. Il souhaiterait savoir où va se situer la station motrice. Selon où elle est située, cela permettrait un prolongement vers Chaponost ou vers Tassin. L'accès à la gare de Francheville est impossible depuis le bourg, depuis longtemps. Cela fait des années qu'on a promis un rond-point aux habitants et il voudrait savoir s'il est prévu dans les études.

Beaucoup de contre-vérités sont présentées sur le bruit et la résistance au vent. Le risque d'interruption pour cause de vent est très minime. Pour lui, il n'y aura pas plus de pannes sur cette ligne que sur le métro B.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, explique que les données proviennent de l'enquête ménages-déplacements réalisée en 2015 sur l'ensemble de la métropole. C'est la meilleure source de données pour avoir les motifs de déplacements les plus divers. C'est une grande enquête à laquelle répondent les familles du territoire. Ces données sont comparées avec les données issues des enquêtes complémentaires menées depuis 2015. Il est trop tôt pour pouvoir prendre en compte l'impact du télétravail.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, ajoute que l'enquête ménage déplacement est menée tous les 7 à 10 ans. Il s'agit d'un travail très important qui permet d'avoir des données précises sur les déplacements. D'autres enquêtes sont ensuite menées régulièrement. La Métropole, le département et l'Etat réalisent également des enquêtes. Ces données sont ensuite croisées. Tous les projets sont aussi intégrés dans le modèle. Dès le début du confinement, en mars 2020, une étude a été lancée avec le laboratoire d'économie des transports de l'université Lyon 2 et plusieurs bureaux d'études pour suivre l'évolution des pratiques de mobilité avec le covid et ses conséquences.

Il appelle à la prudence sur le télétravail, qui n'explose pas et ne diminue pas la mobilité. Le télétravail concerne assez peu de personnes, entre 5 et 10% de la population, car tout le monde ne peut pas télétravailler et ceux qui télétravaillent ne le font pas tous cinq jours par semaine. Ceux qui télétravaillent se déplacent davantage pour d'autres motifs. Suite aux confinements, on a constaté une croissance forte du vélo, une décroissance importante des transports en commun et une croissance de la part des voitures individuelles. La crise sanitaire n'entraîne pas une diminution de la saturation automobile. Les études ne se basent pas seulement sur les données de 2015, même s'il s'agit du socle le plus solide disponible. Elles sont affinées en permanence à l'aide des études les plus récentes.

Pierre Moguet, expert câbles CNA, explique que le projet prévoit trois boucles de câbles et 3 stations motrices dont deux à la station Gravière et une à la station Paul Fabre, comme c'est prévu dans les études de faisabilité.

Michel Rantonnet, maire de Francheville, explique qu'il est, en effet, indispensable d'améliorer l'accès à la gare puisque les bus, le Tram-Train et le transport par câble y seront. Ce carrefour est particulièrement dangereux, saturé et accidentogène.

Il y a pratiquement 15 000 véhicules jours qui traversent la rue du Brussin, en provenance des Monts de Lyonnais, du fait de l'étalement urbain, qui ne va pas s'arrêter. Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière génèrent 59 000 déplacements par jour vers Lyon. Si rien n'est fait, dans 5 ans, les routes seront totalement saturées. Les bus ne permettront pas de régler le problème car le réseau viaire sera saturé. En 2017-2018, les trois communes concernées étaient en phase pour étudier la faisabilité du projet de transport par câble. Le projet a également été porté par les élus actuels de Francheville lors des élections municipales de 2020, ils gardent donc leur cohérence. La concertation permet aux techniciens du SYTRAL d'étudier en temps masqué la faisabilité technique. Les demandes individuelles des habitants directement impactés sont légitimes. Les élus doivent proposer des alternatives. Le Tram-Train ne rentre pas dans les compétences du SYTRAL, il relève de la Région. Les élus doivent proposer des solutions en anticipation pour l'intérêt général, pour ne pas qu'on leur fasse des reproches encore plus importants à l'avenir.

Un participant, membre de l'association « Touche pas à mon ciel », souligne qu'il n'existe pas dans le monde de transport par câble qui soit aussi long que celui qui est prévu à Lyon. La configuration de Medellin et de La Paz n'a rien à voir avec la configuration de Sainte-Foy-lès-Lyon et de Francheville. Le téléphérique de Toulouse fait seulement 3 kilomètres et ne comporte que 3 gares, et 4 maisons survolées qui ont été indemnisées. Pour lui, ce projet est un prototype. Dans le dossier de concertation, il est fait mention de 35 pylônes alors que dans les études SETEC, il est fait mention de 53 à 57 pylônes selon les tracés. La technologie monocâble repose sur des pylônes de 60 mètres de haut, ce qui correspond à des immeubles de 21 étages. Les gares plafonnent à 25 mètres comme des immeubles à 8 étages. Il souhaiterait savoir comment ces éléments vont être intégrés dans le paysage.

Une participante, habitante du Bruissin, exprime son inquiétude quant à l'intégration des pylônes à 60 mètres de haut et des gares à 20 mètres de haut. Pour elle, cela va défigurer la richesse du paysage et le cadre de vie. Le bus est une solution alternative à court terme. Elle se rend en voiture à la gare d'Oullins et se gare loin puisque le parc relais est complet, puis rejoint le métro en trottinette. Elle souhaiterait que des bus direct soient mis en place entre Francheville-le-Haut et le métro B ou le métro D. Ils permettraient d'améliorer la situation. Le Tram-Train est très pratique mais il faut doubler sa fréquence et doubler le tunnel des Deux-Amants. Il est très rapide mais de plus en plus chargé aux heures de pointe. A plus long terme, le Métro E est une bonne solution. Il faut envisager ce type de solution plutôt qu'un bus en voie propre avec le même tracé que le transport par câble.

Un participant, membre du collectif « des arbres, pas des câbles », se demande pourquoi l'enquête ménage-déplacements n'a pas été réalisée à nouveau depuis 2015 alors que cela fait plus de 7 ans. Il souhaiterait connaître les sources qui permettent de dire que le télétravail ne modifie pas les habitudes de mobilité, alors qu'un certain nombre d'entreprises sont en train de négocier des accords à ce sujet. Par ailleurs, cela fait seulement quelques semaines que les habitants savent que la gare de départ est au Chatelard, donc ils n'ont pas pu se faire entendre avant. Il souhaiterait savoir pourquoi la station a été déplacée au Chatelard au lieu de la salle Iris. Il se demande ce qui justifie de sacrifier cet espace vert et ce lieu de retraite, pour une si faible fréquentation. Il se demande pourquoi les communes telles que Chaponost et Brindas n'ont pas été intégrées à la concertation.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, rappelle que le Sytral travaille sur les alternatives. Néanmoins, il n'existe aucune alternative qui n'aurait pas d'impact et qui serait souhaitée par tout le monde. Une liaison en site propre pourrait être aménagée pour aller jusqu'à la gare d'Oullins notamment sur le boulevard Emile Zola, mais les élus et habitants d'Oullins ne le souhaitent pas. On ne parvient pas à convaincre tout le temps tout le monde.

Pour convaincre les usagers de ne pas prendre leur voiture, il faut réduire les temps de parcours, actuellement trop longs. Il s'agit bien de temps de parcours et non de la seule vitesse des bus. Ainsi, les ruptures de charge peuvent fortement augmenter le temps de trajet des usagers. Il est donc nécessaire d'améliorer la vitesse de chaque morceau de transport en commun pour avoir un temps de parcours global plus réduit.

Le Tram-Train est une très bonne solution mais il est de la compétence de la Région. Le SYTRAL espère convaincre le président de Région que le SYTRAL peut investir sur ce TTOL et l'améliorer. Il dessert Francheville mais très peu Sainte-Foy-lès-Lyon et pas du tout la Mulatière.

Sur le métro E, la concertation en 2019 a fait émerger la volonté forte d'aller jusqu'à Part-Dieu. Le projet Tassin-Bellecour a été remis en étude. Aujourd'hui, on ne sait pas prolonger le métro jusqu'à Part-Dieu, techniquement et écologiquement, du fait des impacts sur la nappe phréatique. Or, il y a des enjeux de préservation d'eau potable pour les habitants de la métropole. Une nouvelle solution de métro léger, aérien ou enterré quand il peut l'être, est à l'étude. Ce métro desservira essentiellement le 5^e arrondissement et un petit peu Tassin. Un métro correspond à une fréquentation de 100 000 voyages par jour, ce qui implique de densifier autour des stations. Ce qui n'a rien à voir avec une desserte fine permise par le bus ou le transport par câble. Il y a des avantages et des inconvénients

dans toutes les solutions. Les métros et les tramways ont un impact bien plus élevé qu'un transport par câble. Le transport par câble a moins d'impact au sol et moins d'impact environnemental.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, indique que l'enquête ménage-déplacement a lieu en principe tous les dix ans.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, explique que, du fait de l'évolution du SYTRAL en établissement public, il est nécessaire de réaliser un nouveau plan de mobilité à une plus grande échelle. Il est donc envisagé de relancer une étude ménages-déplacements pour l'alimenter. Il rappelle que des études complémentaires sont réalisées tous les ans. Des nouvelles données sont rentrées en lien avec les projets urbains.

Depuis deux ans, beaucoup de villes étudient l'évolution des comportements suite à la crise sanitaire. Les premiers résultats montrent qu'il n'y a pas de révolution dans la mobilité. Les effets sont même plutôt négatifs pour l'instant puisqu'il y a une augmentation de la mobilité individuelle en voiture. Tous les métiers ne sont pas « télétravaillables ». Même avec des accords de télétravail, on constate une vraie demande sociale pour arrêter le télétravail. Enfin, le télétravail ne diminue pas la mobilité : les personnes en télétravail se déplacent moins pour aller au travail mais plus pour d'autres motifs. Elles augmentent leur mobilité pour leurs loisirs et leur vie sociale. Le SYTRAL travaille avec le laboratoire de l'économie des transports de l'université Lyon 2 depuis mi-mars 2020 et avec plusieurs bureaux d'études. Il y a beaucoup d'études disponibles sur la mobilité depuis 50 ans. Il conseille également de consulter les études d'Eric Chareyron, sociologue qui compulse des études sur la mobilité, qui travaille à Kéoscopie. Ce sociologue invite à être modeste et déconstruit beaucoup d'idées reçues. Les déplacements domicile-travail ne représentent que 25% de nos déplacements. La majorité des déplacements sont pour les loisirs et la vie sociale, et cela a peu changé avec le télétravail.

Michel Rantonnet, maire de Francheville, explique que les courbes de fréquentation de l'hypermarché Carrefour de Francheville démontrent que le mardi et le jeudi étaient les journées creuses de fréquentation de l'hypermarché avant le télétravail. Aujourd'hui ce n'est plus le cas. L'impact du télétravail joue et les personnes viennent encore en voiture pour y faire leurs courses. Les voiries sont saturées : il faut être imaginatif sur d'autres solutions.

L'hypothèse Chatelard est apparue pendant ce temps de concertation, qui a commencé le 15 novembre. Il y a un certain nombre de demandes de partir plus haut qu'à la gare face à la dangerosité pour l'accès piéton à la gare. Partir au Chatelard permettrait d'être à moins d'1 kilomètre du centre bourg et d'avoir un accès plus facile. Depuis la réunion publique de mardi, la possibilité de remonter plus haut à la limite communale entre Chaponost et Francheville, au chemin des Mouilles, pour capter des flux supplémentaires, a émergé. Si cette hypothèse devait avancer, l'intégration paysagère doit être prise en compte. La concertation sert à entendre les propositions et à faire évoluer le projet.

Il y a beaucoup de projets aujourd'hui dans des grandes villes dans le monde. Il faut aussi faire confiance aux ingénieurs.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, rappelle que ce sont les maires des communes concernées qui ont demandé que la concertation soit organisée prioritairement sur La Mulatière, Sainte-Foy-lès-Lyon, Francheville et Lyon, qui sont les villes survolées. Chaponost et Brindas ont été associées, mais à un niveau différent, en complément à la demande des maires concernés.

Un participant, habitant du Hameau des Violettes à Francheville et membre du collectif « Libre comme l'air », est très favorable au transport par câble malgré l'impact du projet au-dessus de son lotissement. Il faut faire un choix un jour ou l'autre sur les transports collectifs décarbonés. Ils peuvent être soit en surface, soit en l'air, soit sous le sol. Pour lui, le transport aérien est une moins mauvaise solution que les deux autres. Le transport en surface n'est pas une solution puisque cela aggraverait les problèmes de saturation. Au Chater, la saturation est invraisemblable tous les matins et tous les soirs.. Une gare multimodale est intéressante même si cela risque de provoquer des nuisances en dessous de chez lui. C'est réalisable rapidement et cela peut être beaucoup moins cher qu'un métro. Le métro peut intervenir plus tard après un bon processus de concertation avec la Région et l'ouverture d'un nouveau tunnel. Il remercie les élus de leur persévérance.

Une participante, membre de « Touche pas à mon ciel », considère que le transport par câble a un impact considérable sur le sol aussi bien pour la construction, la maintenance, que pour l'accès des usagers. Pour mener le projet à son terme, il va falloir mener des expropriations et mettre en place des servitudes. Elle souhaiterait donc connaître le nombre d'expropriations prévu sur chaque tracé et le budget affecté à l'indemnisation des propriétaires. Elle cite l'ordonnance de 2015 qui prévoit deux types de servitude : d'une part, la servitude de survol autorise à passer à 10 mètres au-dessus du sol, ce qui n'est pas très 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 en perdition. Elle souhaiterait donc connaître le nombre de servitudes de survol et de passage envisagé sur chaque tracé et le budget affecté à l'indemnisation des propriétaires, sachant que les textes ne prévoient aucune méthode de calcul des indemnisations. Il n'y a aucune jurisprudence sur la question.

Un participant rappelle que jamais un projet de transport par câble en France n'a survolé autant d'habitations. Il souhaiterait savoir si au moment des études, les porteurs du projet ne se sont pas demandés s'il y allait y avoir trop d'impact et s'il ne serait pas trop compliqué à réaliser d'un point de vue humain.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, indique que SETEC a évalué le nombre de propriétés survolées. Les techniciens ont essayé de chercher au préalable des fuseaux qui s'inséreraient sur la voirie, sur l'espace public pour limiter l'impact sur les propriétés. Dès le début, la démarche menée a été de trouver les fuseaux les moins impactants possibles. Néanmoins, des impacts sont recensés. Des largeurs de fuseaux correspondant à la largeur de survol suivant la technologie, dans ce cas 21 mètres, ont été utilisés pour mesurer l'impact. 21 mètres correspondent à la zone de survol des cabines monocâble. Il ne s'agit pas de l'impact visuel mais de la zone de survol.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du SYTRAL, répond qu'il y a bien des impacts et du survol. L'impact d'un passage de tramway, ou tout simplement d'une route, devant une propriété est beaucoup plus élevé. C'est une question de choix, il y a des impacts plus ou moins forts.

En termes d'impact foncier, le transport par câble a beaucoup moins d'impact que les autres alternatives. La mise en place d'un BHNS demande un nombre d'expropriations beaucoup plus important que pour un transport par câble. Le survol n'exproprie pas. L'expropriation ne concerne que les zones où des stations et des pylônes sont implantés. Un pylône a une emprise de 10x10 mètres, soit 100m². Un tramway a un impact tout le long du tracé. Exproprier ne veut pas nécessairement dire raser une maison. La plupart du temps il s'agit de prendre une partie de terrain pour élargir la voirie et implanter l'infrastructure.

Il y a un exemple d'exception à cela avec le Tram train de l'ouest lyonnais. Lors de la réalisation du shunt d'Alaï, le mode tram-train a été préféré pour avoir un rayon de courbure plus limité et n'exproprier qu'une seule maison. Un TER classique aurait induit l'expropriation de 14 maisons. Tous les projets ont des impacts. L'impact au sol du transport par câble est moins important car il a une moindre emprise au sol. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'impact paysager.

Il n'y a que pour le transport par câble qu'il est inscrit dans la réglementation qu'il faut indemniser les propriétés survolées. Les expropriations ne sont pas traitées dans le code des transports mais les règles s'appliquent à tous les projets d'infrastructure : France domaine estime et fixe le prix. Le propriétaire, s'il n'est pas d'accord, peut aller au tribunal. Il arrive que certains bien soient expropriés pour des raisons de sécurité, comme cela a pu être le cas à Francheville dans les zones inondables. Le prix a été estimé et proposé aux propriétaires puis le prix accepté a été payé. C'est régi par la loi et la jurisprudence.

Une participante intervient pour signaler que tout le monde n'est pas prêt à donner un bout de son jardin pour installer un pylône.

Jean-Charles Kohlhass, vice-président du SYTRAL, rappelle qu'il s'agit aujourd'hui d'études de faisabilité. L'emplacement précis définitif des pylônes n'a pas été déterminé. Des simulations ont été faites pour voir où cela était possible. Personne ne peut dire aujourd'hui où seront situés les pylônes. Le plus compliqué est d'implanter les stations. En monocâble, des pylônes sont implantés tous les 300 à 500 mètres. En 3S, c'est tous les 500 mètres à 1km. Cela ne fait pas tant de pylônes que ça. Il est donc possible de déplacer les pylônes de 100 mètres pour qu'ils ne soient pas implantés sur une propriété. L'objectif est de les placer finement sur l'espace public pour limiter les contraintes sur les parcelles privées. Le SYTRAL a tout intérêt à ne pas exproprier, ce qui est le même intérêt que celui des habitants.

Michel Rantonnet conclut en rappelant qu'il s'agit d'une phase de concertation. C'est le moment d'écouter tout le monde au-delà des écoutes préalables déjà réalisées. La plateforme en ligne est accessible pour laisser des avis mais aussi des propositions sur les alternatives. Le Tram-Train renvoie aux compétences de la région et il faut avancer pour une meilleure fréquence et le billet unique.

Compte-tenu de l'évolution démographique au Val d'Yzeron d'ici 2030 (plus de 30 000 habitants en plus), il est nécessaire d'anticiper des solutions de déplacement collectif. Il faut capter chaque jour 4000 nouveaux voyageurs pour qu'ils n'utilisent plus leurs véhicules. Il y a aussi une obligation réglementaire pour améliorer la qualité de l'air. La Zone à faibles émissions (ZFE) va exclure des véhicules progressivement, en fonction des vignettes Crit'air. Il va y avoir une demande forte des citoyens pour des solutions alternatives de déplacement collectif. L'objectif est d'évaluer la faisabilité de ce projet de transport par câble. On a bien vu les limites des TER et des bus, il faut donc être imaginatif.

Emilie Mammarr rappelle qu'il y a un déficit d'offre de transports en commun dans l'ouest de la métropole. Dans la perspective de la ZFE et du dynamisme démographique du territoire, il faut trouver des alternatives et c'est aujourd'hui que cela se construit. Il s'agit de décider le maillage à proposer pour l'avenir, avec une pluralité de modes de transport. Repartir du seul existant ne suffira pas dans les années à venir.

Séverine Lardellier, Responsable de la concertation, remercie les participants qui sont venus. Elle les invite à participer jusqu'au 15 février. Elle rappelle les réunions publiques à venir.

Jean-Charles Kohlhass remercie les équipes du SYTRAL pour l'organisation de cette rencontre dont le format a permis des échanges plus approfondis en petits groupes.

Il rappelle qu'on est encore dans la phase de concertation préalable. Le SYTRAL a encore des échanges avec l'ensemble des associations. Des propositions ont été faites et sont étudiées. Des rencontres début février seront organisées pour discuter de ces propositions. Les citoyens ont une expertise à proposer avec leurs pratiques de mobilité. Ces échanges nourriront la décision de poursuite ou d'abandon du projet. Les conclusions seront partagées avec les associations.

Si le projet se poursuit, les études seront affinées et la concertation se poursuivra pour voir les implantations précises et les impacts précis. Rien n'est aujourd'hui définitivement décidé, c'est ce qui se passe pour tous les projets du SYTRAL.

Une grande concertation est organisée autour de la ZFE, il est aussi possible de donner son avis sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com/. Il est important de voir comment il est possible d'imaginer la mobilité de tous dans la Métropole dans le futur. Aujourd'hui l'impact majeur sur l'environnement ne vient pas des projets mais des humains directement. Les animaux ont disparu des espaces naturels à cause de la présence des êtres humains qui s'y promènent. L'étude menée sur la Roussille montre un bilan catastrophique : il n'y a plus un seul animal. Ils ont tous fui.

Maryline Genevrier remercie les participants et les invite à suivre la concertation préalable sur le projet de transport par câble sur la plateforme dédiée franchevillelyon-sytral.fr.