

# BILAN DE LA CONCERTATION

—  
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Projet de transport par  
câble Francheville Lyon

Dates de concertation

Du 15 novembre 2021 au 15 février 2022

Claire Morand et Jean-Luc Campagne,  
garant.e.s désigné.e.s par la CNDP

-

Date de remise du rapport, le 15 mars 2022



## Sommaire

Sommaire .....	2
Avant-propos .....	3
Synthèse.....	3
Les enseignements clef de la concertation .....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.es.....	4
Introduction.....	6
Le projet de transport par câble Francheville-Lyon objet de la concertation .....	6
La saisine de la CNDP .....	10
Garantir le droit à l'information et à la participation .....	11
Le travail préparatoire des garant.e.s .....	12
Les résultats de l'étude de contexte.....	12
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation .....	13
Avis sur le déroulement de la concertation .....	19
Le droit à l'information a-t-il été effectif ? .....	19
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	22
Synthèse des arguments exprimés .....	25
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	25
Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant).....	34
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet .....	34
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées .....	34
Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	36
Liste des annexes.....	39

## Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 15 mars 2022 sous format PDF non modifiable au responsable du projet de transport par câble Francheville-Lyon pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <http://francheville-lyon-sytral.fr>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

## Synthèse

### Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable sur le projet de transport par câble Francheville – Lyon s'est déroulée du 15 novembre 2021 au 15 février 2022.

Dès l'amont de la concertation préalable, à compter des premières communications dans la presse en décembre 2020, les tensions autour du projet de transport par câble entre Francheville et Lyon étaient notables, dans un contexte médiatique et politique propice à la polarisation du débat. En ce qui concerne le fond, plusieurs sujets apparaissaient déjà, dans notre étude de contexte, comme des points de désaccord. Ainsi, les besoins de mobilité, s'ils étaient mis en avant par certains étaient questionnés selon les secteurs géographiques par d'autres. Ils ne faisaient pas consensus. De même les arguments sur l'adaptation du projet à la morphologie, aux contraintes du territoire et aux problématiques de mobilité mis en avant par les défenseurs du projet rencontraient déjà une forte opposition d'élus et habitants du territoire inquiets de ses impacts (covisibilité, bruit généré, impacts sur l'environnement, le patrimoine classé et le paysage, problèmes de sécurité en cas de vent, perte de valeur des habitations...); ces derniers questionnaient du même coup l'adaptation du mode transport par câble pour répondre aux besoins du territoire. L'opposition et le soutien au projet se sont structurés et organisés dans le cadre d'associations et de collectifs, que ceux-ci soient existants ou créés à l'occasion du projet. Ces organisations se sont par la suite fortement impliquées tout au long de la concertation préalable.

Ce climat tendu avant même la concertation se trouvait par ailleurs amplifié par la diffusion d'informations par les médias, informations qui pour nombre d'acteurs manquaient de clarté et de stabilité, créant ainsi un sentiment d'insécurité autour du projet. Par ailleurs, pour certains, il manquait des éléments de compréhension des critères ayant conduit à retenir l'hypothèse du projet et d'autre part une analyse de solutions alternatives. Ses besoins se voyaient renforcés par l'inquiétude que la concertation préalable ne soit pas ouverte sur l'opportunité du projet. Pour certains aussi ressortait la crainte qu'en cas d'abandon du projet, aucune alternative ne soit considérée pour ce secteur de l'Ouest de la Métropole de Lyon concerné par le projet.

Face à ce constat, il nous est apparu nécessaire de penser le dispositif de concertation préalable pour qu'il permette de retisser un lien de confiance, propice à une participation constructive. Cela impliquait à la fois de veiller à son ouverture aux questions d'amont sur les besoins de mobilités, et à mettre au cœur des échanges l'opportunité du projet et ses alternatives éventuelles. Nous avons également recommandé au maître d'ouvrage de dérouler un dispositif par étapes permettant justement d'aborder de manière progressive ces différents sujets en prenant en compte les impactés et les usagers potentiels.

Nos recommandations ont globalement été suivies par le maître d'ouvrage et, en tant que garant.e.s, nous retenons de cette concertation préalable qu'elle a été véritablement ouverte sur la question de l'opportunité et qu'elle a offert la possibilité d'une expression large sur les besoins de mobilité, l'opportunité du projet et les possibilités d'alternative. De notre point de vue, elle s'appuyait sur des éléments d'information en phase avec l'avancement de la réflexion sur le projet. Cependant, dans cette phase amont, au stade de l'étude de faisabilité, toutes les questions techniques n'ont pu être résolues ce qui a créé un sentiment de frustration et de méfiance pour certains participants. Dans ce contexte, la mise à disposition des études, très attendue, a été bienvenue, mais est intervenue un peu tardivement dans le processus. La participation d'experts aux réunions publiques et au stand du 22 janvier a contribué à l'éclairage sur ces questions techniques.

Nous retenons également une mobilisation importante et une volonté forte du public de s'impliquer tout au long du processus, permettant de nombreux échanges d'arguments et des propositions d'alternatives construites. Nous notons en outre la teneur politique de certains échanges qui a interféré régulièrement sur la dimension constructive de la concertation, le débat restant tout au long du processus relativement polarisé.

Le contexte de la pandémie a sensiblement compliqué la mise en œuvre de la concertation préalable. Si les stands mobiles organisés dans chaque commune ont pu permettre à chacun de venir s'informer et contribuer de manière individuelle, les temps collectifs, notamment les réunions publiques communales initialement prévues en présentiel, se sont finalement déroulées en visioconférence. Le maître d'ouvrage a cependant recherché un équilibre pour l'adaptation du dispositif en proposant un temps d'échange en présentiel sous barnum dans l'une des communes ; certains ont regretté que ce dispositif ne soit pas proposé sur toutes les communes. Le mode distanciel a rendu les interactions plus difficiles pendant les réunions et des contraintes de participation pour certains publics ont été signalées. Cependant, il a permis une très forte participation pour la plupart des rencontres avec plusieurs centaines de personnes.

Il est important par ailleurs de souligner le professionnalisme de l'équipe technique AOMTL / SYTRAL qui s'est fortement impliquée pour favoriser l'utilité de ce processus de concertation, malgré les tensions préexistantes. L'écoute des besoins, préoccupations et propositions, a été réelle de notre point de vue, comme l'atteste les documents produits en cours de concertation et les temps d'échange organisés avec des collectifs d'opposants au projet pour travailler sur les alternatives.

Il n'en reste pas moins que les trois mois de concertation préalable, qui correspondent à la durée réglementaire maximale, se sont déroulés dans un climat tendu avec de nombreux questionnements sur la prise en compte de la concertation dans le processus de décision. Nous relevons néanmoins que malgré ces tensions, la concertation a permis une expression large et nourrie. Ces 3 mois ont fait ressortir d'une part une opposition importante et argumentée au projet de transport par câble ; néanmoins ils ont permis aussi de faire valoir pour certains leur intérêt pour le projet de manière étayée également. La concertation a aussi confirmé l'existence d'une problématique liée à la mobilité sur le territoire, mais avec des besoins exprimés différents selon les secteurs géographiques. Des propositions d'alternatives se sont appuyées sur cette diversité des besoins.

Finalement, la concertation a donné à voir les désaccords importants par rapport au projet présenté et par rapport aux arguments le justifiant. Elle a également mis en évidence une attente voire une volonté forte pour certains de poursuivre le travail sur une ou des solutions de mobilité pour le territoire en repartant d'une vision partagée des problématiques de mobilité.

## Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.es

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

## Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

### Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

#### Dans le cas de la poursuite du projet

- 1. Préciser l'évaluation du besoin de mobilité à l'horizon 2030 et l'estimation des fréquentations pour le projet de transport par câble*
- 2. Préciser les modes de transport ou infrastructure permettant l'intermodalité et l'utilisation du TPC*
- 3. Expliciter les éléments d'analyse des solutions alternatives non retenues comme solutions de substitution au projet de transport par câble et l'argumentaire à l'appui du projet*
- 4. Préciser les différents impacts du projet (paysagers, fonciers, environnementaux, patrimoine historique, bruit, riverain...) et son fonctionnement*
- 5. Préciser l'insertion du projet dans le territoire et la réalité de son utilisation à partir de visuels*

#### Dans le cas de l'abandon du projet

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

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

#### Dans tous les cas

- 1. Restituer une synthèse des résultats de la concertation ainsi que les choix et les arbitrages finaux par les décideurs du SYTRAL/AOMTL*
- 2. Poursuivre le dialogue avec le territoire (élus, associations, acteurs économiques) et les habitants pour approfondir le diagnostic des besoins de mobilité et les solutions à y apporter à l'échelle du territoire.*

#### Dans le cas de la poursuite du projet

- 1. Poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire (élus, associations, acteurs économiques) et les habitants pour approfondir la réflexion sur le projet en lien avec le besoin de mobilité auquel il doit répondre et recréer un cadre favorable à l'échange.*
- 2. En fonction de la teneur de la décision prise sur le projet (arbitrage sur le mode, arbitrage sur un fuseau), enclencher un dispositif de participation, voire de co-construction, par étape et dans la durée dans le cadre d'une concertation continue*
- 3. Donner à voir au fur et à mesure de l'avancement du projet les éléments techniques permettant la bonne compréhension de son insertion et de ses impacts*

---

*4. Ajuster le périmètre en fonction du fuseau retenu notamment intégrer Lyon 5 dans le cas où le fuseau Nord serait retenu*

---

*5. A la manière de ce qui est fait pour d'autres projets de transports structurants portés par le SYTRAL/AOMTL, mettre en place un dispositif d'une chargé.e de relations riverains*

---

*6. Poursuivre l'échange et les liens établis avec certains publics spécifiques*

---

#### **Dans le cas de l'abandon du projet**

---

*1. Poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire (élus, associations, acteurs économiques) et habitants... pour approfondir les questions de mobilité à l'échelle du territoire*

---

## Introduction

### Le projet de transport par câble Francheville-Lyon objet de la concertation

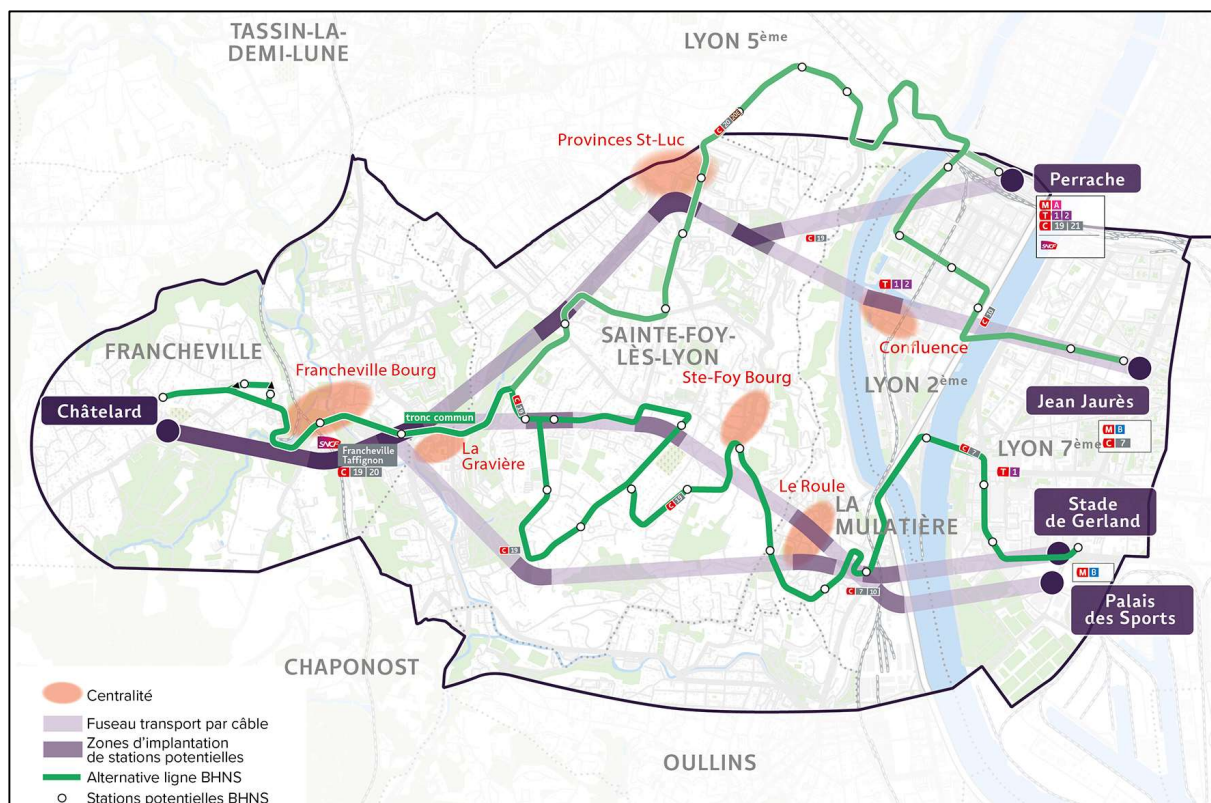
- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

Le SYTRAL, **autorité organisatrice des transports** pour le Rhône et la métropole lyonnaise est le maître d'ouvrage du projet de transport par câble Francheville-Lyon. Il pilote, conçoit et réalise l'ensemble des réseaux TCL. C'est donc lui qui organise la concertation réglementaire du projet de transport par câble.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, avec l'application de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), le SYTRAL est devenu l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (AOMTL). Son statut est passé de syndicat mixte à celui d'établissement public local. Ses missions, son territoire de compétence et sa gouvernance sont élargis.

- **Carte du projet ou plan de situation :**

La carte suivante présente les 4 fuseaux soumis à la concertation dans le cadre du projet de transport par câble reliant Francheville à Lyon. Ces 4 fuseaux sont également ceux retenus pour l'analyse de la solution alternative en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).



- **Objectifs du projet**

Tel que présentés par le maître d'ouvrage, le projet vise à répondre aux 4 grands objectifs suivants :

- **Répondre aux besoins de déplacements de l'Ouest de la métropole en développant les transports en commun.**
- **Améliorer et fiabiliser le temps de parcours depuis Francheville vers le centre de la métropole.**
- **Accompagner la mise en place de la Zone à Faibles Emissions et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.**
- **Apaiser les communes et quartiers desservis en diminuant le trafic automobile.**

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

4 fuseaux de transport par câble sont envisagés pour relier Francheville à Lyon, en desservant les communes de Sainte-Foy-Lès-Lyon et selon les tracés La Mulatière, le 2<sup>ème</sup> ou le 7<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon avec 3 hypothèses de terminus : secteurs de Gerland, Gare Perrache et Place Jean Jaurès.

Le transport par câble implique des liaisons en ligne droite entre stations ce qui limite les options d'insertion. Par ailleurs le choix de la technologie à mettre en œuvre pour la réalisation de l'infrastructure (monocâble ou tricâble) n'était pas arrêté au moment de la concertation préalable.

Une alternative en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qui implique une circulation en site propre et une fréquence importante est proposée pour chacun des fuseaux.

**Le fuseau Nord Francheville <> Sainte-Foy-Lès-Lyon<>Lyon 2 Perrache :**

La carte concernant ce fuseau et son alternative en BHNS figure en page 62 du dossier de concertation. Les principales caractéristiques de ce fuseau sont :

- **Pour le transport par câble :**
  - Longueur du tracé : 6,4 km
  - Durée du trajet : 26 minutes

- Nombre de stations : 7 stations
- Fréquence des cabines : environ 40 secondes pour une technologie monocâble / 2 minutes et 30 secondes pour une technologie 3S
- Fréquentation estimée : 18 à 20 000 voyages /jour

➤ **Pour l'alternative BHNS :**

- Longueur du trajet : environ 9 km
- Durée du trajet : 30 minutes
- Fréquence : 10 minutes
- Fréquentation non estimée dans le dossier de concertation

**Le fuseau Nord Francheville <> Sainte-Foy-Lès-Lyon <> Confluence <> Lyon 7 Jaurès**

La carte concernant ce fuseau et son alternative en BHNS figure en page 64 du dossier de concertation. Les principales caractéristiques de ce fuseau sont :

➤ **Pour le transport par câble :**

- Longueur du tracé : 7 km
- Durée du trajet : 29 minutes
- Nombre de stations : 7 stations
- Fréquence des cabines : environ 40 secondes pour une technologie monocâble / 2 minutes et 30 secondes pour une technologie 3S
- Fréquentation estimée : 18 à 20 000 voyages/jour

➤ **Pour l'alternative BHNS :**

- Longueur du trajet : environ 11,5 km
- Durée du trajet : 39 minutes
- Fréquence : 10 minutes
- Fréquentation non estimée dans le dossier de concertation

**Le fuseau Centre Francheville <> Sainte-Foy-Lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland**

La carte concernant ce fuseau et son alternative en BHNS figure en page 66 du dossier de concertation. Les principales caractéristiques de ce fuseau sont :

➤ **Pour le transport par câble :**

- Longueur du tracé : 6 km
- Durée du trajet : 28 minutes
- Nombre de stations : 7 stations
- Fréquence des cabines : environ 1 minute pour une technologie monocâble / 3 minutes pour une technologie 3S
- Fréquentation estimée : 14 à 16 000 voyages / jour

➤ **Pour l'alternative BHNS :**

- Longueur du trajet : environ 11 km
- Durée du trajet : 35 minutes
- Fréquence : 10 minutes
- Fréquentation non estimée dans le dossier de concertation

**Le fuseau Nord Francheville <> Sainte-Foy-Lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland**

La carte concernant ce fuseau et son alternative en BHNS figure en page 68 du dossier de concertation. Les principales caractéristiques de ce fuseau sont :

➤ **Pour le transport par câble :**

- Longueur du tracé : 6 km
- Durée du trajet : 26 minutes



- Nombre de stations : 7 stations
- Fréquence des cabines : environ 1 minutes 40 secondes pour une technologie monocâble / plus de 4 minutes pour une technologie 3S
- Fréquentation estimée : 8 000 à 12 000 voyages / jour

➤ **Pour l'alternative BHNS :**

- Longueur du trajet : environ 11 km
- Durée du trajet : 35 minutes
- Fréquence : 10 minutes
- Fréquentation non estimée dans le dossier de concertation

• **Coût**

➤ **Pour le transport par câble : entre 150 et 165 millions d'euros (en fonction des fuseaux)**

➤ **Pour l'alternative BHNS : entre 88 et 114 millions d'euros (en fonction des fuseaux)**

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

Ces coûts représentent les coûts d'investissement (acquisition du matériel roulant incluse) ainsi que des frais d'études et les frais de construction. Ils ne prennent pas en compte les coûts d'acquisition et d'indemnisation du foncier.

• **Contexte du projet**

En 2013, l'association « Agir à la Mulatière » présente aux élus du territoire différents scénarios pour un projet de transport par câble sur l'Ouest Lyonnais. En 2017, les élus des communes de Francheville, Chaponost, Craponne, Oullins, Sainte-Foy-lès-Lyon, la Mulatière et Lyon 2ème demandent « l'inscription d'un projet de transport par câble dans la Programmation Pluriannuelle des Investissement (PPI) de 2014-2020 du SYTRAL avec la mise en place d'un groupe d'études ».

En 2019, le SYTRAL lance des études de préféabilité sur une dizaine de lignes potentielles de transport par câble sur l'ensemble de la Métropole. C'est alors la ligne dans le secteur Sainte-Foy-lès-Lyon, la Mulatière qui a le plus de sens en termes de desserte. L'étude montre cependant un impact fort en termes de survol de propriété. L'ancien exécutif du SYTRAL ne donne alors pas de suite à cette étude.

Dès son arrivée, le nouvel exécutif de la Métropole souhaite développer le transport par câble. Suite aux études de préféabilité, une étude de faisabilité est alors lancée pour le développement d'un projet de transport par câble dans l'Ouest Lyonnais. Le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon est inscrit dans le plan de mandat 2021-2026. Un comité de pilotage avec les élus concernés est également mis en place mais dans un climat de tension politique, il ne permettra pas une construction

partagée du projet et d'ailleurs ne sera pas réuni dans la phase de préparation et de mise en œuvre de la concertation préalable.

- **Calendrier du projet**

Les étapes clés prévues par le maître d'ouvrage sont les suivantes :



Le SYTRAL/AOMTL reste l'instance décisionnel pour définir les suites à donner au projet de Transport par câble. Une délibération en conseil d'administration est prévue dès mi-mai pour statuer sur la suite à donner au projet : poursuite ou non du projet.

Dans le cas de la poursuite du projet, la concertation continue sera lancée à partir de l'été 2022 et les études se poursuivront.

Initialement, si on se réfère au Plan de mandat du SYTRAL, la mise en service du transport par câble était prévue pour fin 2026. Le SYTRAL/AOMTL n'a pas communiqué de calendrier plus précis dans le dossier de concertation dans le cas de la poursuite du projet.

## La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le maître d'ouvrage prévoit d'organiser la concertation préalable suite à la réalisation des études de faisabilité. Ces études ont pour objectif de mettre en évidence plusieurs fuseaux possibles de desserte en transport par câble permettant de relier rapidement Francheville à Lyon.

Le dossier de saisine prévoit de soumettre à la concertation préalable l'opportunité du projet, différents tracés et les principes d'insertion des pylônes et des stations.

Au cours de l'étude de contexte conduite par les garants, il est ressorti qu'il était indispensable d'ouvrir la concertation aux alternatives au mode câble. Le maître d'ouvrage a ainsi ajouté des alternatives en BHNS dans le dossier de concertation.

**Le processus de concertation préalable du projet de transport par câble s'effectue au commencement de la procédure lorsque toutes les options sont encore ouvertes, y compris la non-réalisation du projet.**

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 7 avril 2021, la CNPD a désigné Monsieur Jean-Luc CAMPAGNE et Madame Claire MORAND comme garant.e.s de la concertation préalable pour le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon selon les modalités L121-16 et L121-16-1 du Code de l'environnement en application de l'article L121-17, suite au courrier de saisine et au dossier annexé en

date du 26 mars 2021 de Monsieur Bruno BERNARD, Président du Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL).

## Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garant.es qui se trouve en annexe de ce bilan.

### • Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentif aux points suivants :

- Rendre plus compréhensible les choix du SYTRAL en matière de transports en commun dans la région ouest de Lyon et notamment de clarifier à tou.te.s le stade d'avancement des réflexions en cours sur le métro E.
- Permettre à chacun.e de discuter l'opportunité, les alternatives, les enjeux et les impacts du projet de téléphérique.

Ils avaient également pour mission de veiller à ce que la concertation permette de débattre, conformément à l'article L121-15-1 du Code de l'Environnement :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet,
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

# Le travail préparatoire des garant.e.s

## Les résultats de l'étude de contexte

Suite à notre nomination en tant que garant.e.s sur le projet de Transport par câble Francheville Lyon, nous avons mené une trentaine d'entretiens auprès de collectivités, d'acteurs économiques, de représentants des habitants du territoire, d'associations ...

### Des visions divergentes sur le projet

Les propos recueillis par les garant.e.s dans le cadre de leur étude de contexte ont fait ressortir un climat tendu, des positions divergentes fortes sur le projet de transport par câble, ainsi qu'un climat de confiance altéré entre le porteur de projet, les élus de certaines communes traversées par le projet et les habitants du territoire.

Au-delà de sa teneur politique, qui interfèrera tout au long de la concertation préalable, l'opposition et le soutien au projet se sont structurés et organisés dans le cadre d'associations et de collectifs, que ceux-ci soient existants ou créés à l'occasion du projet. Ces organisations seront fortement impliquées par la suite tout au long de la concertation préalable.

Dès l'amont de la concertation préalable, les visions du projet sont dans l'ensemble très contrastées :

- avec d'un côté, la mise en avant de l'intérêt du projet dans ce secteur de l'Ouest lyonnais compte tenu du relief, des différents obstacles, et du besoin de mobilité sur le territoire ;
- et de l'autre, la mise en avant des impacts et nuisances du projet sur le territoire, son coût, et son inadaptation aux besoins locaux de mobilité.

De la même façon, s'il y a des problématiques de mobilité reconnues sur le territoire, il ne se dégagent pas de vision partagée à ce niveau, les besoins ressortant comme étant assez différents selon les secteurs.

Dans l'ensemble donc, les visions sur le projet nous sont apparues très polarisées, avec une forte opposition d'élus et d'habitants du territoire inquiets du bruit généré par le projet, des impacts sur l'environnement, le patrimoine classé et le paysage, la sécurité, la perte de valeur des habitations impactées....

Notons cependant que parmi les acteurs rencontrés, certains ne prenaient pas position sur le projet, jugeant leur éclairage technique insuffisant pour se prononcer, certains également faisant ressortir des questionnements techniques en termes de sécurité, d'accessibilité ou d'intermodalité.

Plusieurs acteurs ont par ailleurs fait ressortir le manque de mise en parallèle de solutions alternatives.

Enfin, les contacts préalables des garant.e.s ont mis en évidence, en filigrane, un débat plus large sur la question de l'exercice des mobilités à l'échelle de la métropole lyonnaise avec des approches là aussi contrastées, certains mettant en avant l'importance de la diminution de la place de la voiture et du développement des solutions de transport en commun, d'autres regrettant les restrictions de plus en plus importantes sur l'usage de la voiture.

### Un climat tendu en amont de la concertation

Malgré l'engagement du SYTRAL à ouvrir la concertation sur l'opportunité du projet et ses différentes alternatives, la phase amont de la concertation a été marquée par un climat plutôt tendu en raison de différents facteurs identifiés par nos interlocuteurs :

- Une information locale sur le projet reçue par les acteurs essentiellement par la voie des médias
- Une information perçue comme manquant de clarté et de stabilité ce qui a pu créer un sentiment d'insécurité
- Un besoin de clarifier ou d'explicitier les choix ayant conduit à retenir l'hypothèse de ce projet et un besoin de reconsidérer certaines alternatives comme le métro E

- La perception d'un projet imposé et l'inquiétude de certains que la concertation préalable ne permette pas de débattre véritablement de l'opportunité du projet
- La crainte qu'en cas d'abandon du projet, aucune alternative ne soit considérée pour l'Ouest Lyonnais.

### **Les besoins et attentes vis-à-vis de la concertation**

Les entretiens réalisés par les garant.e.s ont fait également ressortir des besoins clefs dans la perspective de la concertation préalable :

- L'importance de l'ouverture de la concertation à la question de l'opportunité du projet, aux alternatives et aux questions de mobilité à l'échelle de l'ouest lyonnais et donc la nécessité de repartir des besoins de mobilité ;
- La définition du périmètre de la concertation avec un périmètre rapproché pour débattre sur le projet, son insertion et ses impacts et un périmètre élargi pour aborder le besoin de mobilité, certains souhaitant « qu'une consultation des habitants du 5ème arrondissement de Lyon, de Tassin, de Craponne soit mise en place tout autant que ceux des communes de Chaponost, de Brindas ou d'Oullins ; »
- L'attention à avoir pour la mobilisation des publics concernés : habitants, usagers et impactés ;
- L'attention à avoir pour la prise en compte des personnes en situation de handicap ;
- Le besoin de pédagogie pour casser les idées reçues compte tenu de la méconnaissance de la technologie ;
- L'importance d'un balayage suffisamment large des différents sujets à traiter, depuis les questions d'amont jusqu'aux questions d'impact et d'insertion, sans oublier le sujet des alternatives ;
- L'importance de la mise à disposition des études.

### **L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation**

L'implication des garant.e.s dans l'élaboration du dispositif de concertation a pris appui sur un principe d'échanges réguliers avec le maître d'ouvrage, organisés en général tous les 15 jours, la définition du dispositif de concertation s'étant faite de manière itérative.

Au-delà de ces rencontres régulières, il nous a paru judicieux, dans un souci d'apaisement du climat de la concertation, de proposer le principe d'un comité de suivi de la concertation, en invitant les personnes rencontrées au cours de notre étude de contexte à y participer. Ce comité de suivi avait pour vocation de partager les constats et recommandations des garant.e.s au maître d'ouvrage, de présenter les propositions du maître d'ouvrage en termes de modalité de participation et d'information, et de recueillir attentes et réactions des acteurs associés au comité de suivi. Finalement, ce comité de suivi s'est réuni 3 fois : en amont de la concertation préalable, à mi-chemin le 6 janvier 2022 puis peu avant la fin le 8 février 2022. A chaque fois, le principe était le même, recueillir les points de vue sur les constats et attendus en lien avec le dispositif de concertation, présenter nos recommandations au maître d'ouvrage et proposer au maître d'ouvrage d'y répondre. Ce comité de suivi, sans avoir un rôle prescripteur cadré, a permis de notre point de vue d'apaiser, sans les effacer, les tensions existantes.

- **Les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Suite à l'étude de contexte, nos préconisations se sont articulées autour de 3 points clés :

- Retisser un lien de confiance et un cadre favorable à la concertation
- Dérouler un dispositif par étapes
- Prévoir un périmètre de la concertation à 2 échelles

Afin de **retisser un lien de confiance et de proposer un cadre favorable à la concertation**, nous avons préconisé de :

- **Faire valoir un processus transparent** : Organiser une réunion permettant de partager les enseignements de l'étude de contexte, les objectifs de la concertation préalable (volet garant) et les modalités de la concertation (volet maître d'ouvrage) avec les principales parties prenantes consultées lors de l'étude de contexte. Cette réunion serait animée par les garants.
- **Bien positionner la concertation préalable dans le déroulement du projet** : Donner à voir comment sont pris en compte les enseignements et apports de la concertation dans la décision.
- **Mettre en avant un cadre clair et ouvert** : En amont de chaque rencontre publique, prévoir l'intervention des garants pour réexpliquer le cadre de la concertation (rôle de la CNDP, neutralité des garants, objectifs de la concertation, progressivité du processus).
- **Elargir les objectifs et objets de la concertation** (voir ci-dessous le dispositif par étapes proposés) pour permettre de s'appuyer sur un cadre souple et favoriser une concertation dans un climat apaisé autour des enjeux du territoire.
- **Apaiser le climat de la concertation** : Consulter les principales parties prenantes sur la possibilité d'un moratoire sur la communication dans la presse sur la durée de la concertation préalable.

Nous avons également recommandé de **dérouler un dispositif par étapes** :

- **Structurer un dispositif de concertation qui permette une véritable progression des échanges** depuis les questions d'enjeux de mobilité, d'opportunité du projet et d'alternatives jusqu'aux grands principes de son insertion sur le territoire
- **Elargir la concertation préalable du projet de transport par câble aux enjeux de mobilité sur l'Ouest Lyonnais** pour bien expliciter les besoins de mobilité sur ce territoire (apporter des éléments d'analyse à ce sujet) et montrer dans quelle mesure les différents moyens existants et les projets envisagés (métro E et transport par câble) répondent à ces enjeux de mobilité.
  - **Maintenir la superposition des calendriers de la consultation métro et de la concertation préalable** sur le projet de transport par câble et faire le lien entre les 2 démarches (rendre lisible la complémentarité ou la concurrence éventuelles entre ces projets). Suffisamment en amont de la fin de la consultation métro et en début de la concertation TPC, organiser un temps au sein d'un dispositif permettant d'aborder le sujet du métro E et de la consultation métro en cours afin de rediriger les avis concernant strictement le métro E vers la consultation métro et de permettre une réflexion collective sur son articulation éventuelle avec le transport par câble.
  - **Reposer l'historique du projet et verser à la réflexion collective les points des études réalisées jusqu'alors** (y compris éclairer les résultats contradictoires de certaines études) **et montrer en quoi elles ont conduit à pousser la réflexion sur le projet**. Être transparent sur les études réalisées et en cours et leurs conclusions.
  - **Bien clarifier les objectifs du projet** : à quel besoin de mobilité répond-il pour le maître d'ouvrage par rapport à une vision globale des déplacements sur l'Ouest Lyonnais ? pourquoi ce projet est-il pertinent pour ce territoire du point de vue du maître d'ouvrage ?
  - **Donner à voir les alternatives au projet et les analyser selon le même cadre que le projet de transport par câble**.
  - **Organiser des ateliers ou d'autres dispositifs permettant d'aborder l'ensemble de ces questions liées à l'opportunité et aux alternatives au projet**.

- **Resserrer ensuite la concertation sur les objets plus spécifiques au projet**
  - **Eclairer les choix alternatifs de tracé par rapport aux besoins locaux de mobilité**
  - **Travailler sur les grands principes de son insertion dans le territoire.** Apporter une information transparente, accessible et suffisante pour comprendre les différentes facettes du projet et donner à voir les réponses techniques notamment pour son insertion dans le territoire (aspects paysager et environnemental à aborder notamment sous forme visuelle), mais aussi sur ses nuisances (bruit), contraintes de fonctionnement (vent, maintenance) et problématiques de sécurité intrinsèques au transport par câble. Prévoir l'intervention d'experts extérieurs indépendants.
  - **Organiser des ateliers ou d'autres dispositifs permettant d'aborder l'ensemble de ces questions liées aux caractéristiques et à l'insertion du projet.**

Nous avons également formulé des recommandations concernant **le périmètre de la concertation préalable** afin de :

- **Permettre aux impactés et usagers potentiels de s'exprimer** : Aussi bien, dans un premier temps, ceux qui sont concernés par les enjeux de mobilité sur l'ouest lyonnais que dans un second temps, ceux qui sont potentiellement impactés par le projet ou usagers potentiels du transport par câble.
- **S'appuyer sur 2 périmètres de mobilisation** :
  - 1 périmètre élargi uniquement lorsque l'on parle mobilité sur l'Ouest lyonnais,
  - 1 périmètre plus resserré aux communes traversées par le projet quand on aborde l'opportunité, les alternatives, et les principes d'intégration du projet.

Pour ce qui concerne **l'élaboration du dossier de concertation**, nous avons insisté principalement sur les points suivants, découlant des recommandations générales exposées plus haut :

- **Bien montrer dans les éléments présentés l'ouverture de la concertation** : Au-delà des éléments d'analyse sur les besoins de mobilité et la pertinence du projet pour le maître d'ouvrage, donner dans le dossier de concertation l'assurance de l'ouverture du débat aux questions d'amont et d'opportunité.
- **Présenter le scénario de non-réalisation du projet et au moins un scénario alternatif** afin de favoriser l'ouverture du débat à d'autres hypothèses que celle de la réalisation du projet.
- **Synthétiser l'ensemble des éléments techniques à disposition du maître d'ouvrage au stade d'avancement des études** pour répondre au besoin d'une information fiable et complète sur le projet.
- **Eviter une déclinaison promotionnelle du projet** pour favoriser une lecture factuelle.

- **La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet**

Nous jugeons que les recommandations que nous avons formulées ont globalement été prises en compte par le maître d'ouvrage. La concertation était, de notre point de vue de garants, réellement ouverte à la question de l'opportunité du projet car elle permettait de repartir sur les questions d'amont sur les besoins de mobilité et offrait la possibilité d'échanges sur les alternatives.

Nos recommandations avaient par ailleurs été présentées lors du 1<sup>er</sup> comité de suivi qui s'est déroulé le 15 octobre 2021. Au cours de cette réunion, les acteurs présents ont remis en question l'intérêt de la recommandation d'un moratoire dans la presse et n'ont pas souhaité s'engager à la suivre. De fait, de notre point de vue, cette recommandation devenait caduque, y compris pour le maître d'ouvrage car elle n'avait de sens que dans une démarche collective.

Globalement, le maître d'ouvrage a fait des efforts pour répondre aux attentes formulées par les garants, si ce n'est les bémols suivants :

- Au cours des réunions publiques, le SYTRAL/AOMTL a apporté des éléments de visualisation de l'insertion du projet sur les communes et a présenté des images de référence. Cependant, la traduction visuelle du projet pour permettre au public de se rendre compte de l'insertion du projet dans le territoire et de la réalité de son usage ont manqué pour certains participants, demandeurs de projections plus concrètes.
- Le sujet des alternatives a bel et bien été abordé tout au long de la concertation. Néanmoins, le travail en commun sur ce sujet aurait pu être plus poussé et faire l'objet d'un temps d'approfondissement spécifique. Il est à noter cependant que le SYTRAL/AOMTL a invité début février des associations et collectifs opposés au projet à venir présenter les solutions alternatives qu'ils avaient identifiées et investiguées.
- Le dossier de concertation apportait une synthèse des éléments techniques à disposition à ce stade de l'avancement du projet. Néanmoins, nombre de participants ont souhaité, dès le démarrage de la concertation préalable, une mise à disposition complète des études techniques réalisées jusqu'alors. Pour répondre à notre recommandation et à cette demande, le SYTRAL/AOMTL s'est engagé à cette diffusion en cours de concertation préalable, diffusion effective le 12 janvier 2022 mais, un peu tardive de notre point de vue. Le SYTRAL/AOMTL a toutefois rappelé que diffuser tant de détails techniques lors des concertations préalables qu'il organise n'était pas pratique courante.

#### **Le dispositif de concertation / L'annonce de la concertation :**

---

**110 affiches** génériques avec annonce de la concertation et date de la soirée d'ouverture : 60 au format A4 et 50 au format A3 – diffusion selon la demande des communes concernées : Lyon 2, Lyon 7, Francheville, La Mulatière, Métropole de Lyon, SYTRAL, Mairie centrale de Lyon, Chaponost

---

**22 affiches** génériques complémentaires à la demande de Lyon avec annonce de la concertation au format A4

---

**136 affiches** annonçant la réunion publique de Francheville

---

**1150 affiches** « Parlons-en » au format A4 installées dans les bus et métros du réseau TCL

---

**21 400 dépliants** « Concertation, mode d'emploi » de 4 pages présentant les grandes caractéristiques du projet et les modalités de la concertation. Ces dépliants ont été mis à disposition dans les huit lieux d'expression et d'information permanents de la concertation ainsi qu'à Chaponost, Brindas et Oullins. La mairie de Francheville a réalisé une diffusion en boîtes aux lettres de 7200 exemplaires.

---

**Conférence de presse** organisée par le SYTRAL le 15 novembre 2021 suivie de 23 articles publiés dans la presse

---

**123 articles** au total publiés dans la presse tout au long de la concertation

---

Une annonce de l'ouverture de la concertation sur **Facebook et Twitter** le 15/11. Puis 2 autres annonces sur Twitter et Facebook les 17/11/2021 (direct vidéo de la soirée d'ouverture) et le 26/01/2021 (retour Forum Francheville)

---

**1 kit d'information** pour les communes concernées contenant des éléments vulgarisés et facilement diffusables sur les objectifs et les modalités de la concertation et le projet pour annoncer la concertation aux habitants

---



## Le dispositif de concertation / Les supports de la concertation :

---

Le **dossier de la concertation**, document de 84 pages au format A3 paysage : il comprend l'analyse du contexte, les solutions de mobilité proposées pour répondre aux enjeux, la présentation du projet de transport par câble, la présentation de l'alternative en BHNS, les fuseaux soumis à la concertation préalable, le dispositif de concertation préalable et le calendrier du projet. Le dossier est en ligne sur la plateforme de la concertation et 200 dossiers ont été imprimés et mis à disposition dans les huit lieux d'expression et d'information permanents de la concertation.

La **synthèse du dossier de concertation** : l'Essentiel a été imprimée en 900 exemplaires et mis à disposition dans les huit lieux d'expression et d'information permanents de la concertation et distribuées lors des stands mobiles.

11 **expositions** de 2 kakémonos ont été mises à disposition : 1 jeu à Lyon 7, 4 jeux à Francheville, 2 jeux à Sainte-Foy-lès-Lyon, 1 jeu à la Mulatière, 1 jeu à la Métropole de Lyon, 1 jeu à la mairie centrale de Lyon et 1 jeu au SYTRAL en réserve pour les réunions publiques initialement prévues en présentiel

1 **plateforme participative** : [www.franchevillelyon-sytral.fr](http://www.franchevillelyon-sytral.fr).

2 **vidéos** sur le projet : une 1<sup>ère</sup> vidéo de 2 minutes présentant les grandes lignes de la concertation (<https://www.youtube.com/watch?v=O3ubMzdl8Wo>), visionnée 1534 fois, une 2<sup>ème</sup> vidéo d'1 minute 50 présentant les différents fuseaux envisagés (<https://www.youtube.com/watch?v=hdoPH4zDOpY>), visionnée 1604 fois

## Le dispositif de concertation / Les rencontres de la concertation :

---

**La soirée d'ouverture du 17 novembre.** Objectifs : présenter le déroulement de la concertation, les enjeux de mobilité sur le territoire, recueillir les observations et avis sur l'opportunité du projet, répondre aux 1<sup>ères</sup> questions. Traduite en langue des signes français (LSF) par deux interprètes. Présence du Président du SYTRAL, du Vice-Président délégué du SYTRAL, des Maires de Lyon et de la Mulatière, de l'adjointe au Maire de Sainte-Foy-lès-Lyon. Le Maire de Francheville étant excusé. Déroulement en visioconférence – 760 participants au maximum de la soirée

Les **rencontres de proximité** (stands mobiles et espace forum) sur les différents lieux de vie et de passage à proximité du projet pour donner aux participants la possibilité de consulter les documents de la concertation (le dossier de concertation, l'essentiel du dossier et le dépliant), de répondre aux questions de chacun et de déposer une contribution sur le cahier de la concertation. 1790 personnes rencontrées (voir tableau ci-dessous)

Les **5 réunions communales** organisées sur chacune des cinq communes concernées par le projet pour présenter les enjeux de mobilité, donner de l'information sur le projet et zoomer sur les enjeux spécifiques à la commune, recueillir les observations et avis afin de questionner l'opportunité du projet et l'enrichir, répondre aux questionnements des participants et échanger avec le public. Participation sur inscription. En visio-conférence.

En présence du Vice-Président du SYTRAL, des maires concernés, avec une traduction en langue des signes français (LSF)

Réunion publique de Sainte-Foy-lès-Lyon : 629 participants

Réunion publique de Francheville : 350 participants

Réunion publique de La Mulatière : 220 participants

Réunion publique de Lyon 2<sup>ème</sup> : 172 participants

Réunion publique de Lyon 7<sup>ème</sup> : 157 participants

---

Les **2 ateliers thématiques** organisés en visioconférence. **Atelier intermodalité** avec pour objectif de présenter les enjeux de mobilité et l'outil de calcul Modely et de recueillir les possibilités d'intermodalité par secteur. Ouvert à tous sur inscription, 84 participants. **Atelier accessibilité** avec pour objectif de recueillir les observations autour du parcours voyageurs de représentants des personnes en situation de handicap. 18 participants sur invitation.

---

Les **compte-rendus** : compte-rendu de chaque réunion ou atelier diffusé en ligne sur le site de la concertation, ainsi que les enregistrements de l'intégralité des réunions, la retranscription de l'intégralité du chat et les réponses aux questions posées sur le chat

---

Les 8 lieux permanents d'expression et d'information de la concertation :

- Mairie de Francheville,
- Mairie de la Mulatière,
- Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon
- Mairie du 2<sup>ème</sup> arrondissement,
- Mairie du 7<sup>ème</sup> arrondissement,
- Métropole de Lyon,
- Mairie centrale de Lyon
- SYTRAL.

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

## Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Cette partie permet donc de rendre compte des conclusions des garant.e.s sur l'information et la participation du public dans le cadre de la concertation préalable du projet de transport par câble Francheville – Lyon. Celle-ci s'est déroulée du 15 novembre 2021 au 15 février 2022.

### Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

#### 1. L'annonce de la concertation et les supports d'information mis en place durant la concertation préalable par le SYTRAL/AOMTL

L'entrée en phase de concertation a été préparée très en amont :

- Des rencontres ont été réalisées par le SYTRAL avec les élus concernés et des associations locales durant l'été 2021,
- Un colloque a été organisé par le maître d'ouvrage avec le CEREMA pour faire connaître le mode transport par câble. Ce colloque a eu lieu le 29 juin 2021,
- Une conférence de presse a été organisée par le SYTRAL le 15 novembre 2021 pour annoncer l'ouverture de la concertation. A la suite de cette conférence de presse, 23 articles ont été publiés pour annoncer le lancement de la concertation, les modalités de contribution et la date de la réunion publique d'ouverture.
- La communication légale a été réalisée le 27 octobre 2021 avec :
  - o L'affichage de l'avis de concertation préalable au public dans les 8 lieux de la concertation,
  - o La mise en ligne de l'avis officiel sur la plateforme participative,
  - o La publication dans 3 journaux locaux des annonces légales.
- Un large dispositif d'affichage a également été déployé. Ce sont ainsi près de 300 affiches qui ont été diffusées sur le territoire ainsi que 1150 affiches installées dans les bus et métros du réseau TCL.
- Un dépliant « Concertation, mode d'emploi » a été mis à disposition des différentes collectivités dans des quantités préalablement définies avec elles. Il a également été distribués sur les stands mobiles.
- Des actualités sur les réseaux sociaux (Twitter et Facebook) ont permis d'annoncer le démarrage de la concertation.
- Des kits de communication à l'attention des communes et parties prenantes concernées ont été diffusés afin qu'elles puissent relayer plus facilement l'ouverture de la concertation préalable.

L'information sur la concertation et le projet a été assurée, par trois supports clés : le dossier de concertation et sa synthèse, des expositions et le site internet (plateforme participative dédiée au projet [franchevillelyon-sytral.fr](http://franchevillelyon-sytral.fr)). Deux courtes vidéos ont également été créés. Des supports spécifiques ont été présentés au cours de la concertation durant les réunions publiques et pendant les ateliers.

- Le dossier de concertation se présente sous la forme d'un document de 84 pages au format A3. Il présente une analyse du contexte, le projet et des propositions d'alternative, y compris la non-réalisation du projet. Il aborde les enjeux concernant les impacts socio-économique, environnementaux et sur l'aménagement du territoire.

- La synthèse « l'Essentiel » est un document de 28 pages au format A4 qui présente les grandes caractéristiques du projet, ses enjeux et ses objectifs de façon synthétique.
- Une exposition de 2 kakémonos présente les enjeux et les caractéristiques du projet, les fuseaux soumis à la concertation et les modalités de concertation.
- La plateforme participative [www.franchevillelyon-sytral.fr](http://www.franchevillelyon-sytral.fr) est un espace de relai de l'information et de la participation. On y retrouve toutes les informations sur le projet, l'agenda des rencontres, les modalités d'inscription, les possibilités de déposer un avis ou une question, les avis, questions et réponses apportées par le maître d'ouvrage, les compte-rendu des réunions...
- Les vidéos du projet : 2 vidéos ont été réalisées et diffusées sur la chaîne Youtube du SYTRAL et sur l'espace de la plateforme dédié au transport par câble : l'une pour présenter le projet, l'autre pour présenter les fuseaux à l'étude.

## 2. Les arguments des participants concernant l'information

Des participants ont regretté que le dossier de concertation n'ait pas été mis à disposition avant le 15 novembre 2021. Certains ont qualifié les informations mises à disposition du public d'incomplètes et non sincères et ont présenté des arguments pour illustrer leur propos. Par exemple, la perception d'une information biaisée repose, pour certains, sur des divergences qu'ils ont identifiées entre le dossier de concertation et les études de faisabilité (taille des pylônes, évaluation de fréquentation, vent, disponibilité du mode...). Des participants ont fortement regretté l'absence d'analyse de propositions d'alternatives autres que le bus à haut niveau de service (BHNS), ils ont par ailleurs perçu la comparaison entre la solution transport par câble et la solution BHNS biaisée compte-tenu des contraintes d'insertion de cette dernière, de la présentation des impacts sur les boisements... Des participants ont regretté que l'insertion du projet dans le territoire ne soit pas suffisamment détaillée et illustrée dans le dossier de concertation. Ils ont également souligné que les documents de référence comme le PDU, le SCOT, la norme EN 12 930 :2015-11, les données brutes Météorages... auraient dû être mis à disposition du public pour assurer la complétude de l'information. Complétude également remise en cause concernant les impacts sur la faune et la flore, le contexte géologique et son impact sur la faisabilité du projet, les impacts de celui-ci en termes de survol, sur le patrimoine historique... Du point de vue de participants, ces aspects ne sont pas suffisamment abordés dans le dossier de concertation « alors qu'ils sont beaucoup plus détaillés dans les études techniques ». Des participants ont regretté que les actualisations du dossier de concertation faites sur le site internet n'aient pas été réalisées également sur les dossiers papier à disposition du public en mairie notamment. Certains d'entre eux n'ont pas été satisfaits des réponses apportées par le maître d'ouvrage à leur question ou ont vu leur question « retirée ». D'autres se sont interrogés sur les critères de décision suite à la concertation et la portée de la concertation.

Certains auraient souhaité que le décompte des contributions favorables et défavorables au projet soient communiqués au fur et à mesure sur le site de la concertation pour respecter le principe de transparence.

Des participants ont également demandé la diffusion des études de faisabilité qui ont servi de support au dossier de concertation dès la phase d'étude de contexte. Ils ont associé la publication tardive des études à un manque de transparence de la part du maître d'ouvrage, certains ayant relevé que le dossier de concertation ne reprenait « aucun des éléments précis » issus des études préalables, jugés nécessaires pour permettre au public « d'avoir une réelle et meilleure perception des différents fuseaux proposés ».

Concernant la clarté et l'accessibilité de l'information, plusieurs d'entre eux ont indiqué aussi que le dossier de concertation était difficile à comprendre et que, par exemple, les pictogrammes et photographies pour illustrer le BHNS n'étaient pas suffisamment claires.

Pour se prononcer sur l'opportunité du projet, certains estiment qu'il faut des informations plus précises et donc qu'il faut définir un fuseau et affiner ses impacts.

Pour d'autres participants, la concertation a permis d'apporter des informations utiles sur ce mode innovant afin d'engager le débat. Ont été soulignés également les efforts importants du maître d'ouvrage pour répondre aux questions du public.

### **3. Notre point de vue sur le droit à l'information**

Le SYTRAL/AOMTL étant ouvert à l'adaptation du dispositif de concertation, nous lui avons recommandé dès la mi-décembre de prendre en compte tant que possible les besoins d'information des participants et nous avons ainsi émis les préconisations suivantes à son adresse :

- Apporter des réponses, les plus précises possibles, aux questions formulées par les contributeurs sur le site de la concertation,
- Être transparent sur les études réalisées, et sur les objets, objectifs des études en cours, (demande appuyée par un courrier de la Présidente de CNDP au Président du SYTRAL du 12 décembre 2021)
- Pour les réunions publiques :
  - o Donner à voir les critères d'éclairage de l'opportunité du projet suite à la concertation et dans la perspective de la décision des élus,
  - o Apporter des éléments visuels de mise en perspective du projet dans le territoire.

Les études ont été mises à disposition du public le 12 janvier 2022 sur le site dédié à la concertation et ont été utiles à l'éclairage sur certaines questions techniques. Par ailleurs, l'équipe technique s'est attachée à répondre aux différentes questions posées sur la plateforme internet ainsi que celles posées sur le chat lors des réunions publiques ou ateliers. Une rubrique FAQ a été mise en place sur la plateforme pour répondre aux questions les plus souvent posées avec un lien direct vers les études mises en ligne. Le maître d'ouvrage a également sollicité le soutien d'experts pour apporter des réponses à certaines questions techniques, notamment sur la problématique du vent.

Des éléments visuels d'insertion du projet dans le territoire ont été présentés lors des réunions publiques.

**En synthèse, du point de vue des garant.e.s, le dispositif de concertation a apporté une information claire sur le projet qui permettait de s'exprimer sur l'opportunité du mode transport par câble :**

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

Nous regrettons cependant que les études aient été mises à disposition du public tardivement, de notre point de vue, ce qui a contribué à maintenir un sentiment de défiance pour certains.

Par ailleurs, nous notons qu'aborder l'opportunité du projet suppose que les études ne permettent pas toujours d'avoir l'ensemble des éléments de réponse à des questions techniques précises. Cela a pu poser problème à certains participants qui auraient souhaité plus de précisions pour se faire un avis ; et selon eux, le dossier de concertation présentait pas ailleurs des caractéristiques et impacts du projet minimalistes.

Nous intégrerons dans nos recommandations différents points pour prendre en compte certaines des attentes exprimées concernant l'information sur le projet.

## Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

### 1. Le déroulement de la concertation

Le processus de concertation combinait des modalités informatives et contributives individuelles et collectives. Le dispositif participatif a cependant été adapté au cours de la concertation afin de prendre en compte les besoins du public et l'évolution du contexte sanitaire, il s'est finalement déroulé en **2 phases avec l'organisation de 14 temps de rencontre** :

- Une 1<sup>ère</sup> phase jusqu'à fin décembre permettant de débattre des enjeux globaux de mobilité sur l'ouest de la Métropole et de présenter la solution transport par câble et ses alternatives grâce à la soirée d'ouverture et à un stand mobile organisé dans les 5 communes concernées.
- Une 2<sup>ème</sup> phase permettant de poser les besoins de mobilité, de débattre de l'opportunité du projet, d'aborder les alternatives et les enjeux d'insertion sur le territoire avec les 5 réunions publiques, 2 ateliers thématiques et le stand sous barnum.

Durant toute la concertation, **les modalités de participation proposées ont été plurielles** :

- Des registres de concertation étaient disponibles dans les 8 lieux de la concertation,
- Des cahiers de la concertation ont été mis à disposition du public lors des 6 stands mobiles,
- La plateforme participative a permis de déposer un avis ou une question,
- La réunion d'ouverture et les réunions publiques ont permis aux participants de poser des questions « en levant la main » ou sur le chat,
- Des contributions ont également été transmises par mail ou par courrier au SYTRAL et aux garant.es.

Un dysfonctionnement s'est produit lors de la réunion d'ouverture, certains participants n'ont pas reçu le lien de connexion pour des raisons techniques. Le SYTRAL a mis en ligne sur sa chaîne youtube l'intégralité de la réunion, comme il l'a fait par la suite pour toutes les réunions communales.

Pour la deuxième phase de la concertation, compte-tenu du contexte sanitaire, le SYTRAL a informé la CNDP par courrier du 23 décembre 2021 du passage en visio-conférence des réunions publiques et de l'ajout d'un stand mobile en présentiel sur le territoire de Francheville. Le SYTRAL a indiqué à la CNDP avoir choisi le territoire de Francheville car les premiers temps d'échange avaient mis en évidence les besoins de mobilités alternatives à la voiture individuelle les plus forts sur ce territoire.

De son côté et à son initiative, jugeant les modalités distancielles proposées inadaptées pour une partie de sa population, la commune de La Mulatière a mis à disposition de ses habitants deux salles pour retransmettre la réunion communale en visio-conférence. Elle nous en a préalablement informés.

Nous notons aussi qu'un des registres mis à disposition dans l'une des mairies a été retourné avec une vingtaine de pages manquantes.

### 2. Les arguments des participants concernant le dispositif de participation

**Le processus et les outils de la concertation ont fait l'objet de différentes remarques.** Certains participants ont trouvé la plateforme participative difficile d'utilisation. Des acteurs ont indiqué que le déroulement des réunions publiques en visio-conférence était un obstacle à la participation des publics éloignés du numérique. Certains ont également regretté que les temps d'expression du public soient trop courts durant les réunions publiques et que le chat soit coupé pendant les interventions. Des participants ont également jugé biaisées les prises de parole ainsi que le sondage réalisé durant ces réunions.

Le temps laissé après chaque question lors du sondage a été trop court pour répondre pour certains. Il a été regretté que les stands mobiles de novembre et décembre 2021 aient eu lieu uniquement des jours en semaine. Des participants ont regretté que le temps d'échange en présentiel du 22 janvier 2022 avec les équipes et les élus du SYTRAL/AOMTL n'ait eu lieu qu'à Francheville et pas sur les autres communes. Des participants ont regretté que le 5<sup>ème</sup> arrondissement, mais également Chaponost, Tassin et Craponne ne soit pas inclus dans le périmètre de la concertation et qu'il n'y ait pas eu de

réunion publique pour cet arrondissement de Lyon. Plusieurs acteurs ont demandé une suspension de la concertation jusqu'au ralentissement de la pandémie afin de pouvoir organiser les réunions en présentiel.

Si le mode distanciel a été critiqué par certains pour les contraintes de participation qu'il implique et la plus grande difficulté à échanger, d'autres ont apprécié la tenue des réunions en visio-conférence car elles permettaient de participer tout en restant à la maison. D'autres ont apprécié la tenue du stand mobile organisé le 22 janvier à Francheville. Il a été ainsi souligné l'intérêt des échanges sur l'opportunité du projet et les propositions de solutions alternatives.

Enfin, pour permettre l'expression de tous les habitants concernés, il a été suggéré la mise en place d'un référendum à l'issue de la concertation préalable, sur l'ensemble du périmètre concerné.

### **3. Notre point de vue sur le dispositif de participation**

**En conclusion, de notre point de vue, le droit à la participation a été effectif :**

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

Nous notons cependant que la portée de la concertation a été questionnée à plusieurs reprises, dans le climat de confiance altéré que nous avons évoqué. Malgré les précisions apportées par le maître d'ouvrage et l'affirmation par les élus du SYTRAL/AOMTL d'une ouverture de la concertation à l'opportunité du projet, des participants n'ont pas toujours bien compris le processus de prise de décision et n'ont pas eu l'assurance de la prise en compte des enseignements de la concertation préalable dans ce processus.

Enfin, nous regrettons certaines dérives dans l'utilisation du chat avec parfois des interpellations à la limite du respect. La modalité distanciel ne facilitant pas la régulation de ce type de problème en raison notamment d'un nombre de participants élevé. Enfin, au cours des réunions, des interventions qui tenaient plus de la posture politique que de l'argumentation autour du projet ont pu interférer avec la dynamique participative.

Par ailleurs, nous retenons que la **situation sanitaire a complexifié le déroulement de la concertation préalable** et nous notons les difficultés suivantes :

- Certains publics ont rencontré des difficultés liées au mode distanciel. L'ajout d'une réunion en présentiel à Francheville nous a paru très importante dans ce contexte, même si cela pouvait manquer de proximité pour certaines communes.
- Le mode d'organisation distanciel et le volume de participants ont rendu plus complexe la construction collective et les interactions. Cependant, nous notons que certains participants se

sont mobilisés à l'occasion de chacune des visioconférences et qu'ils ont pu, au fil des réunions, apporter des contributions et/ou des propositions d'alternatives construites.

- La polarisation des débats a rendu difficile l'échange pour avancer au-delà de la question de l'opportunité du projet, les opposants souhaitaient avant tout l'abandon du projet pour pouvoir travailler dans la confiance.

Finalement, cette concertation a aussi de notre point de vue fait ressortir le besoin de poursuivre le dialogue autour des questions de mobilité sur ce secteur de l'Ouest lyonnais. Sur ce point, le SYTRAL/AOMTL a montré une réelle ouverture sur des alternatives proposées par les participants (associations, collectifs). D'ailleurs, durant la concertation, plutôt que de suspendre le processus comme le demandaient certains pour pouvoir poursuivre les échanges sans les contraintes distancielles de la crise sanitaire, nous avons fait valoir l'importance de se projeter dans la poursuite de ce dialogue.

### Quelques chiffres clefs de la concertation :

---

**4 178 participant.e.s aux rencontres** (le détail par évènement est présenté dans le tableau ci-après)

---

**96 204 visites** sur la plateforme en ligne de la concertation

---

**5 696 contributions** dont 951 questions écrites déposées sur la plateforme en ligne et 1 219 questions posées sur le chat lors des réunions en visioconférence / 1 096 avis écrits déposés sur la plateforme en ligne

---

**23 contributions collectives** de communes, associations, CIL

---

**652 mails** transmis directement aux garants sur l'adresse [morand-campagne@garant-cndp.fr](mailto:morand-campagne@garant-cndp.fr)

---

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



# Synthèse des arguments exprimés

## Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

### A. OPPORTUNITÉ

L'opportunité était au cœur des inquiétudes sur la portée de la concertation : « en quoi la concertation peut-elle influencer sur la décision de réalisation du projet ? ». Cette crainte se voyait renforcée par l'inscription du projet au plan de mandat et l'octroi de subventions pour sa réalisation dans le cadre du plan de relance.

Pour autant, l'opportunité du projet et du mode transport par câble a été largement débattue durant la concertation préalable. Pour le maître d'ouvrage, cette opportunité repose notamment sur la croissance des besoins de mobilité sur un secteur peu desservi en transport en commun afin de proposer une ligne forte aux usagers en alternative à la voiture individuelle. En ce sens, certains participants ont souligné l'intérêt du projet. Cependant, pour de nombreux autres, l'opportunité n'est pas démontrée car le projet de transport par câble ne répond pas, de leur point de vue, à la diversité des besoins et à la spécificité du territoire. Les arguments concernant l'opportunité du projet s'articulent autour de deux thèmes :

- Les besoins de mobilité sur le secteur de l'Ouest Lyonnais,
- Les spécificités du mode câble.

#### 1. Les besoins de mobilité sur le secteur de l'Ouest Lyonnais

##### Des problématiques de mobilité

Même si pour beaucoup de participants, il existe une **vraie problématique de mobilité** sur le territoire (« l'Ouest lyonnais est en tension vis-à-vis de la circulation automobile (...), des solutions doivent être trouvées, c'est évident »), celle-ci est **différente selon les secteurs géographiques** de l'Ouest de la Métropole (Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière, Lyon 2<sup>ème</sup>, Lyon 7<sup>ème</sup>) :

- Le besoin d'une offre de transport en commun fiable et rapide pour rejoindre Lyon est apparu très fortement pour Francheville et la Gravière.
- Ce besoin est moins clairement ressorti pour les autres quartiers de Sainte-Foy-lès-Lyon : des participants ont indiqué qu'une amélioration de l'offre de transport en commun existante était suffisante.
- Sur la commune de La Mulatière, le besoin exprimé est multiple. Des personnes ont évoqué la nécessité de relier le Haut et le Bas de La Mulatière, de rejoindre rapidement le métro à Oullins, et d'aller plus facilement en direction de Lyon.
- Sur Lyon 2<sup>ème</sup> et Lyon 7<sup>ème</sup>, le besoin a été moins clairement exprimé. Pour certains contributeurs, le maillage en transport en commun sur ces territoires est déjà très important. En ce qui concerne le 7<sup>ème</sup> arrondissement, le transport par câble est vu parfois comme une opportunité pour des déplacements de loisirs ou pour relier la Confluence (en fonction des tracés).

Pour certains participants, le transport par câble est un **moyen efficace pour répondre à ces besoins** de mobilité et **relier rapidement et de façon fiable** Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, et La Mulatière à Lyon et aux axes structurants du réseau de transport en commun. Des personnes ont ainsi souligné son intérêt pour réduire leur temps de trajet domicile travail entre ces secteurs de l'Ouest lyonnais et Lyon, le stress et le temps perdu dans les embouteillages, mais aussi mettant en avant l'impact de ceux-ci sur le cadre de vie et la pollution. Le transport par câble est ainsi perçu comme une bonne solution pour les besoins actuels (déplacements domicile travail, déplacement domicile étude...) et pour anticiper l'évolution des besoins de mobilité sur ce secteur (accompagnement au développement du

quartier du Technicentre par exemple...), réduire l'usage de la voiture individuelle et apporter une offre de transport en commun supplémentaire pour s'adapter à l'élargissement de la zone à faible émissions. De leur point de vue, en améliorant la mobilité sur ce secteur, ce projet permettra de répondre à différents enjeux et notamment réduire l'impact sur la santé public, la qualité de l'air et le réchauffement climatique... Ces problématiques de qualité de l'air et d'enjeux climatiques sont d'ailleurs partagées par de nombreux participants qu'ils soient favorables ou non au transport par câble.

Par ailleurs, ce projet offrirait à certains de nouvelles possibilités pour accéder à des espaces naturels en périphérie de Lyon, faisant craindre à d'autres les impacts d'une fréquentation nouvelle sur le territoire ; des contributeurs font par ailleurs part de leur crainte d'un accroissement de l'urbanisation du territoire.

Pour d'autres participants, **le projet de transport par câble n'est pas une réponse adaptée à la diversité** de ces besoins et « il ne correspond pas à une demande des habitants ». Ils s'interrogent également sur **les objectifs de desserte** de ce projet et son usage : correspond-il à une desserte locale ou à une desserte plus globale ? A quelle échelle ? Quel sera son impact sur la circulation automobile ? ... Des contributeurs souhaitent connaître le nombre de véhicules évités grâce au transport par câble. La présentation de 4 fuseaux desservant des polarités différentes contribue, pour certains à l'incompréhension des objectifs du projet. Si c'est un projet de desserte locale, les 7 stations pour un tracé de 6 km sont perçues par certains comme trop éloignées des usagers par rapport à la desserte fine que pourrait offrir un bus. Si c'est une desserte plus globale, les questions se posent sur l'accès aux stations et l'intermodalité : cheminements piétons, passerelles piétonnes, pistes cyclables sécurisées, vélo dans les cabines, rabattement vers les stations (bus, train...), parcs relais et stationnement à proximité des stations, stationnement vélo sécurité, places PMR ... Certains participants s'inquiètent d'un afflux de voitures à proximité des stations alors qu'il n'est pas prévu de parc relais et donc d'une saturation du stationnement existant. Le phasage entre la concertation sur le TPC et la prise de décision concernant le métro E a également posé question, certains participants étant gêné pour bien appréhender l'articulation entre les 2 projets.

### **Le sujet de l'évaluation des besoins**

**L'estimation des fréquentations modélisées avec l'outil Modely** a été questionnée à de nombreuses reprises. Certains participants souhaitent avoir plus d'informations sur le fonctionnement du modèle, les hypothèses utilisées en entrée, les écarts entre les données brutes présentes dans l'étude de faisabilité et les fourchettes présentées dans le dossier de concertation, la sensibilité du modèle ... Il a été par ailleurs souligné que les données utilisées dataient de 2015 et que, depuis, des changements ont modifié les habitudes de déplacement comme le développement du télétravail ou celui de l'usage du vélo et du vélo à assistance électrique... Des participants ont également insisté sur le fait que le transport par câble ne doit pas être modélisé comme un tramway dans l'outil Modely car, dans ce cas, la question du vertige n'est pas prise en compte dans la modélisation. Des contributeurs estiment aussi que, les chiffres de fréquentation issus de l'outil Modely sont surestimés, ce qui, de leur point de vue, remet en question l'opportunité du projet.

Le SYTRAL/AOMTL a expliqué que Modely est un outil partenarial utilisé par différents maîtres d'ouvrages intervenant sur la Métropole de Lyon et que les données issues du modèle donnent un ordre de grandeur des fréquentations, permettant d'éclairer le choix des tracés et l'opportunité du projet. Il indique que Modely prend en compte l'ensemble des déplacements et pas uniquement les trajets domicile/travail. L'AOMTL/SYTRAL a également apporté des précisions sur les hypothèses et projections d'évolution des déplacements à l'horizon 2030 ainsi que sur la répartition de ces déplacements.

### **Le lien avec les documents de planification**

Enfin, des participants ont questionné la **compatibilité** du projet de transport par câble avec d'une part le Document d'Orientations et d'Objectifs du **SCOT** et d'autre part, le **PDU** qui prévoit l'étude de la ligne forte A2 « Presqu'île-Francheville » qui « constituera une liaison radiale vers le Centre depuis Francheville et permettra d'améliorer la performance de la desserte en transports collectifs du 5e

arrondissement de Lyon en limite de Sainte-Foy-lès-Lyon, en accompagnement notamment du développement urbain attendu dans le corridor urbain autour de la rue du Commandant Charcot ».

Le SYTRAL/AOMTL a indiqué que 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. Le maître d'ouvrage ajoute enfin que 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 SYTRAL/AOMTL indique que le mode n'est pas un critère d'incompatibilité.

## 2. Les spécificités du mode câble et de son usage

### L'usage d'un mode nouveau

Le transport par câble en milieu urbain étant encore relativement peu connu, la concertation a permis d'aborder de nombreux sujets concernant les spécificités de ce mode.

En effet, de nombreux questionnements ont porté sur le **choix de la technologie** (monocâble, 3S ou autre), l'impact du choix de la technologie sur le fonctionnement du projet et son coût (coût de mise en place et coût d'entretien), les vitesses d'exploitation du système (en cas de vent, en heure creuse, en heure de pointe...). Des inquiétudes se sont exprimées autour de la **disponibilité du transport par câble** (vent, orage, maintenance, projet multi-boucle...) et de son **accessibilité** notamment pour des publics spécifiques (personnes en situation de handicap, personnes avec poussette, personnes âgées...). Des craintes ont également porté sur le **confort** du mode voire sa **sécurité** en cas de vents ou orages violents, canicule... Certains se sont interrogés sur l'**évacuation** du transport par câble en cas de panne. Les **incivilités et la sécurité à l'intérieur des cabines** ont également fait l'objet de nombreuses questions.

Le maître d'ouvrage a indiqué qu'à ce stade du projet, le choix de la technologie n'était pas encore réalisé. Un expert du bureau d'études accompagnant le maître d'ouvrage a apporté des réponses concernant la problématique du vent et du transport par câble et a conclu à l'absence d'incidence du vent sur le fonctionnement du téléphérique. Le maître d'ouvrage a détaillé le dispositif de sécurité mis en place dans les cabines et en station. Il a également indiqué qu'il a prévu d'exiger, lors de la consultation des constructeurs, « la récupération intégrée » permettant de rapatrier systématiquement les cabines en station. Concernant les besoins des publics spécifiques, le SYTRAL/AOMTL s'engage à travailler en étroite collaboration avec les associations les représentant.

De nombreuses questions ont également porté sur la **flexibilité et la réversibilité du mode** : comment absorber la pointe et ne pas avoir des cabines qui circulent à vide en journée ? sera-t-il possible de monter aux stations intermédiaires à l'heure de pointe si les cabines sont déjà saturées ? comment adapter l'infrastructure à la fréquentation réelle (hausse ou diminution) ? est-il facile de déplacer une station ? est-il possible de démanteler l'installation ? à quel coût ?

Le maître d'ouvrage a indiqué que la taille et la fréquence des cabines a été calculée en fonction des prévisions de fréquentations. Il indique également qu'il a identifié la problématique des cabines pleines aux stations intermédiaires et que des solutions sont possibles comme la programmation des cabines (interdire l'ouverture des portes dans une station donnée...). Il a souligné également que la réversibilité de l'infrastructure sera étudiée dans les études de conception détaillées.

### Les besoins en termes d'accessibilité du mode

L'atelier accessibilité a permis de mettre en évidence de nombreuses propositions pour favoriser l'accessibilité de tous les publics (systématiser l'arrêt total des cabines, prévoir des zones de retournement dans les cabines, mettre en place des ascenseurs dans la station...). Les différentes propositions sont détaillées dans le compte-rendu de l'Atelier accessibilité du 3 février 2022.

### L'impact sur les riverains

De nombreux participants ont exprimé leur opposition au projet au regard de la problématique du **survol et de la covisibilité**. Ils s'inquiètent notamment de l'impact sur leur qualité de vie ou leur liberté individuelle mais également par exemple du risque accru de cambriolage... Cette problématique de survol est également perçue comme une atteinte à l'intimité, une gêne visuelle et sonore, une source de stress liée à la fréquence des cabines... Le survol a soulevé d'autres questionnements, par exemple : le projet survolera-t-il des établissements scolaires ? Quel est le nombre de personnes impactées par un survol direct ou proche en comparaison au nombre de personnes transportées ?

Le SYTRAL/AOMTL a apporté la réponse suivante concernant le survol : « Dans les transports par câble urbains, les cabines peuvent être conçues de manière à ne pas permettre la visibilité verticale sur les habitations survolées. Avec des vitres assez hautes, un plancher et des parois en partie basse opaques, des systèmes de claustra, la vision est essentiellement panoramique et la visibilité vers le bas très faible. »

### **La capacité et la desserte**

Par ailleurs, certains participants ont indiqué que les tracés prévus pour le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon sont particulièrement longs (entre 6 et 7 km) avec de nombreuses stations (7 stations), 3 boucles et un survol de propriétés privés très importants. Ces participants ont souligné qu'il n'existe qu'une seule installation comparable dans le monde, celle de Medellin et que la plupart des transports par câble urbain font entre quelques centaines de mètres à 3 km avec 2 à 3 stations. Au regard de la **complexité**, de la **taille du projet**, et **des survols d'habitations individuelles ou collectives importants**, ces participants ont questionné son opportunité (risques techniques et financiers).

Pour certains contributeurs, le mode câble est tout à fait **adapté à la morphologie du territoire** puisqu'il permet de franchir facilement les obstacles : collines, fleuves, voie ferrée et infrastructures routières. Son fonctionnement en site propre, en dehors de toute circulation routière garantit pour ces derniers la **régularité des temps de parcours** par rapport à n'importe quelle alternative en bus. Sont également mentionnés ses impacts faibles sur la voirie et sur les sols. C'est un mode qualifié d'intéressant puisque ses capacités sont comparables à celles d'un tramway. De plus, il est perçu par certains comme une **infrastructure relativement légère** (par rapport à des tunnels, ponts, viaducs...) qui permet une grande rapidité de mise en place. Son fonctionnement en hauteur offre un autre point de vue sur la ville pour d'autres.

### **L'acceptabilité sur le territoire en question**

Enfin, des participants ont indiqué que « **l'acceptabilité sociale** des projets de transport par câble est un prérequis à leur faisabilité ». Ils se sont appuyés sur les travaux du CEREMA, du STRMTG, des constructeurs ... et de la thèse de Delphine Giney « De l'(in) acceptabilité à l'appropriation sociale et pratique d'un nouveau Transport collectif en milieu urbain : le transport aérien par câble. » Ils soulignent ainsi que cette acceptation n'est pas acquise puisque des communes du territoire sont opposées au projet ainsi que de nombreux habitants.

Pour certains contributeurs, ce n'est pas le principe du mode câble qui est remis en question mais bien ce projet-là du fait de son dimensionnement et sa difficile acceptabilité sur le territoire ; parmi eux, certains ont plaidé pour que ce mode puisse quand même répondre de façon plus localisée à des besoins de franchissement (axe Rhône Saône, axes routiers, Francheville...). Pour d'autres, le mode câble en milieu urbain est remis en question en raison de son impact sur le cadre de vie et les riverains du projet.

Des participants se sont appuyés sur les référendums organisés dans les communes de La Mulatière et de Sainte-Foy-lès-Lyon pour quantifier l'opposition au projet.

## **B. INSERTION DU PROJET DANS LE TERRITOIRE**

La concertation a permis de mettre en lumière de nombreuses remarques et questions portant sur l'insertion du projet dans le territoire. Elles s'articulent autour des thèmes suivants :

- L'impact sur l'environnement
- L'insertion dans le paysage
- L'impact sur les monuments historiques
- Le bruit
- L'impact sur le foncier.

### **L'impact sur l'environnement, le patrimoine et l'insertion paysagère**

Des participants ont mis en avant la **richesse des milieux naturels du secteurs** (espaces boisés classés, espaces naturels sensibles, ZNIEFF de type 2, nombreuses espèces protégées floristiques et faunistiques...) et l'**existence de sites remarquables** (Parc du Brûlet, vigne Montray...). Ils s'inquiètent de l'impact du projet (phase travaux, déboisement, aménagement de sites actuellement inaccessibles et préservés...) sur les écosystèmes, la biodiversité et plus largement les milieux naturels emblématiques qui font l'identité de leur territoire.

Le maître d'ouvrage a répondu qu'il porte une attention particulière au milieu naturel. Il a ainsi indiqué qu'un diagnostic de l'état du milieu naturel sur base bibliographique, associé à des passages d'écologues à l'été 2021 a été réalisé et qu'une étude faune/ flore / milieu naturel approfondie, avec des analyses de terrain sur un cycle biologique complet sera réalisée conformément à la méthodologie attendue par les services de l'État. Le SYTRAL/AOMTL rappelle que l'étude d'impact environnementale sera réalisée à l'issue de la concertation préalable, s'il décide d'approfondir un fuseau ou une alternative BHNS. Cette étude pourra donner suite à des préconisations afin d'éviter, réduire et compenser les impacts du projet sur l'environnement et notamment les espèces protégées.

L'**insertion du transport par câble dans le paysage et dans le tissu urbain** a fait l'objet de nombreuses inquiétudes. De nombreux participants ont souligné leur **attachement au paysage** et craignent que les stations, les pylônes, les câbles et les cabines ne viennent abîmer, défigurer, changer l'identité visuelle de ce paysage (certains ont fait référence à la tendance à la suppression des lignes électriques pour les enterrer). Sur les secteurs de Lyon 2<sup>ème</sup> et Lyon 7<sup>ème</sup>, l'insertion du projet dans un tissu urbain dense avec de nombreuses infrastructures, des constructions en hauteur a été également questionnée (risques associés au passage au-dessus des voies ferrées, au transport de matières dangereuses, zone militaire sensible à proximité...)... Certains participants ont souligné aussi la saturation de leur territoire en infrastructures (M7, tramway, voies ferrées...), d'autres la pollution lumineuse engendrée par l'infrastructure... Au contraire, pour d'autres contributeurs, le transport par câble peut devenir un marqueur de l'identité du territoire.

Par ailleurs, certains participants se sont inquiétés des risques de glissement de terrain compte-tenu de la géologie du territoire (implantation en zone de balmes avec des problématiques géotechniques).

Le maître d'ouvrage a indiqué que la question de l'insertion dans le tissu urbain, au même titre que l'impact paysager est au cœur du projet. Il explique : « La question de l'insertion dans le tissu urbain, au même titre que l'impact paysager est au cœur du projet. Toute construction en milieu urbain a un impact visuel et change la ville, c'est le cas pour l'ensemble des lignes de transports (tramway, bus, transports par câble) circulant en surface. Les installations du transport par câble modifient le paysage et l'horizon, avec des éléments aériens (câbles, pylônes, cabines), mais aussi terrestres (stations). Si l'opportunité du projet est confirmée, la phase de concertation continue aura notamment pour objet d'itérer avec le public sur ces questions majeures. »

Des participants sont préoccupés par l'impact du projet sur les **nombreux bâtiments classés** ou emblématiques situés sur le territoire (Aqueduc Romain du Gier, Maison St-Joseph, Fort de Sainte-Foy-lès-Lyon, Tour du télégraphe Chappe...).

Le SYTRAL/AOMTL a apporté la réponse suivante : « Les architectes des bâtiments de France ont été rencontrés et informés lors des études de faisabilités du projet de transport par câble Francheville <> Lyon. A l'issue de la concertation, si un fuseau ou une alternative est retenue pour être approfondie, le Sytral veillera particulièrement à ces sujets d'insertion et d'intégration dans le tissu urbain existant. Les architectes des bâtiments de France seront associés et consultés lors des phases d'études ultérieures.»

### **Le bruit et la covisibilité**

Le **bruit** généré par le transport par câble est un sujet d'inquiétudes. Les questionnements ont notamment porté sur les niveaux sonores, l'impact sur la qualité de vie, sur la qualité du sommeil et plus généralement sur la santé... Des participants ont souligné que le bruit du transport par câble viendrait s'ajouter à un bruit déjà élevé des infrastructures existantes (bus, tram...). Certains craignent que le bruit du transport par câble ait un impact fort sur certains établissements comme les écoles ou le centre de prière du Châtelard par exemple. Sur ce sujet du bruit, certains insistent pour qu'il y ait une réelle prise en compte et mise à disposition du public des éléments de compréhension de l'impact sonore du projet, des réglementations en la matière et des solutions à mettre en œuvre pour la limiter.

Le maître d'ouvrage a indiqué que le bruit était concentré en partie haute des pylônes et au niveau des stations. Il a également répondu que : « La démarche de réduction du bruit s'appuiera sur les objectifs réglementaires définis pour les infrastructures de transports ferroviaires et le décret du code de la santé relatif à la lutte contre les bruits de voisinage (2006). Les engagements du SYTRAL en la matière ne sont pas définis à ce stade, ils le seront dans le cadre de l'étude d'impact et présenté au public lors de l'enquête publique. Un travail sur la conception des stations ainsi que sur les matériaux utilisés que ce soit pour les bâtis, les pylônes ou les câbles permettent une atténuation importante du bruit. Avant la mise en service, le SYTRAL s'engage à être vigilant et réalisera des diagnostics acoustiques en amont des travaux et lors des phases d'essais pour attester du respect des engagements acoustiques au niveau des stations. »

Comme cela a déjà été évoqué dans les paragraphes précédents, le covisibilité fait partie des sources d'opposition très forte concernant le projet.

### **L'impact foncier**

De nombreuses questions ont également porté sur l'impact sur le **foncier** : acquisitions foncières, indemnités de survol, mise à disposition d'exemples de calcul du montant des acquisitions et indemnités ... La perte de valeur immobilière des biens à proximité du projet de transport par câble a fait l'objet de débats : alors que pour certains, le projet n'aura pas d'impact ou aura un impact positif sur la valeur d'un bien à proximité du projet, d'autres craignent une forte dévalorisation de leur bien. Certains indiquent qu'« un logement situé à proximité d'une ligne de transport n'est recherché que si cette ligne est suffisamment près pour être utilisé mais suffisamment loin pour ne pas en subir les nuisances directes. »

Le SYTRAL/AOMTL a apporté la réponse suivante : « L'ordonnance n°2015-1495 du 18 novembre et le décret d'application n°2015-1581 ont instauré des servitudes d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation des dispositifs indispensables à la sécurité des installations. Pour les propriétaires concernés, l'indemnité de servitude est établie au cas par cas par des spécialistes fonciers ou France Domaine en fonction de la valeur de la propriété et de la surface concernée. Le SYTRAL entrera en négociation avec chacun des propriétaires concernés afin de conclure un accord amiable. Faute d'accord, une procédure d'expropriation sera mise en œuvre par le Préfet du Rhône, sous le contrôle du juge des expropriations. Les parcelles survolées seront définies et rendues publiques lors de l'enquête publique parcellaire. Du fait de sa faible emprise au sol, le TPC est un mode qui nécessite un nombre limité d'acquisitions foncières principalement pour l'implantation des stations et des pylônes. Pour autant, le survol de voiries existantes est privilégié, afin de minimiser les servitudes. Les implantations de stations privilégieront du foncier public plutôt que privé. Comme pour la construction de tout ouvrage, il n'est pas prévu d'indemnisation pour la gêne visuelle à ce stade du projet. »

Finalement le coût du projet a également été questionné au regard des contraintes d'insertion dans le territoire, des acquisitions foncières et indemnités. Le coût par usager est également questionné.

Le SYTRAL/AOMTL a apporté la réponse suivante : « Comme pour tout projet de transport, le budget sera affiné au fil des études. Le coût des acquisitions foncières et des servitudes ne peut, par exemple, pas être établi avant qu'un fuseau puis un tracé précis ne soit déterminés. »

## **C. LES ALTERNATIVES**

Les alternatives au projet ont souvent été au cœur des échanges. Nous distinguons ici deux aspects :

- Les alternatives de fuseaux, autrement-dit les enveloppes de tracé retenu pour les modes TPC (Transport Par Câble) et BHNS (Bus à Haut niveau de Service) ;
- Les alternatives de mode, dont l'alternative BHNS présentée dans le dossier de concertation, ainsi que les propositions formulées par les participants.

## 1. Les différents fuseaux proposés

### Les critères du choix

Les échanges sur l'intérêt de tel ou tel fuseau ont quelque peu été occultés par le débat sur l'opportunité du projet, resté prédominant lors de chacune des rencontres. Cette question du choix des fuseaux n'a d'ailleurs pas toujours été bien appréhendée par les participants.

Tout d'abord, de certains points de vue, choisir un fuseau signifie que l'on répond à **des besoins de mobilité potentiellement différents, dont l'analyse n'était pas suffisamment explicite dans les informations transmises** pour les participants faisant valoir cet argument (sur les stations intermédiaires plusieurs ont fait valoir par exemple les problématiques de mobilité dans le secteur de Province-Saint-Luc, d'autres à Mulatière...). Sur cet aspect, le maître d'ouvrage a indiqué que son souhait était de « recueillir des contributions du public qui pourraient l'aider à choisir un fuseau préférentiel, dans lequel se situerait le tracé de la ligne sachant que le projet de transport par câble n'a pas vocation à désengorger à lui seul l'ouest lyonnais : il est complémentaire du reste du réseau TCL, du projet de métro E, de l'amélioration du tram-train de l'ouest lyonnais et du réseau des Voies Lyonnaises ». Il a aussi souligné que le principe, quel que soit le fuseau retenu, était de travailler dans le cadre du projet les rabattements et l'intermodalité pour répondre le plus largement aux besoins de mobilités du territoire.

Des précisions ont été demandées sur les **critères retenus pour le choix des fuseaux proposés à la concertation**. Le SYTRAL/AOMTL a précisé que ceux-ci ont été déterminés « en fonction du service de transport apporté, de l'incidence sur la voirie et les stationnements, des connexions avec les autres modes de déplacements, du respect de la protection du patrimoine et de la préservation du milieu naturel, de l'insertion urbaine dans les communes et quartiers traversés, de la limitation de l'impact foncier et du survol de propriétés privées ou d'espaces boisés, des contraintes de mise en œuvre et du coût. »

### Le lien fuseau et besoin de mobilité

La difficulté d'échanger sur le choix d'un fuseau tient également au fait que **dans l'esprit de nombreux participants, cela revenait à valider le principe du projet**, alors qu'ils souhaitaient avant tout un débat sur l'opportunité. Aussi, la question posée à ce sujet au cours des réunions publiques a chaque fois recueillie plus de votes pour la proposition « ne se prononce pas » et a fait l'objet de nombreuses abstentions.

Concernant le **lien entre les fuseaux et les besoins de mobilité** plusieurs arguments ou propositions sont ressortis :

- Certains ont fait valoir leur intérêt pour l'un ou l'autre des fuseaux, en particulier les deux fuseaux Nord qui répondraient à des besoins de mobilité et poseraient moins de problème d'intégration. Cependant, d'autres ont indiqué que le fuseau médian (arrivée à Gerland) était le plus pertinent car il survole le moins d'espaces boisés, dessert la Mulatière, il permet également de relier, rapidement Part-Dieu, d'éviter une concentration des flux sur Perrache, de faciliter son accès aux personnes en situation de handicap..., mais il survole le plus d'habitations pavillonnaires, ce qui du point de vue des participants « demeure problématique en termes d'acceptation. » Des personnes ont également estimé que le fuseau Sud était présenté pour servir de repoussoir afin d'orienter vers d'autres choix
- Le point de départ dans le secteur du Châtelard à Francheville permet de répondre aux besoins de mobilité pour une partie des Franchevillois. En même temps, le choix du Châtelard pour l'implantation d'une station est remis en question compte tenu de l'impact sur l'environnement et le cadre de vie (déboisement nécessaire, accroissement des stationnements...) et du fait de

l'absence d'un projet de parc relais, une condition importante pour plusieurs participants pour une réelle utilité du transport par câble.

- Certains ont suggéré de prolonger au-delà de ce qui est envisagé la ligne de transport par câble plus à l'Ouest en direction de Chaponost / Craponne, où les besoins de déplacement en direction de Lyon sont également importants.
- D'autres ont plaidés également pour un autre fuseau moins problématique selon eux entre Francheville et Oullins, via le vallon de l'Yzeron, fuseau permettant de connecter le métro B.
- D'autres encore ont proposé des aménagements des fuseaux : déplacements de stations, passage plus au Nord...

## **2. Les alternatives de modes**

### **Le Bus à Haut Niveau de Services**

L'**option alternative du BHNS**, présentée dans le dossier de concertation, a fait l'objet de plusieurs remarques :

- La solution du BHNS a suscité des critiques liées aux parcours relativement tortueux envisagés et à l'impact foncier nécessaire à la mise en place du site propre. Des participants ont ainsi fait remarquer qu'en l'état cette proposition ne pouvait pas être crédible comme alternative.
- D'autres au contraire ont fait valoir son intérêt en termes d'insertion, et ont souligné l'importance de privilégier la voirie existante pour son implantation. Il a été aussi souligné qu'en cas de nécessité d'expropriations, ces dernières ne seront pas aussi invasives que pour les pylônes du transport par câble ou que la servitude de survol pour les câbles.
- L'intégration paysagère du BHNS (lien électrique) a pu poser également question, l'AOMTL / SYTRAL ayant précisé la possibilité de réaliser l'infrastructure pour une utilisation en trolley bus (avec liens électrique) ou en bus au GNV.
- Il a été regretté que cette solution n'ait été étudiées que pour les 4 fuseaux proposées. Le maître d'ouvrage a répondu que d'autres itinéraires pour des bus à haut niveau de service sont éventuellement envisageables pour relier le secteur de Francheville Taffignon à Perrache ou à la Gare d'Oullins mais ces tracés n'ont pas été proposés en solutions alternatives car ils ne desservent pas Sainte Foy ce qui était un des objectifs.

### **Le sujet du Métro E**

Les échanges sur le projet ont amené à plusieurs reprises sur **le sujet du Métro E**, beaucoup de contributeurs considérant le projet de transport par câble concurrent du Métro E. Or pour beaucoup le métro répondrait de manière beaucoup plus efficace aux problématiques de mobilité sur le territoire en raison de sa capacité de transport et de la possibilité d'un rabattement important au niveau des stations. Sur ce point l'AOMTL / SYTRAL a indiqué que 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), non justifiés par la densité actuelle et à venir des quartiers traversés et que sa mise en œuvre s'envisage dans une temporalité différente à plus long terme ; il a précisé par ailleurs que 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. Pour le maître d'ouvrage, ils répondent ainsi à des besoins différents en offrant des réponses adaptées à chaque territoire.

### **Les alternatives portées par les participants**

Au cours de la concertation, en plus de l'option BHNS présentée dans le dossier de concertation et du projet de Métro E, de nombreuses propositions d'alternatives ont été formulées par les participants :

- Certains ont ainsi fait valoir qu'il ne fallait rien faire, en raison du développement du télétravail encouragé par la crise sanitaire, qui réduira les flux automobiles. Il a également été proposé d'inciter à l'utilisation des transports en commun existants grâce à leur gratuité ou d'encourager au covoiturage ou à l'utilisation des applications existantes comme Only'Moov ou GeoVélo...



pour faciliter la circulation. Certains suggèrent que ne soient pas construites de nouvelles infrastructures mais que l'effort porte sur l'amélioration de l'existant.

- D'autres ont plaidés pour une amélioration du réseau de desserte bus existant (C19, C20, C20E, lignes 49, 17, 14, 8 ...), en proposant notamment le renforcement des lignes actuelles avec la création de portions en sites propres à partir de la voirie existante, l'augmentation de leur fréquence, l'extension des plages horaires et/ou un système d'optimisation des feux de circulation (ligne C20,...). Une proposition d'une liaison rapide pour les habitants de Francheville a été également proposée avec le principe d'une réduction du nombre d'arrêt (ligne C19...) Le maître d'ouvrage a par ailleurs indiqué une étude en cours pour un corridor bus dans la vallée de l'Yzeron pour la ligne 14. Des liaisons directes avec le métro B sont, en effet, attendues, ainsi qu'avec le métro E s'il était retenu. Des créations de lignes Junior Direct sont également évoquées. Des participants ont souligné l'aspect économique de ces solutions par rapport au transport par câble. Ils proposent l'utilisation de bus à hydrogène ou au GNV pour réduire les impacts sur la qualité de l'air.
- Il a été souvent question de l'option Tram Train de l'Ouest Lyonnais avec une desserte de la gare de Francheville jusqu'à Perrache. Des participants ont souligné l'intérêt de cette piste au regard de l'existence d'un parking relais. Cette solution souvent évoquée est pour le maître d'ouvrage une possibilité à l'étude dans le cadre d'un partenariat avec la Région.
- D'autres options de transport lourd ont été également évoquées par certains comme le principe d'un tramway à crémaillère pour s'affranchir des contraintes du relief ou un transport sur rail aérien (type Supraways), pour permettre le franchissement des obstacles.
- Des participants ont également insisté sur l'importance des modes actifs, à ne pas oublier selon eux. Ainsi, il a été suggéré le développement de voies dédiées au vélo ou la mise en place de passerelle pour le franchissement d'obstacles routiers.
- Plusieurs fois également, il a été question de solutions mixtes qui pourraient combiner différents modes pour permettre une liaison efficace entre Francheville et Lyon, le mode Transport Par Câble méritant pour certains d'être étudié pour des portions plus courtes de trajet.
- Des participants ont souligné l'intérêt de la mise en place de petits bus électriques ou de navettes de transport à la demande pour le territoire.
- Des participants se sont interrogés sur la possibilité d'utiliser des navettes fluviales pour favoriser le franchissement de l'axe Rhône Saône, certains ont proposé que le vaporetto Confluence s'arrête quai Jean-Jacques Rousseau par exemple.

Il faut souligner également que certaines de ces propositions étaient très détaillées avec des plans, des photos...

### **3. L'intérêt d'une poursuite de la réflexion sur les alternatives au projet**

#### **Un besoin d'approfondissement**

Le projet et les échanges sur l'opportunité au projet ont pris beaucoup de place durant la concertation. Aussi, le besoin persiste pour de nombreux acteurs, de travailler sur les questions de mobilité sur ce secteur de l'Ouest lyonnais et d'approfondir la réflexion sur les alternatives possibles au projet de transport par câble.

Certains participants ont fait part de leur volonté à contribuer dans ce sens. Des collectifs (association, CIL) ont par ailleurs approfondis diverses options, ce qui a fait par la suite, sur la base de ces propositions, l'objet d'une rencontre avec le SYTRAL/AOMTL.

#### **D. LA CONCERTATION**

La concertation a fait l'objet de nombreuses remarques par les participants présentées dans la partie Avis sur le déroulement de la concertation.

## Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)

Comme nous l'avons déjà écrit, les échanges se sont focalisés surtout sur l'opportunité du projet. De ce fait, la concertation n'a pas fait évoluer le projet, elle a surtout permis de poser les points de désaccords, les craintes, les besoins d'information. C'est pourquoi, elle n'a pas permis de mettre en avant un fuseau en particulier ou une solution alternative que ce soit en BHNS tel que proposé par le maître d'ouvrage ou via d'autres modes comme ont pu le suggérer les contributeurs à la concertation.

De notre point de vue, ce n'est pas tant la question de l'évolution du projet qui s'est posée mais celle de la solution proposée.

## Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

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

Les 3 mois de concertation ont mis en évidence des points pour lesquels des précisions sont nécessaires. Les réponses à ces points seront à détailler en fonction de la poursuite ou non du projet de transport par câble.

- **Dans le cas où la décision est prise par le maître d'ouvrage de poursuivre le projet**, les points suivants doivent faire l'objet de précisions.

### **1 Préciser l'évaluation du besoin de mobilité à l'horizon 2030 et l'estimation des fréquentations pour le projet de transport par câble**

De nombreuses questions ont porté sur l'évaluation des besoins de mobilité à l'horizon 2030 au regard notamment des prévisions d'évolution de la population et sur le modèle Modely : les données d'entrées, les hypothèses de modélisation, la sensibilité du modèle, la prise en compte des évolutions des comportements de mobilité depuis 2015... Malgré les réponses apportées par le maître d'ouvrage, des participants demande des informations plus précises.

Il est important d'apporter un éclairage supplémentaire sur le fonctionnement de Modely et l'évaluation des besoins de mobilité sur le territoire à l'horizon 2030 afin de créer une base partagée pour le dialogue.

## **2 Préciser les modes de transport ou infrastructure permettant l'intermodalité et l'utilisation du TPC**

Cette demande de précision répond aux inquiétudes de certains participants que le transport par câble soit peu utilisé en raison de stations trop éloignées des lieux de vie ou difficilement accessibles en voiture du fait de l'impossibilité de se garer.

Le maître d'ouvrage a indiqué, dans le cadre de la concertation, que la priorité était de privilégier les rabattements sur ces stations par l'adaptation des lignes de bus, de développer l'accessibilité en mode actif (trottoirs, pistes cyclables, parkings vélo). Il a également indiqué qu'il n'était pas prévu pour l'instant de parc relais, mais que ceci pourrait être étudié si la demande de la part des habitants est forte. Le SYTRAL/AOMTL a souligné que des études détaillées seraient réalisées ultérieurement pour affiner l'accès à chaque station.

Il est important de donner à voir au public comment ce projet s'intégrera dans les flux et modes disponibles (existants ou à prévoir) sur le territoire.

## **3. Expliciter les éléments d'analyse des solutions alternatives non retenues comme solutions de substitution au projet de transport par câble et l'argumentaire à l'appui du projet**

De nombreuses propositions d'alternatives ont émergé de la concertation. Certaines propositions sont très précises et détaillées et ont nécessité un travail important de la part des contributeurs.

Il est important que le maître d'ouvrage explique pourquoi ces propositions d'alternatives n'ont pas été retenues et qu'il explicite les arguments en faveur du choix du projet de transport par câble. La concertation préalable ayant montré un questionnement très important des participants sur l'adaptation du mode câble sur ce territoire, il est essentiel de partager les arguments et de montrer en quoi le projet de transport par câble répond au besoin de mobilité du territoire.

## **4. Préciser les différents impacts du projet (paysagers, fonciers, environnementaux, patrimoine historique, bruit, riverain...) et son fonctionnement**

La concertation a mis en lumière de nombreuses inquiétudes concernant les impacts (environnementaux, paysagers, insertion urbaine, patrimoine historique, bruit, survol et covisibilité,...) du projet et son fonctionnement (technologie, disponibilité, accessibilité, sécurité).

Le maître d'ouvrage a indiqué s'engager à réduire au maximum ses impacts dès la conception du projet et a renvoyé à des études ultérieures l'analyse précise des impacts.

Il convient de répondre dès que possible aux craintes formulées par les participants concernant les impacts du projet et son fonctionnement.

## **5. Préciser l'insertion du projet dans le territoire et la réalité de son utilisation à partir de visuels**

Pour certains participants, il a manqué de visuels pour bien comprendre comment pouvait s'intégrer le projet dans le paysage, en tenant compte des spécificités du territoire, et pour se faire une idée du transport par câble en milieu urbain. Par exemple, certains ont demandé à quoi ressemblait une station de l'extérieur ou à l'intérieur ? D'autres ont demandé quelle vue on pouvait avoir depuis les cabines.

Le maître d'ouvrage a proposé quelques visuels dans le cadre de l'atelier accessibilité et des réunions publiques.

Cependant, il paraît important, pour que les participants puissent bien imaginer la réalité du transport par câble urbain et son insertion dans le paysage de proposer des visuels le plus rapidement possible.

- **Dans le cas où la décision est prise par le maître d'ouvrage de ne pas poursuivre le projet,** le point suivant doit faire l'objet de précisions :

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

La concertation a montré qu'il existe bien des problèmes de mobilité sur ce secteur de l'Ouest Lyonnais et qu'ils sont pluriels. Certains participants à la concertation se sont inquiétés qu'aucune solution ne soit mise en œuvre dans le cas de l'abandon du projet.

Il nous paraît indispensable d'indiquer aux participants comment leurs problèmes de mobilité vont être pris en compte dans les suites qui seront données.

## **Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique**

Nos recommandations pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation sont différentes en fonction de la poursuite ou non du projet de transport par câble.

- **Dans tous les cas :**

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

La démarche de concertation préalable, telle que proposée par le SYTRAL/AOMTL n'intègre pas de réunion de clôture et de synthèse des contributions. Quelle que soit la décision sur le projet, une restitution est nécessaire pour baliser une étape, permettre au maître d'ouvrage d'explicitier les arbitrages et permettre à chacun de se projeter sur la suite, et donc constituer le point de départ pour un renouveau du dialogue ; au-delà de la restitution de la concertation préalable, il s'agit donc pour le maître d'ouvrage de donner à voir une feuille de route sur la façon dont il envisage la poursuite du processus d'association du public.

Il nous paraît indispensable que cette restitution prenne la forme d'une réunion publique dans l'hypothèse de la poursuite du projet. Elle pourra prendre d'autres formes si le projet est abandonné (synthèse écrite, conférence de presse, vidéo...).

Préalablement, pour répondre à la demande de nombreux participants, il est demandé au maître d'ouvrage de mettre à disposition sur la plateforme de la concertation toutes les contributions.

**2/ Poursuivre le dialogue avec le territoire (élus, associations, acteurs économiques) et les habitants pour approfondir le diagnostic des besoins de mobilité et les solutions à y apporter à l'échelle du territoire.**

Si la concertation préalable n'a pas permis de dégager de consensus sur les besoins de mobilité à l'échelle du territoire (ceux-ci ressortent comme divers selon les communes et les secteurs), elle a fait ressortir l'importance de poursuivre la réflexion pour avancer sur des solutions adaptées aux diverses problématiques de mobilité. Par ailleurs, nous avons reçu durant la concertation préalable des demandes pour prolonger celle-ci afin de permettre une plus grande avancée et la construction d'une vision partagée sur ce sujet de la mobilité ; pour les personnes ayant formulé cette demande, il s'agissait également de compenser les contraintes interactionnelles liées au contexte sanitaire (mode distanciel privilégié).

La poursuite du dialogue est, de notre point de vue, nécessaire mais sa déclinaison sera différente en fonction de l'abandon ou de la poursuite du projet.

- **Dans le cas où le projet est abandonné :**

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

- Les suites à donner à la consultation Métro et en particulier au devenir du métro E ;
- Les échanges sur la restructuration du réseau de bus en liaison avec les stations du métro B : Oullins et Saint-Genis-Laval ;
- Les échanges sur le Plan de Mobilité porté par l'AOMTL avec les communes, les EPCI et les partenaires sur la partie Ouest de son périmètre.

Le SYTRAL/AOMTL met en place différents cadre d'échange qui peuvent prendre en compte et répondre pour partie au besoin de dialogue sur le sujet des mobilités sur ce secteur de l'Ouest Lyonnais. Des démarches spécifiques peuvent être aussi envisagées. Quoiqu'il en soit, dans le cadre de ces échanges, il conviendra d'être vigilant à ce que les réflexions menées à un niveau institutionnel s'articulent bien avec la prise en compte des préoccupations/besoins du public sur les sujets de mobilité sur ce secteur de l'Ouest de la Métropole.

- **Dans le cas où le projet se poursuit :**

**1/ Poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire (élus, associations, acteurs économiques) et les habitants pour approfondir la réflexion sur le projet en lien avec le besoin de mobilité auquel il doit répondre et recréer un cadre favorable à l'échange.**

Afin de recréer les conditions d'un dialogue constructif pour poursuivre la réflexion sur le projet, son adéquation avec le besoin de mobilité et son insertion sur le territoire, il nous semble essentiel de constituer un groupe de médiation multi-acteurs, à l'image de la diversité du territoire. Celui-ci aurait vocation à accompagner la construction du projet en permettant la meilleure intégration possible des différents points de vue, besoins et préoccupations.

Un autre élément nous semble fondamental pour s'engager sur le chemin du dialogue, il s'agit de consolider une base d'éléments techniques partagés sur les besoins de mobilité et la technologie du transport par câble (ses impacts et ses conditions d'utilisation).

La création de ce groupe de médiation n'occulte pas le principe d'une concertation continue qui est d'associer tous les publics à la réflexion sur le projet. Il sera donc indispensable de prévoir l'articulation de cette réflexion collective dans le cadre du groupe de médiation avec les regards des habitants en fonction de l'avancement des réflexions sur le projet.

**2/ En fonction de la teneur de la décision prise sur le projet (arbitrage sur le mode, arbitrage sur un fuseau), enclencher un dispositif de participation, voire de co-construction par étape et dans la durée dans le cadre d'une concertation continue**

De notre point de vue, la construction du projet, si le choix est fait de le poursuivre, nécessite une véritable démarche de co-construction. Cette co-construction, qui sera le fruit des réflexions du groupe de médiation croisées à l'approche technique et aux apports des habitants ne peut se concevoir sans un travail fin dans la durée et par étapes :

- Partager les besoins de mobilité auquel le projet doit répondre et le fuseau à privilégier ;
- Travailler l'insertion du projet en fonction du choix de la technologie, de ses impacts et des besoins d'intermodalité ;

- Prendre en compte l'impact sur les riverains et réfléchir aux réponses à apporter en termes de compensation/indemnisation ;
- Préparer et anticiper la phase travaux pour limiter ses conséquences sur les riverains et les acteurs économiques ;
- Prendre en compte les besoins et craintes des usagers.

Au-delà de la réflexion avec le groupe de médiation, nous proposons que la relation avec le public prenne la forme d'une approche concrète et co-constructive, privilégiant des temps d'échanges sectoriels ou thématiques en fonction des avancées techniques de la construction du projet et des visites sur le terrain. Ces temps de rencontre permettront de dialoguer autour des enjeux liés au projet, de comprendre les différents besoins, et d'interroger le maître d'ouvrage au fur et à mesure de la construction du projet et de l'avancement des réflexions du groupe de médiation. Ce sera l'occasion notamment de requestionner les besoins des riverains. Nous recommandons donc de privilégier un dialogue de proximité, une approche concrète et co-constructive.

### **3/ Donner à voir au fur et à mesure de l'avancement du projet les éléments techniques permettant la bonne compréhension de son insertion et de ses impacts**

La question du partage des éléments techniques relatifs au projet a été une demande forte tout au long de la concertation préalable. Dans l'hypothèse de la poursuite du projet, il conviendra de retenir ce principe de transparence totale et la mise à disposition des études techniques pour la construction du projet, parallèlement à la production d'éléments de synthèse vulgarisés.

### **4/ Ajuster le périmètre en fonction du fuseau retenu notamment intégrer Lyon 5 dans le cas où le fuseau Nord serait retenu :**

Au cours de la concertation préalable, plusieurs participants ont fait remarquer que le tracé Nord était très proche du 5<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon et qu'il pouvait concerner des usagers potentiels sur ce périmètre. Dans l'hypothèse de la poursuite de la réflexion sur le projet, si le fuseau choisi est celui du tracé Nord ou tant que le choix d'un fuseau n'a pas été arbitré, il faudra veiller à l'élargissement du périmètre de concertation à cet arrondissement.

### **5/ A la manière de ce qui est fait pour d'autres projets de transports structurants portés par le SYTRAL/AOMTL, mettre en place un dispositif d'un.e chargé.e de relations riverains :**

Dans l'hypothèse où le projet de transport par câble Francheville-Lyon se poursuivrait, la mise en place d'un.e chargé.e de relations riverains nous paraît tout particulièrement indiquée pour répondre aux nombreuses inquiétudes et questionnements formulés par les habitants des zones traversées. A travers ce dispositif, il s'agit là d'anticiper les problématiques d'insertion, d'apporter des éléments de réponse sur les principes de compensation, d'indemnisation, de préparer la phase travaux et d'accompagner la prise en compte des besoins dans la mise en œuvre du projet.

De manière pragmatique, c'est une vraie plus-value pour le public, une meilleure prise en compte des besoins et préoccupations, une assurance en quelque sorte, sur la façon d'avancer ensemble.

### **6/ Poursuivre l'échange et les liens établis avec certains publics spécifiques :**

La concertation préalable a mis en exergue le manque de culture et de pratiques autour du mode câble, qui va de pair avec des appréhensions autour de l'usage de ce type de transport en commun. Il nous semble donc indispensable de poursuivre les échanges engagés dans le cadre de la concertation préalable avec les publics spécifiques afin de prendre en compte les contraintes inhérentes au mode câble en termes d'accessibilité notamment (personnes porteuses de handicap notamment...).

## Liste des annexes

- **Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s**
- **Annexe 2 : Lettre de mission**
- **Annexe 3 : Courrier CNDP du 12 décembre**

## Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations JJ/MM/AAA	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
<b>Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse</b>			
<b>Dans le cas de la poursuite du projet</b>			
1. Préciser l'évaluation du besoin de mobilité à l'horizon 2030 et l'estimation des fréquentations pour le projet de transport par câble			
2. Préciser les modes de transport ou infrastructure permettant l'intermodalité et l'utilisation du TPC			
3. Expliciter les éléments d'analyse des solutions alternatives non retenues comme solutions de substitution au projet de transport par câble et l'argumentaire à l'appui du projet			
4. Préciser les différents impacts du projet (paysagers, fonciers, environnementaux, patrimoine historique, bruit, riverain...) et son fonctionnement			
5. Préciser l'insertion du projet dans le territoire et la réalité de			



<i>son utilisation à partir de visuels</i>			
<b>Dans le cas de l'abandon du projet</b>			
<i>1. Communiquer une feuille de route qui permette au public de comprendre comment va être traitée la problématique de mobilité sur ce secteur de l'Ouest Lyonnais</i>			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
<b>Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.</b>			
<b>Dans tous les cas</b>			
<i>1. Restituer une synthèse des résultats de la concertation ainsi que les choix et les arbitrages finaux par les décideurs du SYTRAL/AOMTL</i>			
<i>2. Poursuivre le dialogue avec le territoire (élus, associations, acteurs économiques) et les habitants pour approfondir le diagnostic des besoins de mobilité et les solutions à y apporter à l'échelle du territoire.</i>			
<b>Dans le cas de l'abandon du projet</b>			
<i>1. Poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire (élus, associations, acteurs économiques) et les habitants pour approfondir les questions de mobilité à l'échelle du territoire et notamment dans les cadres existants ou à venir</i>			
<b>Dans le cas de la poursuite du projet</b>			
<i>1. Poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire (élus, associations, acteurs économiques) et les habitants pour approfondir la réflexion sur le projet en lien avec le besoin de</i>			

<i>mobilité auquel il doit répondre et recréer un cadre favorable à l'échange.</i>			
<i>2. En fonction de la teneur de la décision prise sur le projet (arbitrage sur le mode, arbitrage sur un fuseau), enclencher un dispositif de participation, voire de co-construction par étape et dans la durée dans le cadre d'une concertation continue</i>			
<i>3. Donner à voir au fur et à mesure de l'avancement du projet les éléments techniques permettant la bonne compréhension de son insertion et de ses impacts</i>			
<i>4. Ajuster le périmètre en fonction du fuseau retenu notamment intégrer Lyon 5 dans le cas où le fuseau Nord qui serait retenu</i>			
<i>5. A la manière de ce qui est fait pour d'autres projets de transports structurants portés par le SYTRAL/AOMTL, mettre en place un dispositif d'une chargé.e de relations riverains</i>			
<i>6. Poursuivre l'échange et les liens établis avec certains publics spécifiques</i>			

**Annexe 2 : Lettre de mission**

**Annexe 3 : Courrier CNDP du 12 décembre**

Paris, le 27 avril 2021

Madame, Monsieur

Lors de sa séance plénière du 7 avril 2021, la Commission nationale du débat public vous a désignés garants du processus de concertation préalable pour le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon (69), porté par le Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement. Comme le précise cet article, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

**Rappel des objectifs de la concertation préalable :**

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L.121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en rappelant à vos interlocuteurs ces exigences légales.

.../...

Claire MORAND et Jean-Luc CAMPAGNE  
Garants de la concertation préalable  
Projet de de transport par câble entre Francheville et Lyon (69)

## ***Votre rôle et mission de garants : défendre un droit individuel***

Dans le cadre de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

Votre rôle n'est cependant pas réduit à celui d'observateurs du dispositif de concertation. **Vous êtes prescripteurs des modalités de la concertation** : charge au maître d'ouvrage (MO) de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsables des choix du maître d'ouvrage mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux souhaitables de soumettre à la concertation.** La qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du Code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

**S'agissant spécifiquement du projet dont vous êtes garants**, j'attire votre attention sur le contexte dans lequel il est soumis à la concertation, soit environ deux ans après la fin de la concertation préalable sur le prolongement du métro E. Ce projet pour lequel l'une d'entre vous est garante de la phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique semble être aujourd'hui suspendu. A notre connaissance, aucune réunion d'information n'a été organisée avec le grand public et les participants de la concertation préalable sur le prolongement du métro E, malgré l'obligation légale de maintenir l'information continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. Certains acteurs locaux relient cette possible suspension du projet de métro aux réflexions en cours sur le projet de transport par câble. Qu'ils le fassent à tort ou à raison, le risque de confusion pour le public participant sur le projet de téléphérique semble grand. En outre, le niveau potentiel de conflictualité semble fort localement. Il paraît donc indispensable de clarifier à tous les stades le stade d'avancement des réflexions en cours, afin que la concertation qui va s'ouvrir permette à la fois de discuter de l'opportunité, des alternatives, des enjeux et des impacts du projet de téléphérique, mais aussi de rendre plus compréhensible ce qu'il en est des choix du Sytral en matière de transports en commun dans la région ouest de Lyon.

Il s'agit enfin d'élaborer votre **bilan**, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au

dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. **Cette procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 CE en application des exigences constitutionnelles. La défense de ces droits est placée sous votre garantie, au nom de la CNDP.**

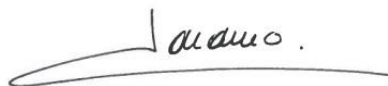
Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

***Relations avec la CNDP :***

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). La CNDP doit être informée de toute difficulté spécifique qui interrogerait votre mission ou celle de la CNDP. Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, votre présence est requise à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Nous reviendrons vers vous dans les jours suivants.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO

Monsieur le Président,

Lors de la séance plénière du 07 avril 2021 la CNDBP a désigné Mme Claire Morand et M Jean-Luc Campagne garante et garant de la concertation préalable portant sur le projet de transport par câble entre Lyon et Francheville. Cette concertation a débuté le 15 novembre 2021 et va se poursuivre jusqu'au 15 février 2022.

La CNDBP a été sollicitée, par le public et par la voie de nos garants sur la question de l'accès à l'ensemble des études existantes en lien avec le projet. Le droit à la participation du public s'accompagne toujours du droit d'accéder à toutes les informations concernant le projet. Ce souci de transparence est nécessaire pour permettre au public de se forger un point de vue et de pouvoir participer aux décisions qui impactent l'environnement. C'est également une exigence constitutionnelle et réglementaire. Ainsi, nous comptons sur votre engagement à rendre publiques dans les meilleurs délais, les différentes études préliminaires mentionnées dans le dossier de concertation, et notamment l'étude de faisabilité confiée au groupement Setec, CNA et Space. Si ces études sont particulièrement techniques ou en partie « obsolètes » par rapport à ce que vous envisagez à ce jour, nous vous invitons à joindre une synthèse facilement accessible pour les recontextualiser, ceci afin de permettre une appropriation aisée par les participant.e.s de la concertation préalable.

D'autres documents d'informations vous ont également été demandés par les participant.es de cette concertation. Nous vous invitons d'informer point par point sur la publication ou non de ces documents, tout en argumentant votre décision, et de nous en tenir informés dès que possible.

Par ailleurs, nous vous rappelons que le code de l'environnement (article L.121-15-1) définit le champ de la participation du public. En effet ce dernier doit pouvoir débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, le cas échéant, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.


LA PRESIDENTE

Paris, le 12 décembre 2021

Ainsi, le législateur a souhaité que le champ de la concertation soit bien plus large que les simples caractéristiques du projet et puisse porter sur son contexte. C'est le sens des demandes des garants qui s'assurent du respect de ces différentes dispositions.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes meilleures salutations.

Chantal  
JOUANNO  
chantal.jouanno



Signature numérique de  
Chantal JOUANNO  
chantal.jouanno  
Date : 2021.12.13 16:09:14  
+01'00'

Chantal JOUANNO



