



TRANSPORT
PAR CÂBLE



CONCERTATION

FRANCHEVILLE ↔ LYON

15 NOVEMBRE 2021
> 15 FÉVRIER 2022

L'ESSENTIEL

DU DOSSIER DE
CONCERTATION

Suivez l'actu du projet !



sytral.fr

Construisons ensemble le transport par câble



TRANSPORT
PAR CÂBLE



SYTRAL

AVANT-PROPOS

UNE RÉPONSE AUX BESOINS D'UNE MOBILITÉ ENTRE L'OUEST ET LE CENTRE DE LA MÉTROPOLE

Le Plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL, d'un montant d'investissements sans précédent de plus de 2,5 milliards d'euros, prévoit la réalisation d'une ligne forte de transport collectif entre Francheville et Lyon pour répondre aux besoins croissants de mobilité des territoires desservis vers le cœur de la métropole (Lyon-Villeurbanne).

Le choix du transport par câble est proposé par le SYTRAL, compte-tenu des nombreux obstacles naturels ou urbains dans ce secteur : la Saône et le Rhône, la nouvelle voie métropolitaine M7, les collines de Sainte-Foy-lès-Lyon, la Mulatière et Francheville, voire la vallée de l'Yzeron. Avec une liaison entre Francheville et Lyon comprise entre 25 et 30 minutes, le transport par câble offrirait une nouvelle offre de transport en commun en site propre, performante, régulière et attractive.

Le projet de transport par câble est une des composantes du maillage de la desserte de l'ouest lyonnais. A ce titre, il participe au désenclavement des secteurs de Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et, suivant les scénarios, la Mulatière, tout en offrant des rabattements possibles pour les communes proches du terminus à Francheville.

La réflexion sur cette ligne et sur le mode, engagée en 2017 et relancée en 2020 par le SYTRAL, est en phase de consolidation. Des premières études ont été conduites afin d'évaluer la pertinence de ce mode de transport encore méconnu en France et d'envisager la faisabilité de plusieurs variantes d'itinéraires.

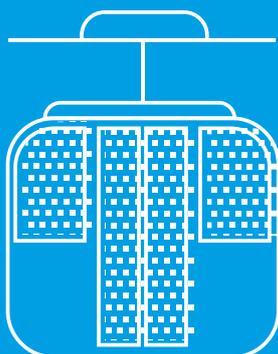
Comme pour tout projet structurant, une concertation préalable et règlementaire se déroule du 15 novembre 2021 au 15 février 2022.

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

Durant cette période, chacun peut ainsi librement s'informer, participer et s'exprimer sur le projet, son opportunité, les alternatives étudiées et les variantes de fuseaux envisagées.

A l'issue de cette phase de concertation préalable, le SYTRAL délibérera sur les suites à donner. Les choix seront nourris des avis et contributions du public. Si le projet se poursuit, de nouvelles études plus détaillées seront menées, en parallèle de la concertation continue, en vue de préparer l'enquête d'utilité publique.

Transparence, objectivité et intérêt collectif sont les maîtres mots qui guident le SYTRAL sur ce projet, comme pour tous les autres.



**DU 15 NOVEMBRE 2021 AU 15 FÉVRIER 2022,
C'EST LE MOMENT DE VOUS INFORMER,
DE QUESTIONNER, DE PARTICIPER ET DE
CONTRIBUER AU PROJET DE TRANSPORT PAR CÂBLE
FRANCHEVILLE <> LYON.**

SOMMAIRE

DES BESOINS DE MOBILITÉ DANS L'OUEST DE MÉTROPOLE	4
UN PROJET DESTINATIONS 2026	5
UNE CONCERTATION SOUS GARANTS CNDP	6
DE FORTS ENJEUX DE MOBILITÉ	8
LES SOLUTIONS DE MOBILITÉ PROPOSÉES	10
LE TRANSPORT PAR CÂBLE : UNE NOUVELLE SOLUTION DE TRANSPORT URBAIN	12
LE BHNS, UNE ALTERNATIVE ?	15
OÙ EN EST LE PROJET ?	16
LES 4 FUSEAUX SOUMIS À LA CONCERTATION	17
> Le fuseau nord Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> Lyon 2 Perrache	18
> Le fuseau nord Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> Confluence <> Lyon 7 Jaurès	19
> Le fuseau Centre : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland	20
> Le useau Sud : Francheville <> Sainte-Foy-lès-Lyon <> La Mulatière <> Lyon 7 Gerland	21
SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRES COMPARATIVE DES 4 VARIANTES DE FUSEAUX	22
L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION	24
LES ACTEURS DU PROJET : QUI FAIT QUOI ?	26

DES BESOINS DE MOBILITÉ DANS L'OUEST DE MÉTROPOLE

L'offre de transport en commun structurant, en site propre, est à développer dans l'ouest de la métropole (Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière) car elle est peu développée du fait de ses forts reliefs, de son réseau viaire et des nombreux obstacles naturels ou urbains : collines, cours d'eau, voies routières et ferrées. Poursuivant sa volonté de développer un réseau de transport public attractif et moderne le SYTRAL étudie des solutions pour relier l'ouest au centre de la métropole. Comme tous les projets du Plan de Mandat Destinations 2026, l'ambition est de contribuer à diminuer la part de la voiture individuelle, encore très importante sur ce territoire, et d'accompagner la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) sur la métropole de Lyon.

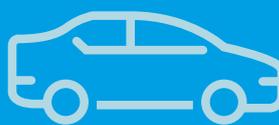
EN CHIFFRES



59 000

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

55%



des déplacements en
voiture

50 MIN

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



25 À 30 MIN

minutes avec le **transport
par câble**

(Source : MODEL Y 2030)

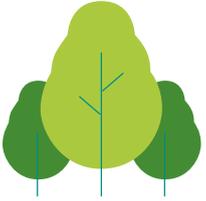


 **PLUS D'INFOS**
PAGE 8
DU DOSSIER DE
CONCERTATION



UN PROJET DESTINATIONS 2026

« Destinations 2026 », le plan de mandat voté en décembre 2020 par le SYTRAL, poursuit 3 objectifs.



RÉPONDRE À L'URGENCE CLIMATIQUE

et lutter contre la pollution de l'air en développant les transports en commun, proposer une alternative efficace à la voiture individuelle et participer ainsi pleinement à la transition énergétique.



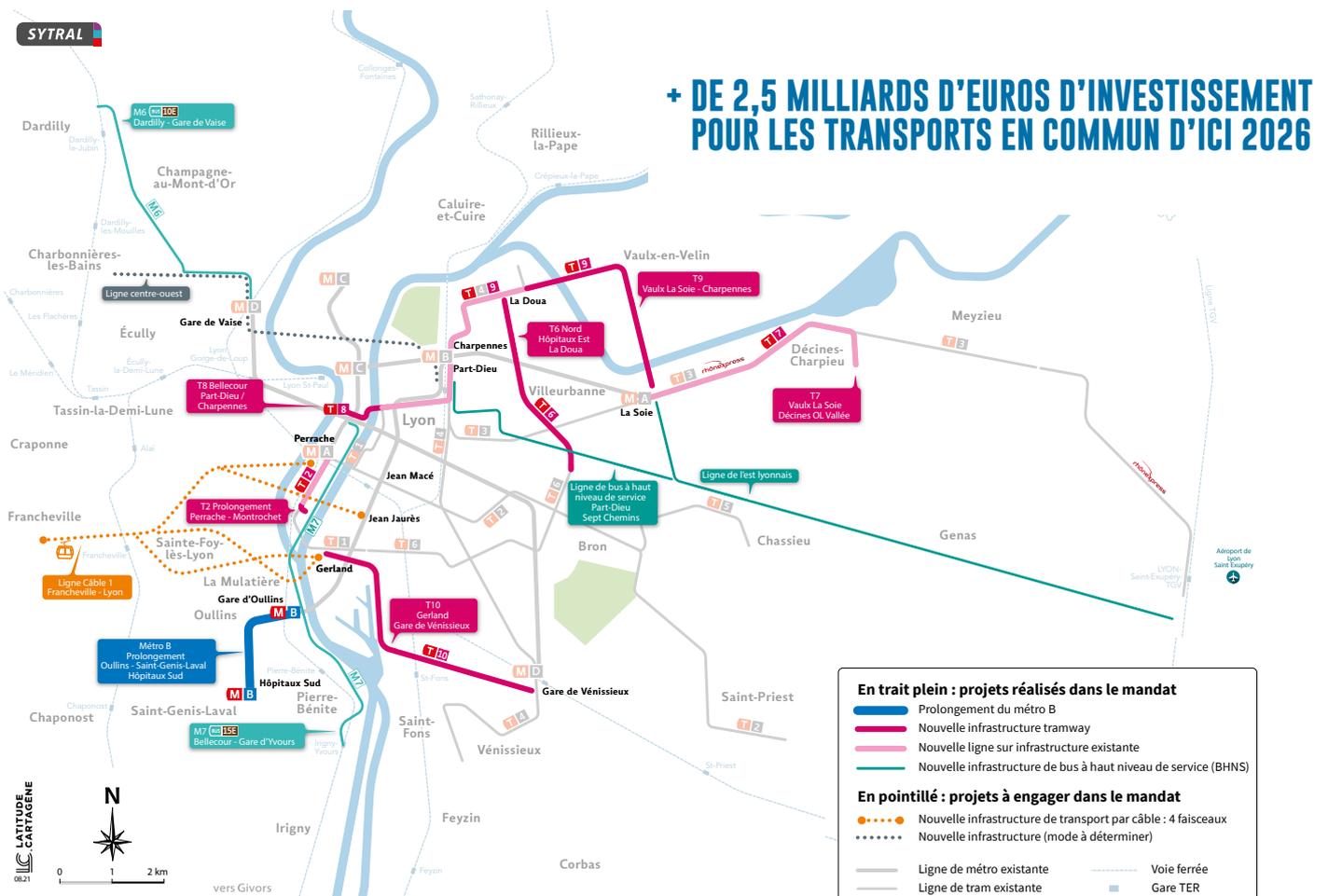
PARTICIPER À LA COHÉSION DES TERRITOIRES

et donc réduire les inégalités sociales et territoriales, en s'inscrivant dans les projets de désenclavement des territoires pour que chacune et chacun puisse accéder avec facilité (et sans recours systématique à la voiture) aux différents pôles d'emplois, services, loisirs, équipements de la métropole lyonnaise.



SOUTENIR LA RELANCE ÉCONOMIQUE LOCALE

en doublant les investissements du SYTRAL par rapport au mandat précédent et en favorisant l'insertion et le retour à l'emploi sur notre territoire.



UNE CONCERTATION SOUS GARANTS CNDP

La concertation préalable du projet de transport par câble Francheville <> Lyon est organisée du 15 novembre 2021 au 15 février 2022. Durant cette période, chacun peut s'informer, participer et s'exprimer sur le projet.

LE CADRE LÉGAL DE LA CONCERTATION

Le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon fait l'objet d'une concertation préalable en amont de l'enquête publique. Cette concertation intervient en application des articles L121-17, L121-16 et L121-16-1 du code de l'environnement, et en parallèle des premières études conduites sur le projet. **Afin de veiller à la transparence des informations et à la qualité des échanges, le SYTRAL a choisi volontairement de placer cette concertation sous l'égide de deux garants indépendants désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).**



MA PAROLE A DU POUVOIR

+ D'INFOS SUR LA CNDP ET SON RÔLE : WWW.DEBATPUBLIC.FR



LES MISSIONS DE LA CNDP EN SYNTHÈSE

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

LES GARANTS CNDP POUR UNE CONCERTATION SINCÈRE ET TRANSPARENTE



CLAIRE MORAND

Actuellement garante pour la concertation continue du projet Métro E

Mail :
morand-campagne@garant-cndp.fr

Courrier :
CNDP - 244 boulevard Saint-Germain
- 75007 Paris



JEAN-LUC CAMPAGNE

Actuellement garant pour les concertations préalables des projets de Tram T9 et T10

Mail :
morand-campagne@garant-cndp.fr

Courrier :
CNDP - 244 boulevard Saint-Germain
- 75007 Paris

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Partager les besoins en mobilité de Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et la Mulatière et éclairer l'opportunité du projet

La ligne de transport par câble Francheville <> Lyon fait partie intégrante du développement urbain durable de l'Ouest de la métropole. Elle s'articule par ailleurs avec les autres projets de transport portés par le SYTRAL et répond à un besoin clairement identifié dans les documents de planification du territoire pour proposer des alternatives efficaces à la voiture individuelle. **Le projet n'est pas figé et tous les avis peuvent s'exprimer. La concertation préalable offre ainsi la possibilité de débattre de l'opportunité du projet.**

Présenter les fuseaux étudiés avec chacun des modes et échanger sur les principes d'insertion

Quatre variantes de fuseaux ont été étudiées et sont présentées. La concertation préalable doit permettre de recueillir les avis et contributions sur la variante préférentielle, sur le mode transport par câble et les alternatives envisagées ainsi que sur la meilleure insertion possible.

MOMENT PRIVILÉGIÉ D'INFORMATION ET DE DIALOGUE, LA CONCERTATION EST L'OCCASION DE RECUEILLIR LES AVIS ET CONTRIBUTIONS DES HABITANTS ET USAGERS SUR LE PROJET ET LES VARIANTES FUSEAUX.

COMMENT S'INFORMER, PARTICIPER ET DONNER SON AVIS ?

La concertation se déroule du 15 novembre 2021 au 15 février 2022. Elle s'appuie sur un dispositif complet destiné à favoriser la participation du plus grand nombre, constitué d'un volet numérique, avec la plateforme web participative, mais aussi de rendez-vous et de modalités de participation en présentiel. Les événements prévus peuvent être amenés à évoluer si le contexte sanitaire l'exige.



LES LIEUX PERMANENTS DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

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

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



CONTRIBUER, DONNER SON AVIS

Il existe plusieurs façons d'apporter sa contribution :

- en utilisant les registres papier disponibles dans les lieux de la concertation ;
- en se connectant à la plateforme participative en ligne dédiée au projet www.franchevillelyon-sytral.fr, en déposant un avis ou formulant une question ;
- en participant aux différentes rencontres dédiées au projet.



LES GRANDS RENDEZ-VOUS

Soirée d'ouverture

en visioconférence, le mercredi 17 novembre à 19h
Ouverte à tous, pour lancer la démarche de concertation

Des réunions publiques

en présentiel dans les communes et territoires concernés.

- Francheville
- Sainte-Foy-lès-Lyon
- La Mulatière
- Lyon 2^{ème}
- Lyon 7^{ème}

Dates, horaires et salles sur :
www.franchevillelyon-sytral.fr

Ateliers thématiques

Intermodalité, accessibilité, insertion

Des stands mobiles dans les communes

UNE CONCERTATION EN LIGNE

www.franchevillelyon-sytral.fr :
tous les documents et infos sur le projet, recueil des avis et questions, inscriptions aux événements



DE FORTS ENJEUX DE MOBILITÉ



Avenue Général de Gaulle à La Mulatière

Un diagnostic mobilité a été réalisé pour évaluer les déplacements au niveau des secteurs des communes de Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière inclus dans le périmètre d'études ainsi que l'opportunité de création d'une ligne forte de transports collectifs en site propre. Cet état des lieux permet de préciser les besoins en mobilité des usagers sur ce territoire.

59 000 DÉPLACEMENTS JOURNALIERS OUEST-CENTRE

Au global, plus de 170 000 déplacements en lien avec le périmètre d'étude sont recensés quotidiennement.

Flux de Déplacements par jour en 2015



EN CHIFFRES

PRÈS DE 59 000

déplacements depuis les communes de Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière vers le cœur de la métropole.

PRÈS DE 5 500

en provenance de l'ouest lyonnais et traversant ces 3 communes.



Dans les déplacements entre ces communes et le cœur de la métropole (Lyon-Villeurbanne), la voiture reste le mode de déplacement majoritaire :

- 65% pour Francheville
- 54% pour Sainte-Foy-lès-Lyon
- 50% pour La Mulatière

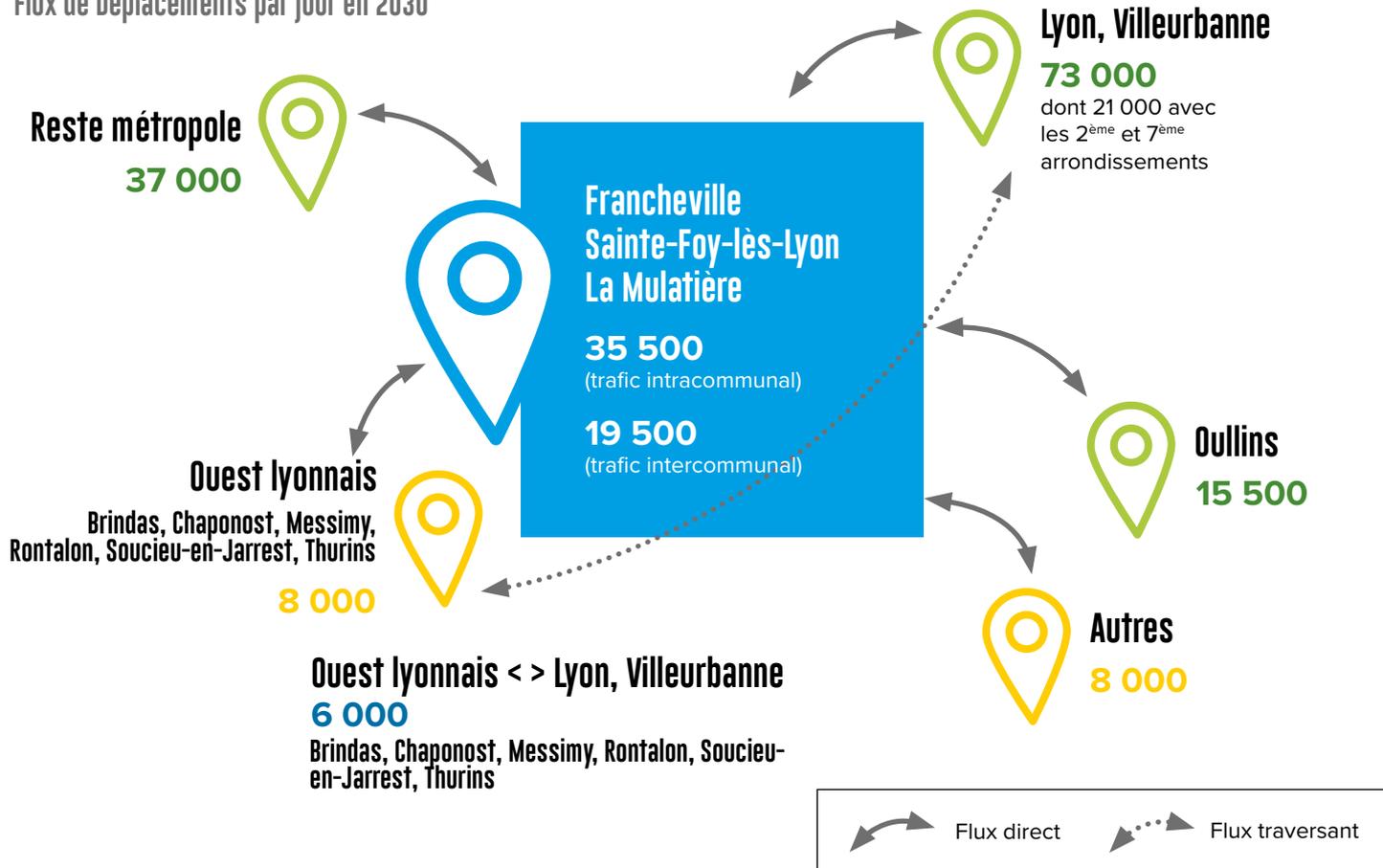
Les transports en commun ne représentent que 28% en moyenne de ces déplacements :

- 27% Francheville
- 25% Sainte-Foy-lès-Lyon
- 35% La Mulatière

À L'HORIZON 2030

A l'horizon 2030, au regard des perspectives de développement de ces territoires, les déplacements devraient dépasser 200 000 mouvements par jour (quel que soit le mode), avec une augmentation des déplacements vers Lyon (36% des déplacements contre 33% en 2015).

Flux de Déplacements par jour en 2030



EN 2030, PLUS DE 73 000 DÉPLACEMENTS CONCERNERONT LES LIAISONS ENTRE CES 3 COMMUNES ET LE COEUR DE LA MÉTROPOLE.

PLUS D'INFOS
PAGES 20 À 21
DU DOSSIER DE
CONCERTATION



LES SOLUTIONS DE MOBILITÉ PROPOSÉES

La dynamique démographique et économique, avec les futurs besoins de déplacement à l'horizon 2030 (73 000 déplacements entre l'Ouest et le cœur de la métropole) implique de réfléchir à une liaison directe et performante en transport en commun entre Francheville et Lyon.

Cette liaison doit répondre aux ambitions de report modal du PDU (moins d'utilisation de la voiture en ville, plus d'utilisation des transports en commun et des vélos), et doit accompagner la ZFE (lutte contre la pollution de l'air). Sur l'axe Francheville <-> Lyon, l'enjeu reste de proposer le mode de transport en commun le plus adapté, offrant des liaisons fiables et rapides dans une zone contrainte par les dénivellés, les obstacles naturels et les coupures urbaines.

Lisbonne, Portugal

UNE CONNEXION AU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

Le constat actuel est qu'il est nécessaire de permettre aux habitants et usagers de Francheville, Sainte-Foy -lès- Lyon et La Mulatière de se raccorder efficacement au réseau structurant de transport métropolitain actuel et futur (métro, tramway, lignes de bus...). Le projet de transport par câble, comme ses alternatives possibles, a pour ambition de connecter directement les habitants de l'Ouest de la métropole aux différents pôles de service, d'emplois, de loisirs, sans être dépendants de la voiture. Ainsi, quel que soit le fuseau retenu, une connexion sera toujours prévue avec au moins une des lignes fortes du réseau existant (métro A, B ou tramway T1 et T2) et futur (T10), mais également avec de nombreuses lignes de bus, le tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) ou le pôle d'échanges de Perrache.

Par ailleurs, les projets présentés favoriseront les mobilités actives, en développant des rabattements et des stationnements vélo et trottinettes, et l'accessibilité, en particulier des personnes à mobilité réduite ou contrainte.



LES 4 OBJECTIFS DU PROJET

- Répondre aux besoins de déplacements de l'Ouest de la métropole lyonnaise en développant la desserte en transports en commun.
- Améliorer et fiabiliser les temps de parcours depuis Francheville, vers le centre de la métropole
- Accompagner la Zone à Faibles Emissions (ZFE) et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.
- Apaiser les communes et quartiers desservis en diminuant sensiblement la part du trafic automobile.

4 modes de transport en commun peuvent être examinés :



LE MÉTRO



LE TRAMWAY



LE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE



LE TRANSPORT PAR CÂBLE

LES MODES NON ADAPTÉS AU TERRITOIRE DE FRANCHEVILLE / SAINTE-FOY-LÈS-LYON / LA MULATIÈRE



Un métro, solution non retenue sur le corridor concerné au regard de la fréquentation attendue

Compte tenu du dénivelé et du contexte géotechnique, la construction d'un métro entraîne des coûts importants (150 à 200 millions d'euros / km) qui ne sont pas justifiés par la densité actuelle et à venir des quartiers traversés. **Ainsi, un projet de métro n'est pas pertinent pour la desserte des fuseaux du périmètre.**



Le tramway, techniquement complexe

Le passage d'un tramway sur l'axe concerné Francheville-Lyon s'avère techniquement très complexe pour plusieurs raisons :

- La nécessité d'avoir une emprise importante sur tout le parcours, impliquant de nombreuses acquisitions foncières.
- La présence de fortes pentes (exemple montée de Choulans), combinées à des courbes.
- Des virages ne permettant pas un rayon de giration suffisant.

Pour toutes ces raisons, la solution tramway se révèle peu pertinente.



Des possibilités d'amélioration du réseau de bus très limitées

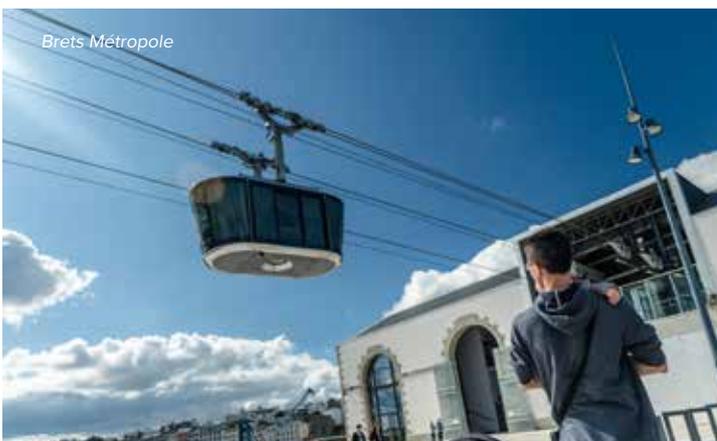
Peu d'améliorations sont envisageables sur le réseau bus en l'état actuel des voiries. En effet, le réseau viaire étroit, ainsi que la topographie fracturée ne permettent pas d'intégrer des aménagements de type couloirs réservés aux bus.

LE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)



Trolleybus, ligne C13

Le Bus à Haut Niveau de Service en site propre semble une alternative plus pertinente que le métro ou le tramway, avec moins de contraintes techniques notamment. Contrairement au transport par câble qui survole les obstacles, le BHNS reste un transport en commun en site propre de surface. Il emprunte des voiries existantes qu'il convient de réaménager, avec de fortes contraintes sur le foncier, afin de lui permettre une circulation fluide qui garantit sa régularité, la tenue de ses temps de trajet et donc son attractivité. Sur le territoire, des points durs ont été identifiés : fortes pentes, virages, ouvrages existants trop étroits par rapport aux emprises nécessaires... ils s'avèrent toutefois moins contraignant pour un BHNS que pour le passage d'un tramway. Des alternatives seront donc étudiées en BHNS.



Brets Métropole

LE TRANSPORT PAR CÂBLE

Nouveau mode de transport collectif urbain performant, le transport par câble, permet de franchir les obstacles naturels ou urbains : collines, cours d'eau, voies routières et ferrées. Le projet de transport par câble Francheville-Lyon est adapté aux besoins de déplacements de l'ouest de la métropole, caractérisé par des reliefs contrastés, des voiries enclavées et saturées par le trafic automobile, notamment en heures de pointe.

LE TRANSPORT PAR CÂBLE : UNE NOUVELLE SOLUTION DE TRANSPORT URBAIN

UN MODE DE TRANSPORT EN PLEIN ESSOR

L'expression "transport par câble" désigne tout système de transport dans lequel des véhicules sont mus par l'intermédiaire d'un ou plusieurs câbles en acier.

On peut distinguer 2 types de transport par câble :

- Le câble au sol, avec des véhicules sur rail (funiculaire), mode de transport historique à Lyon
- Le câble aérien, avec des véhicules suspendus dans les airs (téléphérique ou télécabine)

Familier en montagne, le téléphérique reste peu développé en ville, tout du moins en Europe et notamment en France. Le transport par câble aérien devient progressivement un réel outil

de déplacement urbain, avec une accélération sensible depuis le début des années 2000. Désormais, ce mode de transport en commun du quotidien constitue une réelle alternative à la voiture. Le transport par câble entre dans le cadre de la réglementation technique des remontées mécaniques, confortée par un cadre européen et basée initialement sur le retour d'expérience de systèmes en service principalement en montagne. De nombreuses contraintes techniques sont fixées réglementairement (implantation et hauteur des pylônes, emprise au sol, implantation des gares, survol, vitesse, incendie...).

LES PROJETS DE TRANSPORT PAR CÂBLE EN FRANCE

LE TRANSPORT PAR CÂBLE AÉRIEN DEVIENT UN RÉEL OUTIL DE DÉPLACEMENT URBAIN

- EN SERVICE
- EN TRAVAUX
- PROJETS LANCÉS
- PROJETS ÉVOQUÉS
- PROJETS REPORTÉS OU ABANDONNÉS



LES DIFFÉRENTES TECHNOLOGIES

Les télécabines monocâbles : le système le plus courant en milieu urbain

C'est le système utilisé dans les projets de Grenoble, Créteil-Villeneuve-Saint-Georges, Saint-Denis (La Réunion) et Ajaccio.

- Une circulation en boucle
- Un seul câble porteur et tracteur
- Des cabines débrayées et ralenties en gare
- Des cabines de petite taille
- Des gares intermédiaires possibles
- Une technologie relativement économique

Les télécabines bicâbles ou tricâbles : adaptées pour des fréquentations plus élevées ou pour permettre des survols de longues portées

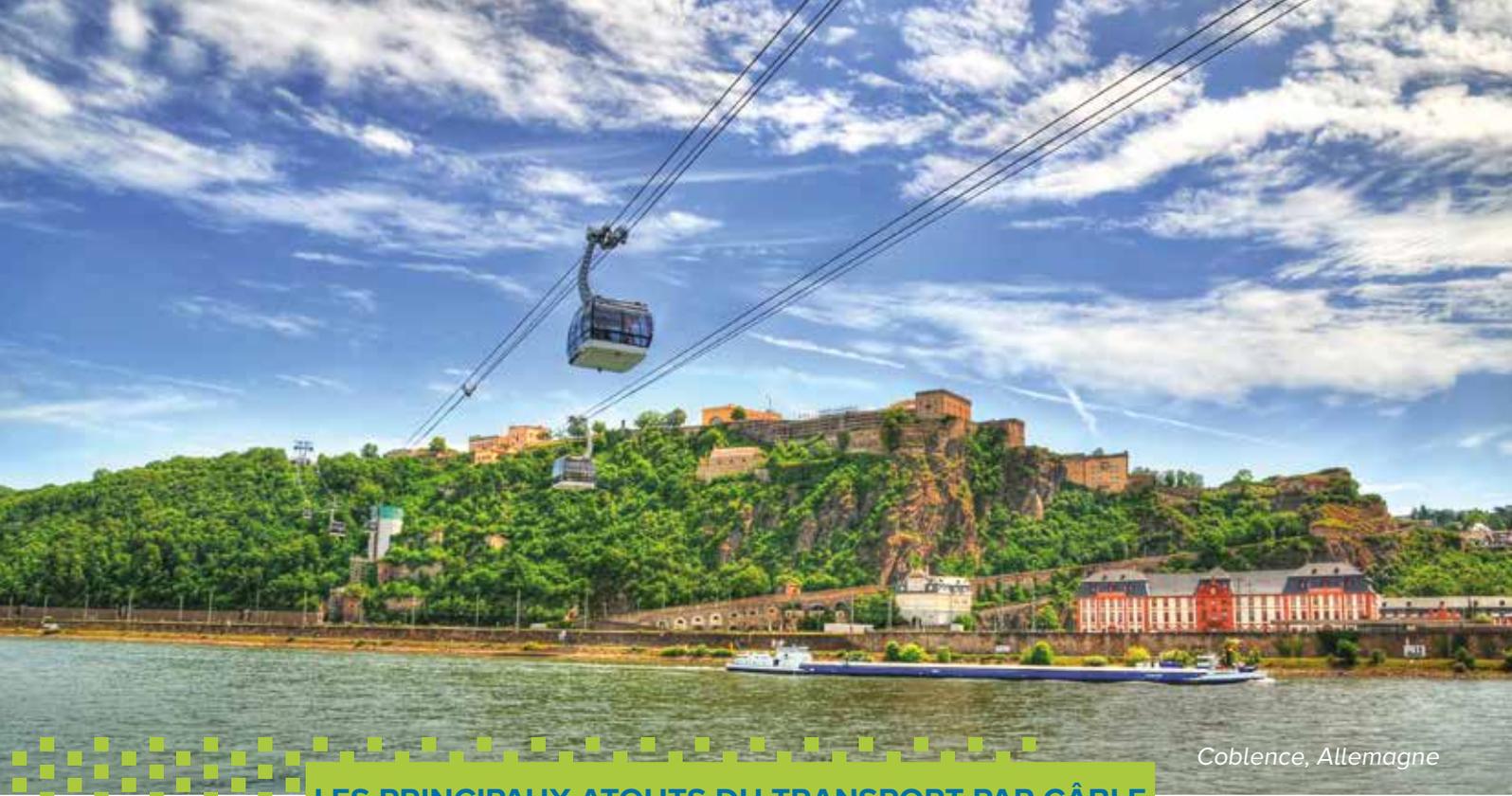
Le système 3S ou tricâble est utilisé pour Téléo Toulouse Université <> CHU <> Oncopole

- Un câble tracteur, un ou deux câbles porteurs
- Une capacité légèrement plus importante
- Une meilleure stabilité au vent
- Des portées entre pylônes plus importantes
- Des cabines de plus grande taille

Les téléphériques « va et vient » : une capacité réduite

La Métropole de Brest a choisi la technologie « va et vient », adaptée à ses besoins. Ce téléphérique a été inauguré en 2016.

- Une ou deux cabines qui se déplacent en aller retour
- Des cabines de très grande taille
- Une vitesse en ligne élevée
- Une capacité limitée
- Des temps d'attente en gare pouvant être importants
- Pas de gare intermédiaire



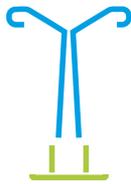
Coblence, Allemagne

LES PRINCIPAUX ATOUTS DU TRANSPORT PAR CÂBLE



UN SYSTÈME CONÇU POUR DES FRANCHISSEMENTS D'OBSTACLES NATURELS OU URBAINS

Le projet de transport par câble Francheville \leftrightarrow Lyon est adapté aux différences altimétriques (collines de Sainte-Foy, la Mulatière, Francheville), aux traversées de la Saône, du Rhône, et de la voie métropolitaine M7.



UNE EMPRISE AU SOL LIMITÉE

Un mode peu consommateur d'espace.



100% ÉLECTRIQUE ET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Un mode efficace pour lutter contre la pollution.



DES FRÉQUENCES SOUTENUES, POUR UNE VITESSE COMPÉTITIVE

Une vitesse compétitive, une excellente régularité, des fréquences adaptables, un temps d'attente inexistant.



DES CAPACITÉS ÉLEVÉES ET PERFORMANTES

Des capacités théoriques proches de celles d'un tramway.



L'INTERMODALITÉ, UNE CONDITION INDISPENSABLE DU SUCCÈS POUR LE CÂBLE

Des connexions prévues avec les lignes fortes de transport en commun.



DES TRAVAUX PEU PERTURBANTS

Des travaux à l'impact limité.

PLUS D'INFOS PAGES 38 À 41 DU DOSSIER DE CONCERTATION

LES POINTS D'ATTENTION DU TRANSPORT PAR CÂBLE



DES ITINÉRAIRES EN LIGNES DROITES

Des segments d'itinéraires droits impliquant nécessairement des survols de zones habitées ou naturelles.



L'ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Une concertation indispensable sur l'accessibilité avec les représentants de personnes à mobilité réduite.



LA SÉCURITÉ AU COEUR DE LA RÉGLEMENTATION

Le transport par câble nouvelle génération, compte parmi les modes de déplacement les plus sûrs.



LA MAINTENANCE ET L'EXPLOITATION POUR LIMITER LES ARRÊTS DE SERVICE

D'une manière générale, les obligations de maintenance imposent des arrêts de plusieurs jours (environ 10 jours par an) pour les transports par câble.



LA RÉSISTANCE AU VENT

Les résistances au vent varient selon la technologie utilisée.



LA GESTION DES ORAGES

L'activité orageuse est présente 10 jours par an.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRIS EN COMPTE DÈS LA CONCEPTION DU PROJET



L'INSERTION PAYSAGÈRE

Une attention particulière doit être apportée sur la qualité paysagère de la ligne, l'insertion des stations et pylônes, le design des cabines, tout en prenant en compte les règles de sécurité, de dimensionnement et de coût.



LES ENJEUX DE LA BIODIVERSITÉ POUR ÉVITER ET RÉDUIRE LES IMPACTS

Le téléphérique peut occasionner des effets temporaires ou permanents sur certains groupes d'espèces comme les oiseaux ou les chiroptères.



LE SURVOL ET LA COVISIBILITÉ

Pour le survol des bâtiments une distance de sécurité minimale de 20 mètres doit être respectée. Pour le survol d'espace boisé, une hauteur supérieure à 30 mètres est nécessaire.



L'ACOUSTIQUE ET LA GESTION DES NUISANCES SONORES

Un traitement isolant et absorbant des stations permet de contenir la propagation des bruits à l'extérieur et de respecter le cadre légal en vigueur.

LE BHNS, UNE ALTERNATIVE ?

Seule alternative envisageable au transport par câble, le mode BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) pourrait répondre aux enjeux du secteur d'étude. Toutefois, ce mode génère un impact foncier très important.

QU'EST-CE QU'UN TROLLEYBUS ?

Le trolleybus diffère du bus « classique » par son mode d'alimentation : son moteur est électrique et alimenté par une ligne aérienne de contact (LAC) ; il dispose d'une batterie pour être en autonomie dans les zones non équipées de LAC.
La desserte Francheville <-> Lyon pourrait être assurée par des trolleybus articulés.

LES GRANDS PRINCIPES D'INSERTION

L'insertion est la façon dont le BHNS s'intègre dans son environnement et s'articule avec les autres usages de l'espace public.

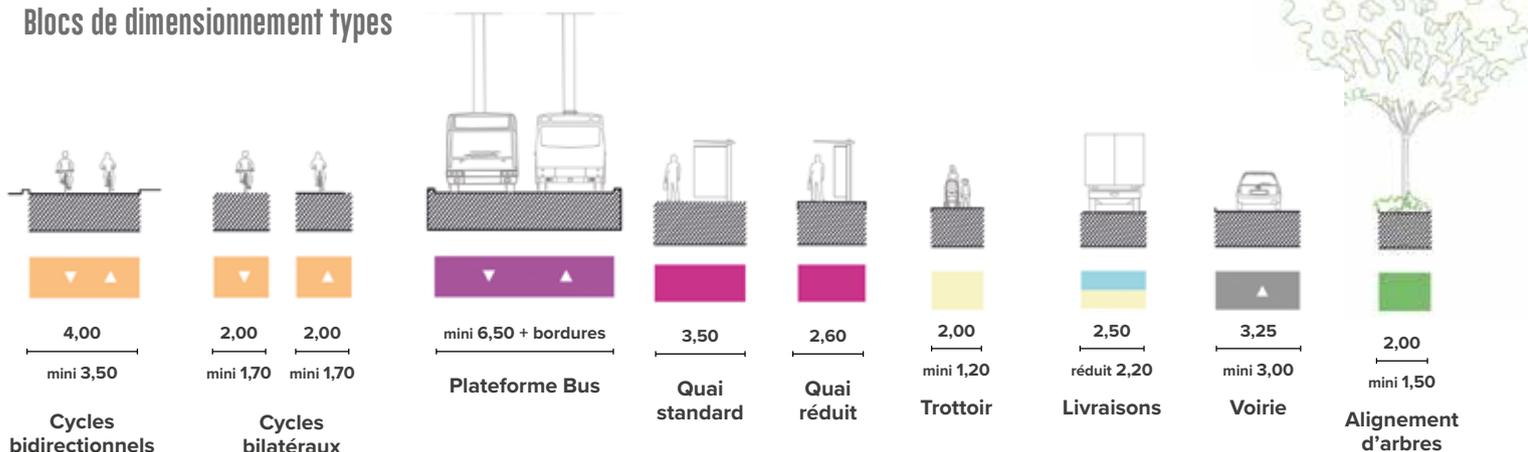
Les tracés proposés dans le cadre de la concertation répondent aux objectifs de :

- créer un site propre pour le BHNS ;
- préserver autant que possible le patrimoine végétal existant et le développer dans les aménagements proposés ;
- créer des itinéraires pour les vélos ;
- proposer des itinéraires piétons confortables, sécurisés et adaptés aux personnes à mobilité réduite ;
- contribuer à l'apaisement de la circulation ;
- connecter le projet au reste du réseau.



Trolleybus électrique articulé dernière génération déployé sur la ligne C13

Blocs de dimensionnement types



OÙ EN EST LE PROJET ?

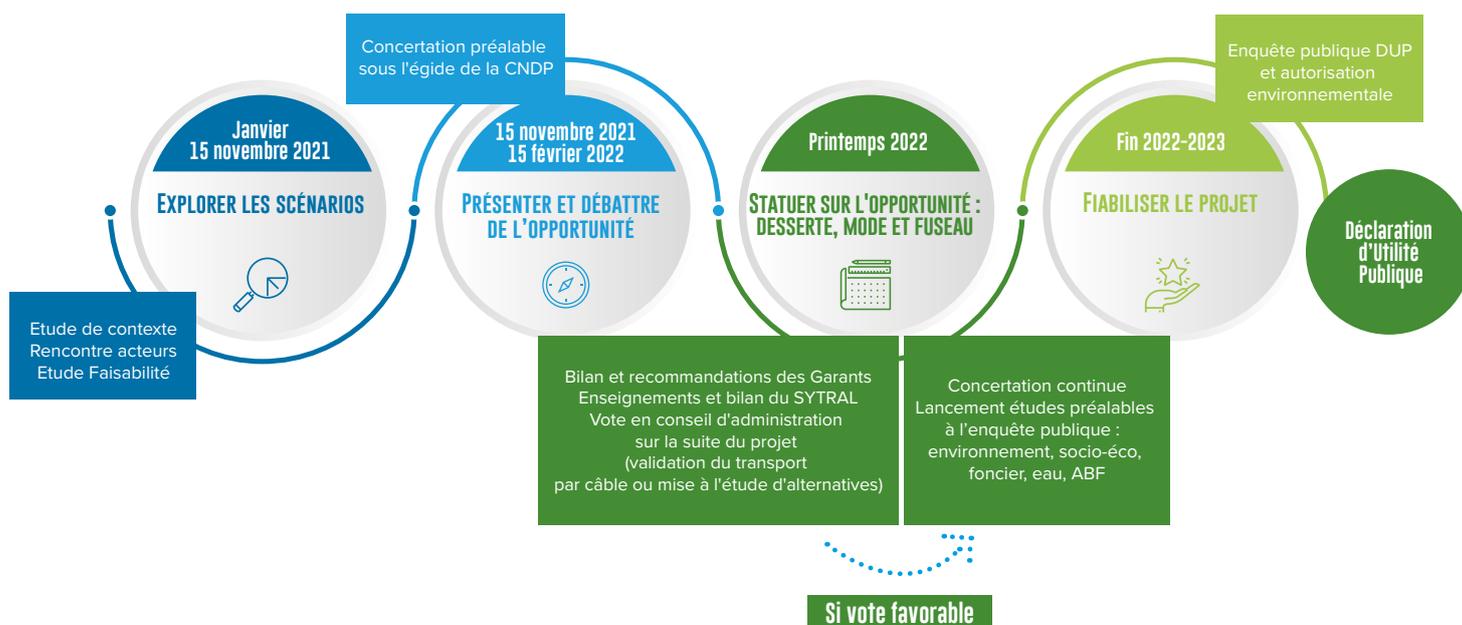
LES 3 ÉTAPES DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Après plusieurs mois d'études, le projet entre actuellement dans sa phase de concertation préalable qui constitue une première étape réglementaire. 3 phases d'études ont permis de fournir au SYTRAL l'ensemble des éléments techniques nécessaires à la mise en œuvre de cette concertation préalable.



LES ÉTAPES DU PROJET

Differentes études et jalons réglementaires seront encore nécessaires pour aboutir à la déclaration d'utilité publique et potentiellement au lancement des travaux. Chaque étape permet la validation des options présentées auparavant.



 **PLUS D'INFOS** PAGES 56 À 59 DU DOSSIER DE CONCERTATION

LES 4 FUSEAUX SOUMIS À LA CONCERTATION

A l'issue des études de faisabilité, 4 fuseaux sont envisagés pour relier Francheville à Lyon, en desservant les communes de Sainte-Foy-Lès-Lyon et selon les tracés la Mulatière, le 2ème ou le 7ème arrondissement de Lyon, avec 3 hypothèses de terminus : secteurs de Gerland, Gare Perrache et Place Jean Jaurès.

Ces 4 fuseaux sont donc proposés à la concertation.

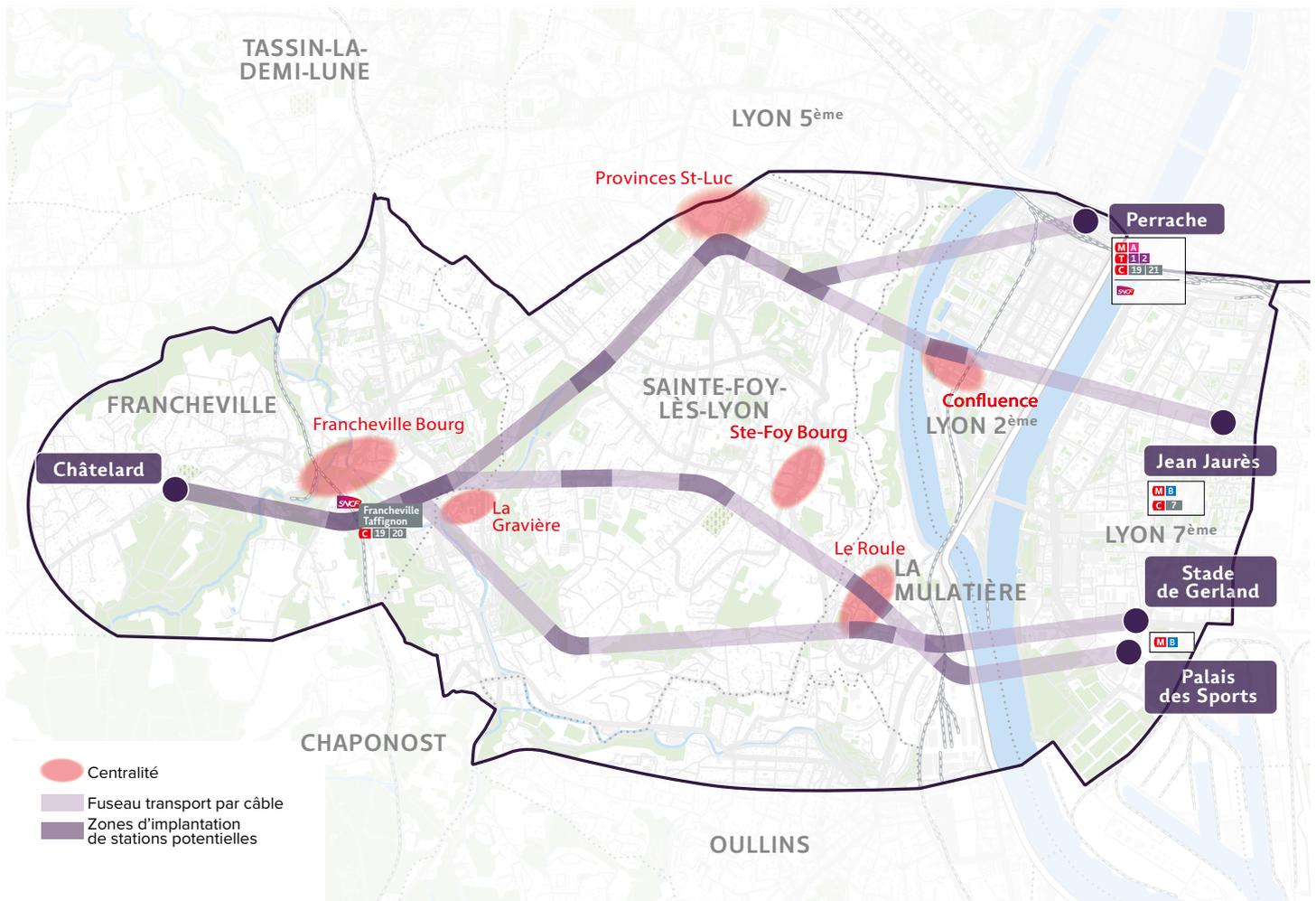
Ces 4 fuseaux ont été étudiés en parallèle en mode transport par câble et en mode BHNS en s'attachant, dans la mesure du possible, à desservir les mêmes centralités.

A l'issue de ces études, il a été proposé de retenir la liaison vers le secteur du Chatelard, car sa position centrale sur le plateau de Francheville permet un rabattement plus efficace qu'une liaison vers la Mairie, sans occasionner de contraintes supplémentaires.

- **Fuseau nord** : Francheville - Sainte-Foy-lès-Lyon - Lyon 2 Perrache
- **Fuseau nord** : Francheville - Sainte-Foy-lès-Lyon - Confluence - Lyon 7 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

CE SONT DONC SUR CES 4 VARIANTES DE FUSEAUX QUE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ ET L'ANALYSE COMPARATIVE AVEC LE MODE BHNS ONT ÉTÉ RÉALISÉES.

 **PLUS D'INFOS** PAGES 60 À 62 DU DOSSIER DE CONCERTATION

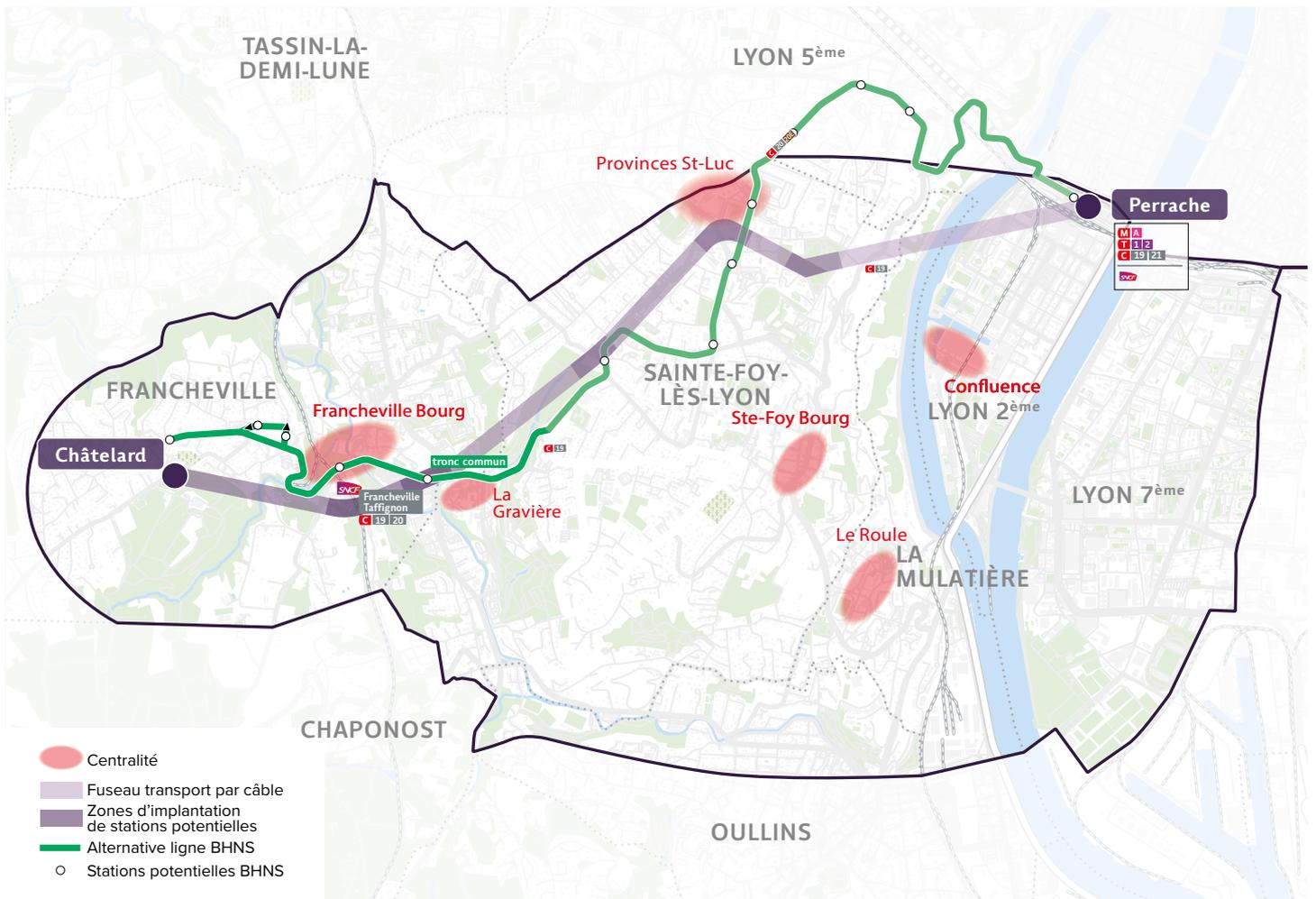


LES FUSEAUX SOUMIS À LA CONCERTATION

LE FUSEAU NORD FRANCHEVILLE

⇔ SAINTE-FOY-LÈS-LYON ⇔ LYON 2 PERRACHE

Ce fuseau présente l'intérêt de desservir Francheville Bourg, les secteurs de Taffignon et la Gravière qui sont des pôles importants en termes de commerces et de population. Il traverse ensuite des zones plus résidentielles mais actuellement non desservies avec un mode performant puis le secteur des Provinces Saint-Luc qui présente une densité de population importante avant de survoler la Saône et de rejoindre le secteur de la gare de Perrache. Ce fuseau est intéressant car il permet une connexion directe au pôle d'échanges de Perrache.



L'intermodalité

En termes de connexions avec les autres modes de transport il dessert :

- La gare du TTOL à Francheville
- Le pôle bus de Taffignon
- Le pôle d'échanges multimodal de Perrache qui propose de nombreuses connexions avec des modes divers : Tramway, Métro, TER, bus et Vélo'v.
- Le réseau des Voies Lyonnaises



Le fuseau en transport par câble

Ce fuseau a un tracé d'une longueur de l'ordre de 6,4 kilomètres, proposant un trajet d'une durée de l'ordre de 26 minutes et comporte sept stations. En technologie monocâble, la fréquence des cabines serait d'environ 40 secondes, et en technologie 3S de 2minutes 30 secondes.



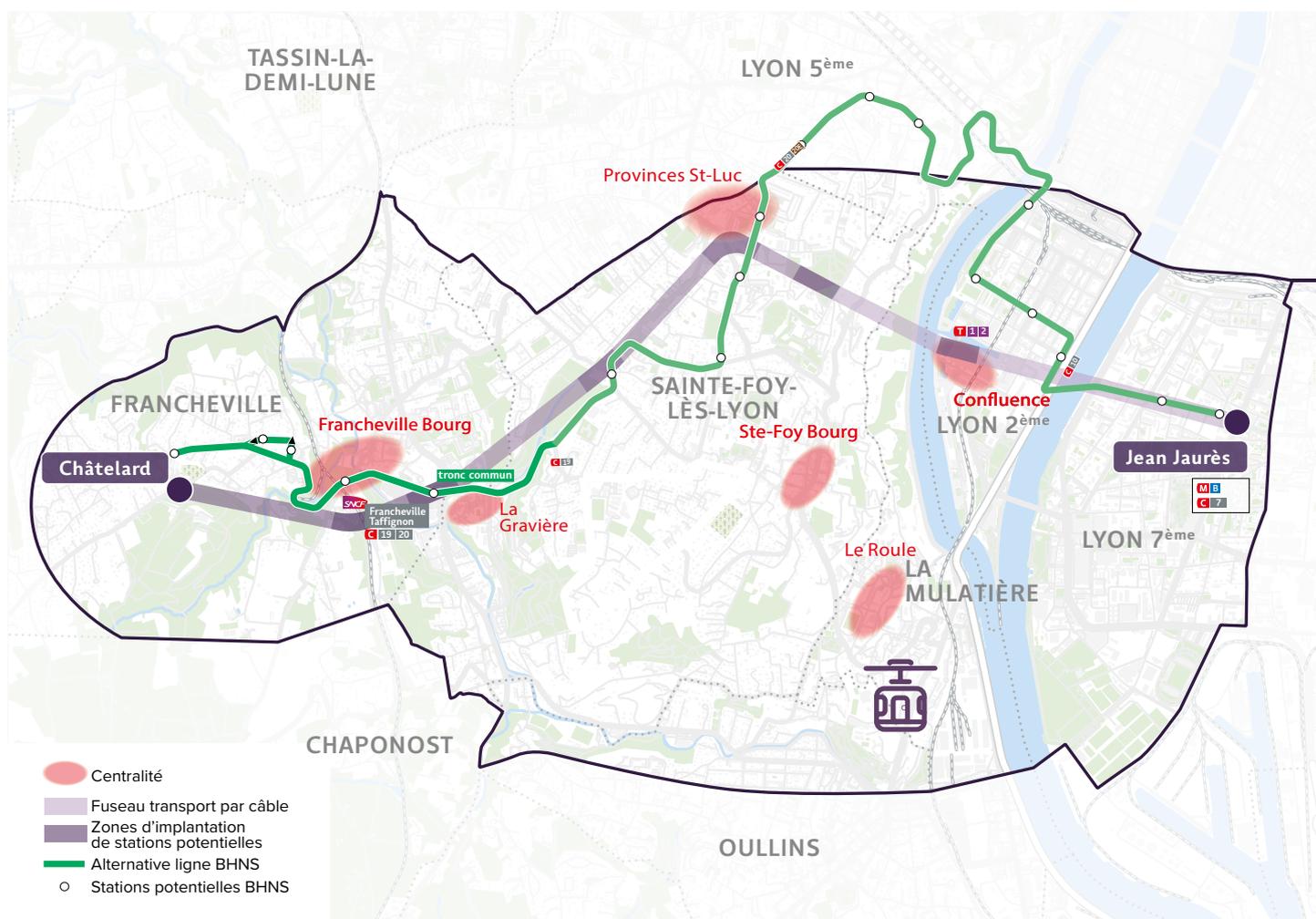
Le fuseau en BHNS

Ce fuseau aurait une longueur de l'ordre de 9km, avec un temps de parcours, hors aléa de circulation de 30 minutes et aurait une fréquence de 10 minutes.

LE FUSEAU NORD FRANCHEVILLE

◇ SAINTE-FOY-LÈS-LYON ◇ CONFLUENCE ◇ LYON 7 JAURÈS

Ce fuseau présente l'intérêt de desservir Francheville Bourg, les secteurs de Taffignon et la Gravière qui sont des pôles importants en termes de commerces et de population. Il traverse ensuite des zones plus résidentielles mais actuellement non desservies avec un mode performant puis le secteur des Provinces Saint-Luc qui présente une densité de population importante. Il franchit ensuite les Balmes de la Mulatière et la Saône pour rejoindre la zone de Confluence, centre commercial et desservir l'ensemble de la zone d'activité de Confluence sud. Puis, il rejoint le quartier de Gerland au niveau de la ZAC des Girondins. Ce fuseau est intéressant car il permet le franchissement des Balmes, de la Saône et du Rhône et au-delà de desservir le secteur d'étude, il renforce le lien entre Sainte-Foy-lès-Lyon et Confluence ainsi qu'entre Confluence et Gerland.



L'intermodalité

En termes de connexions avec les autres modes de transport il dessert :

- Le TTOL à Francheville
- Des bus au niveau du pôle bus de Taffignon
- Les trams T1 et T2,
- le Métro B à Jean Jaurès
- Les voies lyonnaises



Le fuseau en transport par câble

Ce fuseau a un tracé d'une longueur de l'ordre de 7 kilomètres, proposant un trajet d'une durée de l'ordre de 29 minutes et comporte sept stations. En technologie monocablé, la fréquence des cabines serait d'environ 40 secondes, et en technologie 3S de 2minutes 30 secondes.



Le fuseau en BHNS

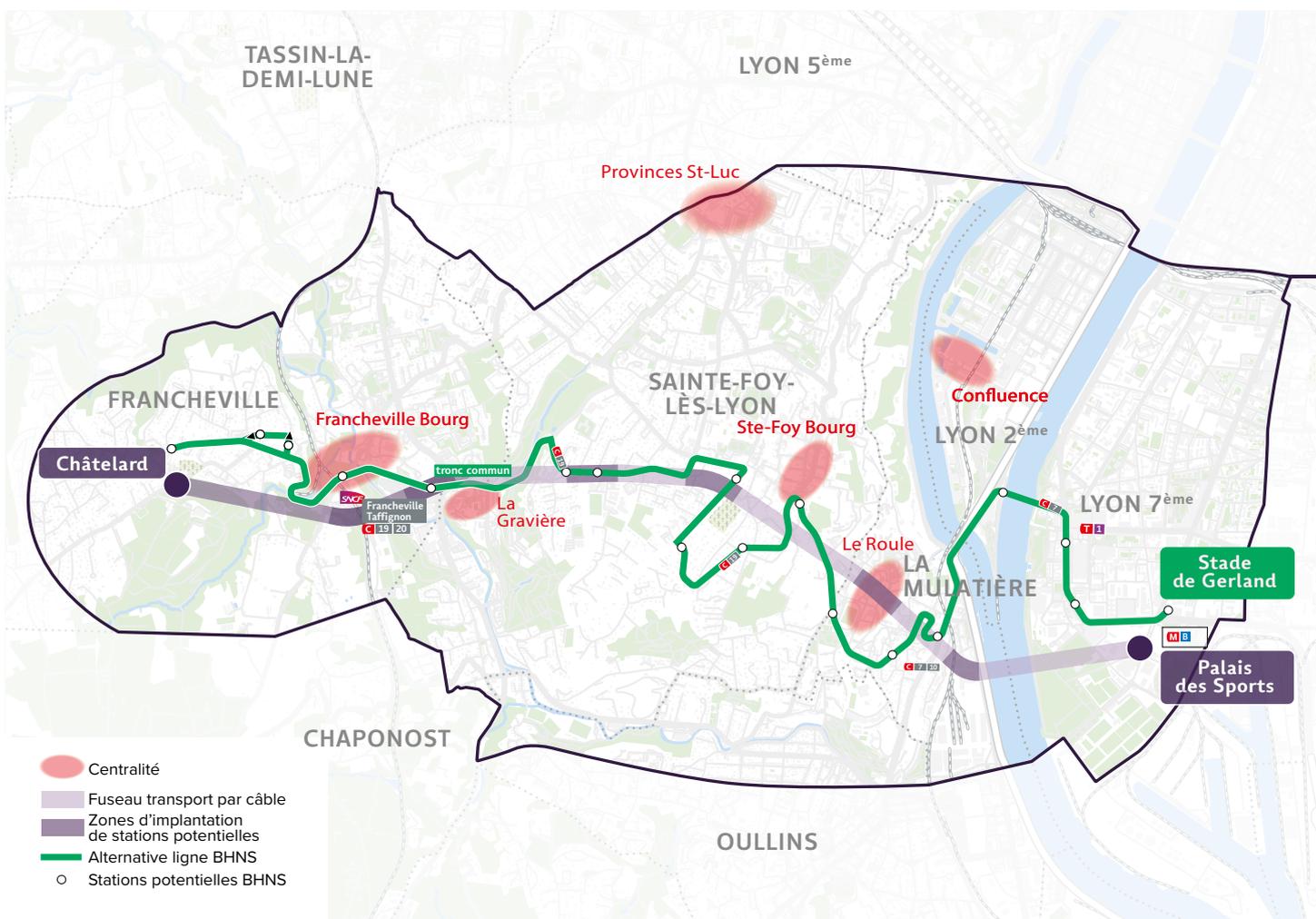
Ce fuseau aurait une longueur de l'ordre de 11,5 km, avec un temps de parcours, hors aléa de circulation de 39 minutes et aurait une fréquence de 10 minutes.

LE FUSEAU CENTRE FRANCHEVILLE

<> SAINTE-FOY-LÈS-LYON <> LA MULATIÈRE

<> LYON 7 GERLAND

Ce fuseau présente l'intérêt de desservir Francheville Bourg, les secteurs de Taffignon et la Gravière, pôles importants en termes de commerces et de population. Il traverse ensuite les centralités urbaines de Sainte-Foy-lès-Lyon et du Roule présentant une densité de population importante. Ce fuseau est intéressant car il offre la possibilité d'accompagner le projet de renouvellement urbain du Roule. De plus, il offre un itinéraire direct avec le franchissement du Rhône et, au-delà de desservir le secteur d'étude, il renforce le lien entre Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et Lyon Gerland.



L'intermodalité

En termes de connexions avec les autres modes de transport il dessert :

- Le TTOL à Francheville
- Des bus au niveau du pôle bus de Taffignon
- Le futur tram T10 à Gerland,
- Le Métro B à Gerland.



Le fuseau en transport par câble

Ce fuseau a un tracé d'une longueur de l'ordre de 6 kilomètres, proposant un trajet d'une durée de l'ordre de 28 minutes et comporte sept stations. En technologie monocâble, la fréquence des cabines serait d'environ 1 minute, en technologie 3S d'environ 3 minutes.



Le fuseau en BHNS

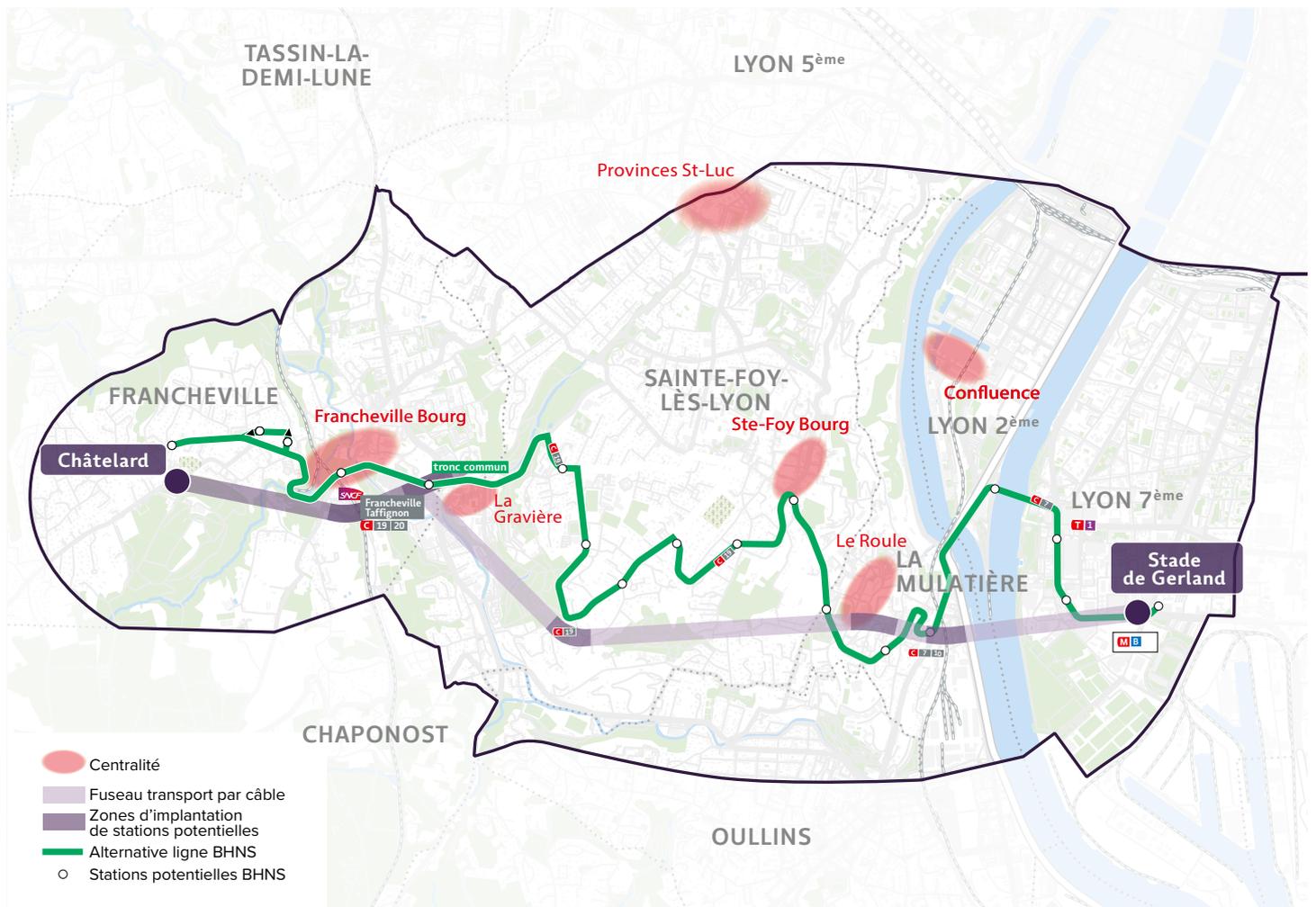
Ce fuseau aurait une longueur de l'ordre de 11km, avec un temps de parcours, hors aléa de circulation de plus de 35 minutes et aurait une fréquence 10 minutes.

LE FUSEAU SUD FRANCHEVILLE

<> SAINTE-FOY-LÈS-LYON <> LA MULATIÈRE

<> LYON 7 GERLAND

Ce fuseau présente l'intérêt de desservir Francheville Bourg, les secteurs de Taffignon et la Gravière, pôles importants en termes de commerces et de population. Contournant le centre-ville de Sainte-Foy-lès-lyon, Il traverse ensuite les secteurs de Montray et du Roule. Ce fuseau est intéressant car il permet le franchissement du Rhône et, au-delà de desservir le secteur d'étude, il renforce le lien entre Francheville, La Mulatière et Gerland.



L'intermodalité

En termes de connexions avec les autres modes de transport il dessert :

- Le TTOL à Francheville
- Des bus au niveau du pôle bus de Taffignon
- Le futur tram T10 à Gerland,
- Le Métro B à Gerland.



Le fuseau en transport par câble

Ce fuseau a un tracé d'une longueur de l'ordre de 6 kilomètres, proposant un trajet d'une durée de l'ordre de 26 minutes et comporte sept stations. En technologie monocâble, la fréquence des cabines serait d'environ 1mn 40 secondes, en technologie 3S de plus de 4 minutes.



Le fuseau en BHNS

Ce fuseau aurait une longueur de l'ordre de 11km, avec un temps de parcours, hors aléa de circulation de plus de 35 minutes et aurait une fréquence 10 minutes.

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRES COMPARATIVE DES 4 VARIANTES DE FUSEAUX

	LE FUSEAU NORD FRANCHEVILLE <> SAINTE-FOY-LÈS-LYON <> LYON 2 PERRACHE		FUSEAU NORD FRANCHEVILLE – SAINTE-FOY-LÈS-LYON – CONFLUENCE – LYON 7 JAURÈS	
	 TRANSPORT PAR CÂBLE	 BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE	 TRANSPORT PAR CÂBLE	 BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE
Longueur du tracé	6,4 km	9 km	7 km	11,5 km (moyenne 2 sens)
Fréquence	40s	10 min	40 s	10 min
Temps de parcours terminus à terminus (moyenne 2 sens)	26 min	30 min	29 min	39 min
Régularité	Mode de transport régulier	Soumise aux aléas dans les carrefours notamment	Mode de transport régulier	Soumise aux aléas dans les carrefours notamment
Voyages journaliers 2030	18 à 20 000 voyages	Non modélisé	18 à 20 000 voyages	Non modélisé
Incidence sur la voirie et les stationnements	Pas d'impact sur la circulation et le stationnement – travaux limités aux stations et pylônes	Forts impacts durables sur la circulation routière : suppression de voies, de places de stationnement (de l'ordre de 300 à 350 places à supprimer) et réductions de capacité de carrefours Perturbations importantes pendant les travaux sur tout le linéaire	Pas d'impact sur la circulation et le stationnement – travaux limités aux stations et pylônes	Forts impacts durables sur la circulation routière : suppression de voies, de places de stationnement (de l'ordre de 700 places à supprimer) et réductions de capacité de carrefours Perturbations importantes pendant les travaux sur tout le linéaire
Incidence modes doux	Aménagements cyclables en mesure d'accompagnement des stations	Aménagements cyclables sur l'intégralité du linéaire (à l'exception de sections très contraintes : centre de Francheville)	Aménagements cyclables en mesure d'accompagnement des stations	Aménagements cyclables sur l'intégralité du linéaire (à l'exception de sections très contraintes : centre de Francheville, OA SNCF)
Impact survol (parcelles survolées)	111 000 m ² dont environ 30% de foncier privé	Aucun	120 000 m ² dont 34 % de foncier privé	Aucun
Impact foncier (acquisitions partielles nécessaires)	9 000 m ² dont 14 % de foncier privé concernant 13 parcelles privées	24 000 m ² dont 83% de foncier privé concernant 72 parcelles dont plusieurs bâtis à déconstruire	9115 m ² dont environ 16% de foncier privé concernant 15 parcelles	24 000m ² dont 83% de foncier privé concernant 72 parcelles dont dix bâtis à déconstruire
Survol des milieux boisés ⁽¹⁾	2100 mètres linéaires	Aucun	1850 mètres linéaires	Aucun
Impacts sur les alignements d'arbres	Aucun	Entre 150 et 200 arbres à abattre	Aucun	De l'ordre de 500 arbres à abattre
Coûts d'investissement (matériel roulant inclus) ⁽²⁾	De l'ordre de 160 M€	De l'ordre de 88 M€	De l'ordre de 165 M€	De l'ordre de 114 M€ , hors création du Pont des Girondins

⁽¹⁾ Pour le transport par câble, l'impact des milieux boisés survolés peut être :

- soit inexistant si la ligne est positionnée suffisamment haut ou si les études incendies qui seront menées ultérieurement montrent que la nature du boisement ne présente pas de risque sécurité,
- soit limité car il ne s'agira que d'étièvements ponctuels ou de surveiller que les faîtes des arbres ne dépassent pas une certaine hauteur.
- soit effectifs mais ponctuels

Un travail d'optimisation des positions de stations et pylônes est à mener en phase ultérieure pour limiter ces impacts.

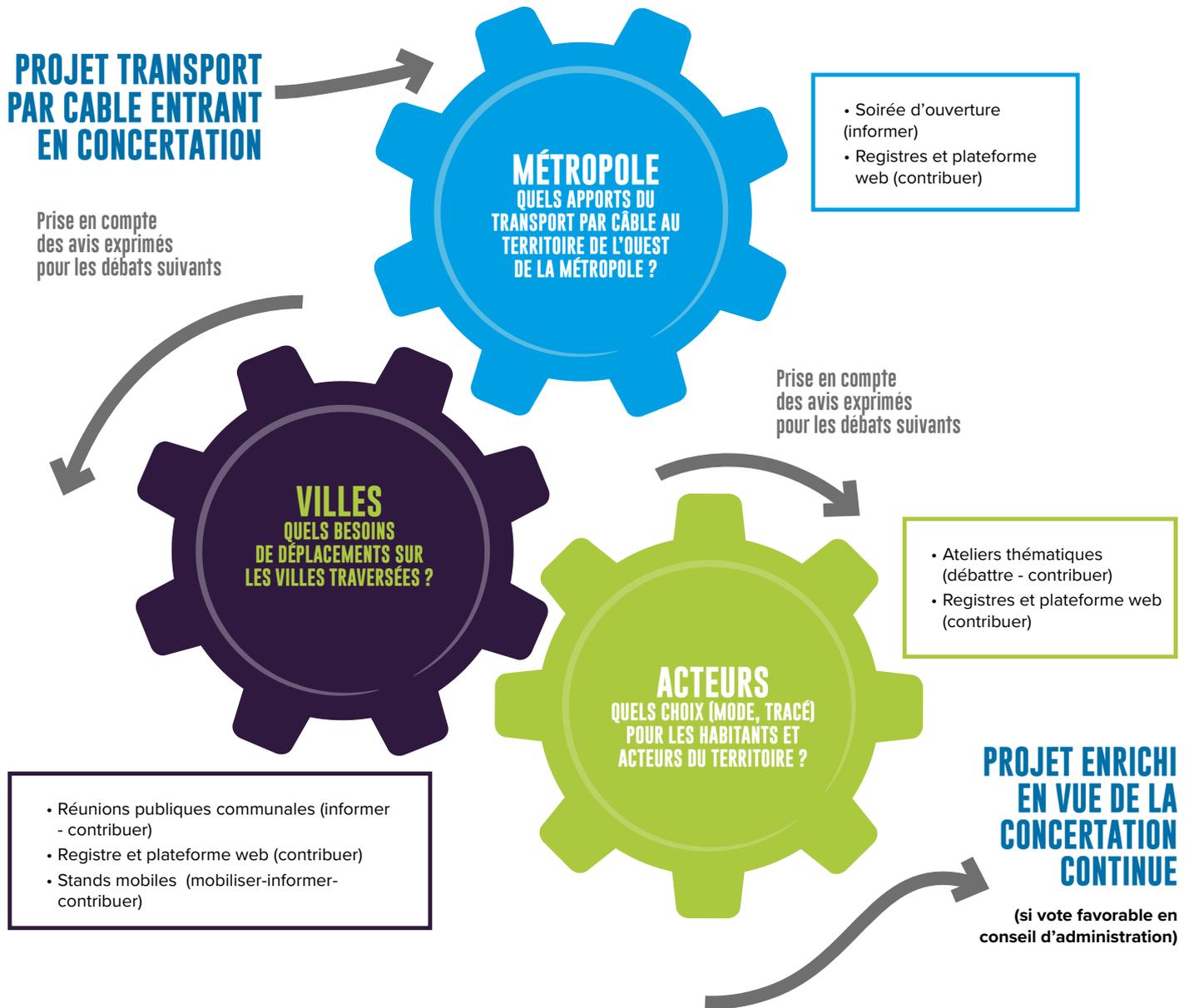
⁽²⁾ Les coûts présentés comportent les frais d'études et de construction et non les frais d'acquisition et d'indemnisation fonciers

LE FUSEAU CENTRE FRANCHEVILLE <> SAINTE-FOY-LÈS-LYON <> LA MULATIÈRE <> LYON 7 GERLAND		FUSEAU SUD FRANCHEVILLE <> SAINTE-FOY-LÈS-LYON <> LA MULATIÈRE <> LYON 7 GERLAND	
 TRANSPORT PAR CÂBLE	 BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE	 TRANSPORT PAR CÂBLE	 BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE
6 km	11 km (moyenne 2 sens)	6 km	11 km (moyenne 2 sens)
1 min	10 min	1 min 30	10 min
28 min	35 min	26 min	35 min
Mode de transport régulier	Soumise aux aléas dans les carrefours notamment	Mode de transport régulier	Soumise aux aléas dans les carrefours notamment
14 à 16 000 voyages	Non modélisé	8 à 12 000 voyages	Non modélisé
Pas d'impact sur la circulation et le stationnement – travaux limités aux stations et pylônes	Forts impacts durables sur la circulation routière : suppression de voies, de places de stationnement (de l'ordre de 400 places à supprimer) et réductions de capacité de carrefours Perturbations importantes pendant les travaux sur tout le linéaire	Pas d'impact sur la circulation et le stationnement – travaux limités aux stations et pylônes	Forts impacts durables sur la circulation routière : suppression de voies, de places de stationnement (de l'ordre de 300 places à supprimer) et réductions de capacité de carrefours Perturbations importantes pendant les travaux sur tout le linéaire
Aménagements cyclables en mesure d'accompagnement des stations	Aménagements cyclables sur l'intégralité du linéaire (à l'exception de sections très contraintes : centre de Francheville, chemin de Montray)	Aménagements cyclables en mesure d'accompagnement des stations	Aménagements cyclables sur l'intégralité du linéaire (à l'exception de sections très contraintes : centre de Francheville, chemin de Montray)
99 000 m ² dont 50% de foncier privé	Aucun	100 000 m ² dont 33% de foncier privé	Aucun
10 000 m ² dont 25% de foncier privé concernant 19 parcelles	22 500 m ² dont 83% de foncier privé concernant 153 parcelles dont plus de 10 bâtis à déconstruire	7 829 m ² dont 27% de foncier privé concernant 19 parcelles	25 000 m ² dont 88% de foncier privé concernant 145 parcelles et près de 20 bâtis à déconstruire
850 mètres linéaires	Aucun	1950 mètres linéaires	Aucun
Aucun	De l'ordre de 200 arbres d'alignement	Aucun	Environ 150 arbres d'alignement
De l'ordre de 150 M€	De l'ordre de 110 M€	De l'ordre de 150 M€	Entre 100 et 110 M€



L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

LE PROCESSUS DE CONCERTATION



LE CALENDRIER GLOBAL



QUE SE PASSE-T-IL APRÈS LA CONCERTATION ?

TEMPS 1 LA CONCERTATION PRÉALABLE

**DU 15 NOVEMBRE
AU 15 FÉVRIER**

Concertation préalable



TEMPS 2 LA CONCERTATION CONTINUE

SI LE PROJET SE POURSUIT / OU SI VOTE FAVORABLE

MARS 2022

Bilan et recommandations des garants



PRINTEMPS 2022

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

OBJECTIF :

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

OBJECTIF :

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



PLUS D'INFOS PAGES 76 À 77 DU DOSSIER DE CONCERTATION



Vote en conseil d'administration sur la suite du projet (validation du transport par câble ou mise à l'étude d'alternatives).

2022

DES MAI 2022

**A PARTIR DE L'ÉTÉ 2022
(JUSQU'EN 2023)**

Commandements du maître d'ouvrage
Recommandations des garants

Si vote favorable

- Poursuite des études
- Lancement de la concertation continue

LES ACTEURS DU PROJET : QUI FAIT QUOI ?

Plusieurs acteurs interviennent dans le processus de concertation préalable.

LE SYTRAL



Maître d'ouvrage : pilote, finance et fait réaliser le projet - Organise la concertation réglementaire et continue (suite au vote du comité syndical) - Retire des enseignements de la concertation - Délibère sur le tracé - Désigne le maître d'œuvre qui conçoit le projet - Lance les consultations pour les marchés de travaux - Gère les procédures administratives (enquête publique, Déclaration d'Utilité Publique...).

L'autorité organisatrice des transports pour le Rhône et la métropole lyonnaise (SYTRAL) est le maître d'ouvrage de la ligne de transport par câble Francheville-Lyon et organise dans ce cadre la concertation liée à ce projet. D'une façon générale, sa mission consiste à organiser les transports en commun sur les territoires :

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

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



AU 1^{ER} JANVIER 2022, LE SYTRAL DEVIENT L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES MOBILITÉS DES TERRITOIRES LYONNAIS.

LE SYTRAL ÉVOLUE VERS UN ÉTABLISSEMENT PUBLIC LOCAL

Le SYTRAL va passer du statut de syndicat mixte à celui d'établissement public local le 1er janvier 2022, en application de la Loi d'Orientation des Mobilités, promulguée le 24 décembre 2019. Cette transformation va élargir les compétences et la gouvernance va élargir le territoire de compétence du SYTRAL, qui associera, en plus de la métropole de Lyon, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, et l'ensemble des communautés de communes Lyonnais. Le SYTRAL deviendra alors l'autorité organisatrice des mobilités des territoires du Rhône avec l'objectif d'aller vers l'unicité d'un réseau, d'une tarification et d'un système d'information sur ce vaste territoire.



La métropole de Lyon

Autorité Organisatrice de la Mobilité :

- Définit et met en place la Zone à Faibles Emissions ;
- Définit la politique de développement des mobilités actives (vélos, piétons) et partagées (autopartage - covoiturage) ;
- Participe au comité de suivi et à la prise de décisions liées à la ligne de transport par câble Francheville <>Lyon.

Créée au 1er janvier 2015, la métropole de Lyon regroupe 59 communes du Rhône. Elle est dotée de compétences en matière d'aménagement urbain. Elle mobilise ainsi plusieurs de ses services pour accompagner le projet de transport par câble entre Francheville et Lyon : développement urbain, voirie, eaux, déplacements, cycles... Participant au pilotage du projet, la métropole de Lyon est associée à toutes les décisions concernant le projet de transport par câble.

Les villes de Lyon, Francheville, La Mulatière et Sainte-Foy-Les-Lyon



Participent au comité de suivi du transport par câble Francheville <>Lyon.

Les municipalités de Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière et Lyon (2^{ème} et 7^{ème} arrondissements) sont directement concernées par le projet de transport par câble, notamment sur les thématiques liées à leurs compétences : stationnement sur voirie, éclairage public, espaces verts... Elles ont vocation à participer à la démarche de co-construction initiée par le SYTRAL, en particulier sur les sujets de tracés, d'insertion du projet dans le tissu communal et de desserte des grands équipements et secteurs d'habitat.

Les habitants, usagers des transports en commun, associations, entreprises

Participent et contribuent à la concertation.

Ils sont au cœur de la démarche.

La concertation préalable vise à les associer le plus en amont possible dans l'élaboration des projets et documents de planification qui les concernent.



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

Tous les documents et infos sur le projet, recueil des avis et questions, inscriptions aux évènements...

CONTACT : **LIGNECABLEFRANCHEVILLE@SYTRAL.FR**

Suivez l'actu du projet !



Construisons ensemble le transport par câble



SYTRAL