

The logo for SYTRAL, featuring the word "SYTRAL" in white uppercase letters on a dark grey rounded rectangular background. To the right of the text is a vertical bar with three colored segments: purple at the top, cyan in the middle, and red at the bottom.

**SYTRAL**

**SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS  
POUR LE RHÔNE ET L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE**

---

**MARCHÉ PUBLIC DE SERVICES**

## **PRÉSENTATION DU PROJET**

---

# **TÉLÉPHÉRIQUE FRANCHEVILLE – LYON AMO TECHNIQUE, ADMINISTRATIVE ET CONTRACTUELLE (AMOT)**

---

AFFAIRE N°20C0007

**VERSIONS**

---

<b>Révision</b>	<b>Date</b>	<b>Commentaire</b>
V1	14/12/2020	Création du document

**SOMMAIRE**

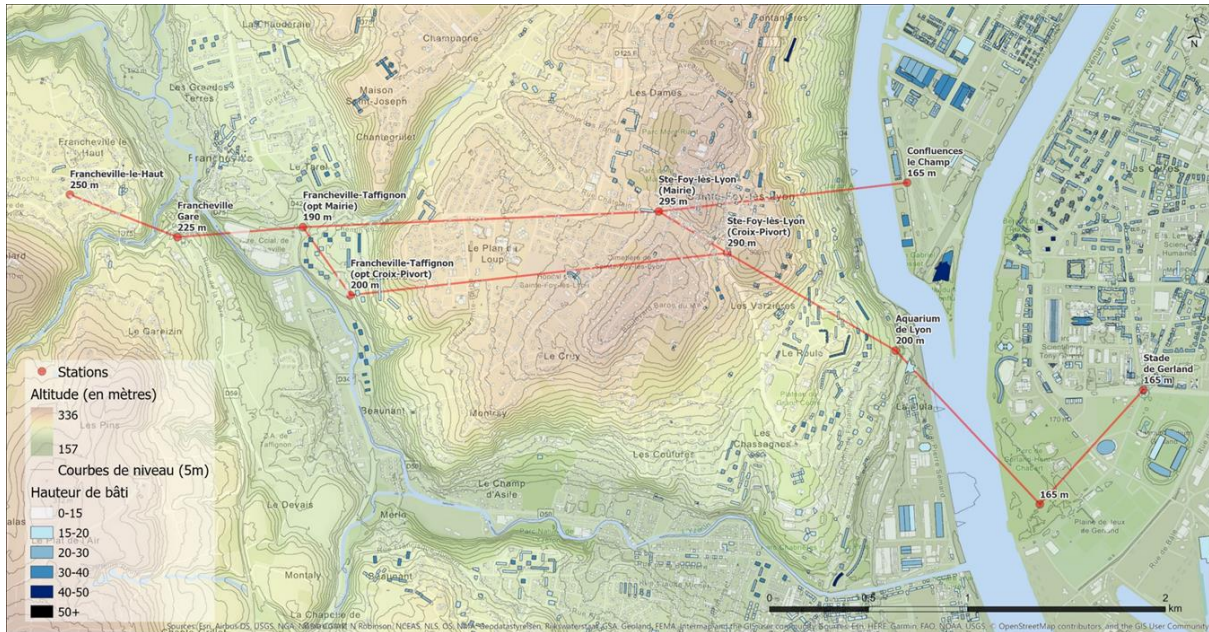
---

ARTICLE 1	CONTEXTE .....	4
Article 1.1	Caractéristique du territoire .....	4
Article 1.2	Intérêt du mode transport par câble .....	5
ARTICLE 2	CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE : LE TRACÉ.....	5
Article 2.1	Les dessertes.....	5
Article 2.2	Les contraintes d’insertion .....	6
Article 2.3	Proposition de tracés issus de la préfaisabilité.....	6
ARTICLE 3	FONCTIONNEL ET PERFORMANCES DU SYSTÈME DE TRANSPORT .....	7
Article 3.1	Le système .....	7
Article 3.2	Les stations .....	7
Article 3.3	Les cabines .....	7
Article 3.4	Technologie.....	7
ARTICLE 4	ÉTUDES ANTÉRIEURES .....	7
ARTICLE 5	DÉLAIS .....	8

## ARTICLE 1 CONTEXTE

### Article 1.1 Caractéristique du territoire

Le territoire à desservir est un territoire extrêmement fracturé que ce soit par des éléments naturels ou des éléments d'aménagement.



En terme d'éléments naturels, la carte ci-dessus montre un paysage vallonné, surtout à l'ouest avec notamment la vallée de l'Yzeron, mais également côté est avec les Balmes de Sainte-Foy-lès-Lyon et de la Mulatière.

À ces dénivelés s'ajoute la présence de la Saône et du Rhône.

Cette disposition naturelle a conduit à une urbanisation morcelée, composée de plusieurs centres bourgs alternants avec des zones pavillonnaires, le tout relié par des voiries peu circulantes. Une zone commerciale importante augmente la congestion à certaines périodes dans le secteur de Francheville Taffignon.

Actuellement, à cause de ces fractures urbaines notamment, il n'existe pas d'axe direct permettant de rejoindre le centre de Lyon et les communes de Sainte-Foy-lès-Lyon et Francheville sans contourner par le 5ème arrondissement de Lyon ou le secteur d'Oullins.

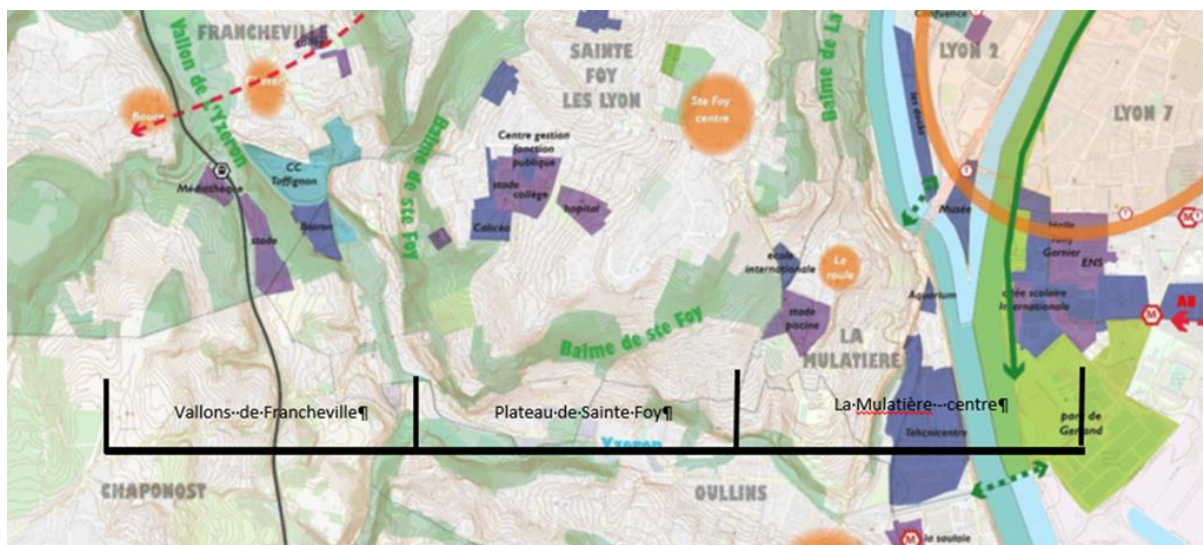
Compte tenu de ces difficultés de circulation et de la densité relativement faible du secteur, le réseau de transport en commun est actuellement composé de lignes de bus, dont la plupart effectuent un tracé de rabattement vers le centre de Lyon en passant par Saint-Irénée et la montée de Choulans.

Il paraît donc opportun de chercher à desservir les communes du plateau ouest lyonnais, en combinant le plus possible les objectifs suivants :

- Relier Sainte-Foy-lès-Lyon et le centre de Lyon ;
- Relier Francheville et le centre de Lyon ;
- Relier Francheville-le-Haut et Francheville-le-Bas ;
- Desservir le plateau de Sainte-Foy-lès-Lyon ;
- Relier deux axes mode lourd : Métro B et tramway T1 et TTOL ;
- Desservir le Musée des Confluences ;
- Désenclaver la Mulatière et le Roule ;
- Apporter un attrait touristique avec la vue inédite sur la Confluence, le musée et Lyon.

## Article 1.2 Intérêt du mode transport par câble

La carte ci-dessous, montre que le territoire se décompose en trois parties de caractéristiques différentes et analyse l'opportunité d'une desserte par câble pour chacune :



- À l'Ouest, Francheville et ses vallons : des urbanités de tailles moyennes séparées par des combes relativement encaissées, des poches de population et d'activités reliées par des voiries rapidement saturées. Dans ce secteur, le mode câble semble pertinent.
- Au centre, le plateau de Sainte-Foy-lès-Lyon : on observe un tissu pavillonnaire peu dense, pas de relief marqué, un centre bourg historique et de nombreux sites d'intérêt patrimonial. Par ailleurs, ces centres d'attractivités sont reliés par une voirie directe parcourue par des lignes de bus. Le mode câble est moins pertinent et la problématique des survols de pavillons individuels très présente.
- À l'Est, les balmes et la descente sur Lyon : des balmes parsemées de grands ensemble (coté La Mulatière) ou de sites d'intérêt patrimonial (côté Confluence). Présentant de forts dénivelés, la M7 et des fleuves à franchir, la présence de balmes et l'espacement des ponts permettant le franchissement des fleuves et de la M7 empêche tout tracé direct. La pertinence du câble est avérée.

## ARTICLE 2 CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

### Article 2.1 Les dessertes

Le tracé de la ligne de transport a les caractéristiques suivantes :

- Terminus Est : Lyon 7e – ligne B ou Lyon 2e – tramway T1 ;
- Terminus Ouest : Francheville le Haut ;
- Communes ou secteurs desservis ainsi que leurs équipements :
  - Sainte-Foy-lès-Lyon ;
  - Francheville la Gravière ;
  - Francheville le Bas ;
  - Francheville le Haut ;
  - La Mulatière / Le Roule.
- Lignes TC existantes en interface :
  - Métro B ou tramway T1 ;
  - TTOL ;
  - Lignes de Bus : C20, C20E, C19, C7, C8 et C15.

- Lignes TC en projet en interface :
  - Ligne de tramway T10.
- Projets hors TC en interface :
  - Phase 2 de Confluence ;
  - Projet de renouvellement urbain du Roule ;
  - Technicentre de la Mulatière ;
  - Des opérations en cours dans le quartier de Gerland : ZAC des Girondins, EM Lyon, Biodistrict ;
  - Les secteurs de mutabilité devront également être pris en compte.
- Mode envisagé : téléphérique.

Outre les objectifs de desserte énoncés ci-dessus, la ligne doit apporter un attrait touristique avec la vue inédite sur la Confluence, le musée et Lyon.

## Article 2.2 Les contraintes d’insertion

Cette première ligne de téléphérique lyonnaise se situe dans un secteur patrimonial particulièrement riche et dans un contexte urbain constitué d’une proportion importante de maisons individuelles avec de grands jardins et souvent des piscines.

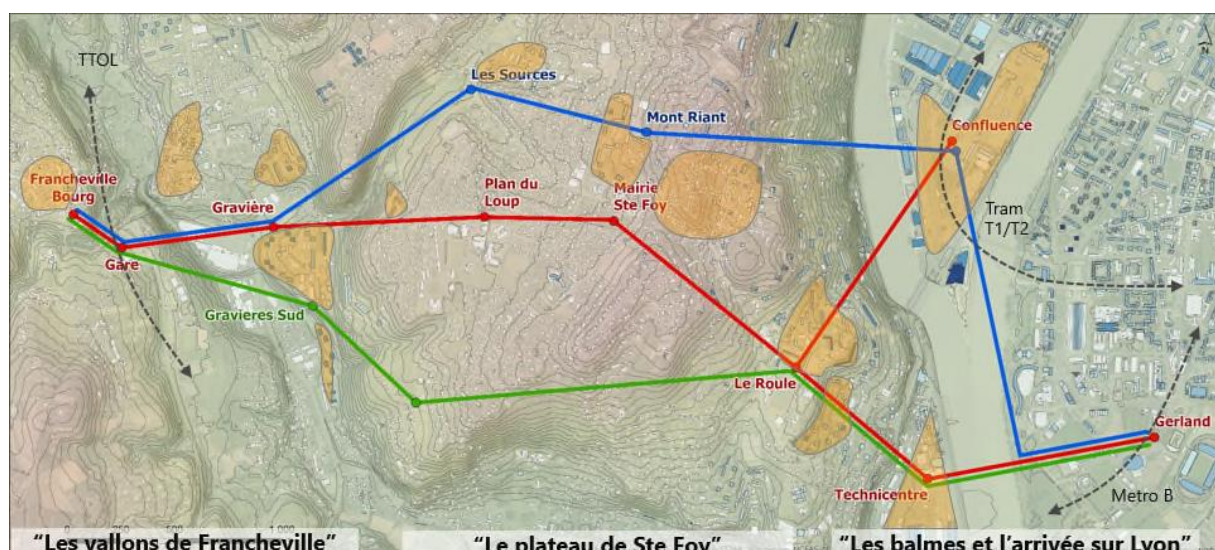
L’acceptation de ce projet et donc du mode câble en général est primordial.

Le tracé de la ligne doit donc :

- Respecter la protection du patrimoine, les périmètres des monuments classés et les périmètres inscrits au PLUH en vigueur ;
- Respecter la protection des espaces naturels remarquables ;
- Limiter les procédures d’expropriation ;
- Limiter les survols de propriétés privées ;
- Réussir l’insertion urbaine des stations des pylônes et des cabines ;
- Limiter les impacts de la co-visibilité avec l’ensemble des secteurs traversés.

## Article 2.3 Proposition de tracés issus de la préféabilité

Une étude de préféabilité, prenant en compte les principes énoncés, a amené à proposer trois fuseaux :



- Le tracé Nord traverse le plateau de Sainte-Foy-lès-Lyon, permettant de relier à la fois Confluence et Gerland.

- Le tracé médian traverse le plateau de Sainte-Foy-lès-Lyon en son centre et dans sa partie la plus fournie en pavillons individuels. Il permet d'atteindre soit Gerland soit Confluence.
- Le tracé Sud cherche à éviter au maximum les zones pavillonnaires, il survole surtout des espaces boisés, et ne dessert pas le plateau de Sainte-Foy-lès-Lyon. Il permet d'atteindre soit Gerland soit Confluence.

## **ARTICLE 3 FONCTIONNEL ET PERFORMANCES DU SYSTÈME DE TRANSPORT**

### **Article 3.1 Le système**

Le système téléphérique doit être adapté à un contexte de transport en commun urbain intensif, il doit en retrouver les caractéristiques, notamment :

- Très haut niveau d'endurance (système exploitable 365j/an et 20h/24) ;
- Très haut niveau de disponibilité (typiquement supérieure à 99,8%) ;
- Système automatique exploitable sans personnel en station, y compris pour les opérations d'injection/retrait ;
- Évacuation intégrée ;
- Remisage des cabines dans les stations de la ligne (idéalement les deux stations d'extrémité) comprenant également un atelier de maintenance ;
- Système exploitable à distance, pas nécessairement sur un des sites propres au téléphérique ;
- Sécurité publique du système supervisée par le poste central de sécurité du réseau TCL.

### **Article 3.2 Les stations**

Les stations doivent s'insérer de manière harmonieuse dans l'environnement urbain dans lequel elles sont implantées. Le titulaire doit notamment veiller à estomper leur potentiel aspect massif.

Leur aménagement doit permettre l'accessibilité et le confort des usagers ainsi que faciliter leur orientation.

Les stations doivent être positionnées et organisées de manière à favoriser l'intermodalité.

### **Article 3.3 Les cabines**

L'aménagement des cabines doit présenter un aspect urbain et permettre une optimisation de l'espace en préservant la cohabitation des voyageurs : espace poussettes ou fauteuils PMR par exemple.

Les cabines doivent permettre la vue sur le grand paysage en évitant la vision intrusive dans les bâtiments survolés ou côtoyés.

### **Article 3.4 Technologie**

Si la technologie monocâble a été privilégiée pour l'approfondissement du tracé étudié en études de préfaisabilité, les autres technologies restent à ce stade encore possibles.

Les études du titulaire doivent être menées de manière à préserver ces possibilités.

## **ARTICLE 4 ÉTUDES ANTÉRIEURES**

- Étude prospective sur la ligne par ARCADIS ;
- Étude des enjeux et contraintes urbaines par URBA LYON ;
- Études de préfaisabilité par EGIS RAIL de décembre 2020.

## **ARTICLE 5 DÉLAIS**

La ligne de téléphérique entre Francheville et Lyon doit être mise en service commerciale au quatrième trimestre 2025 au plus tard.