



CONTRIBUTION DE L'UCIL CONCERTATION TRANSPORT PAR CABLE LYON/FRANCHEVILLE

Les Comités d'Intérêts Locaux (CIL) sont des associations loi 1901 créées, au niveau des quartiers et des bourgs de l'agglomération lyonnaise, par des habitants engagés et bénévoles, dans le but de préserver et d'améliorer leur cadre de vie. Leur fédération, **l'Union des Comités d'intérêts locaux de la Métropole de Lyon (UCIL)**, qui existe depuis 60 ans, est l'interlocuteur des pouvoirs publics, au niveau de la Métropole de Lyon et de l'Etat, pour traiter tous les problèmes d'agglomération.

Le Sytral propose un projet novateur, mais rarement un projet urbain n'a donné lieu à autant de contestation dans la Métropole de Lyon, que ce soit des habitants ou des Maires des communes concernées. Et ce, malgré la période d'intense concertation qui aurait dû réussir à répondre aux inquiétudes, si le projet était pertinent.

Un tel projet ne peut se faire dans un tel contexte d'opposition citoyenne, quels que soient les motifs de cette opposition.

Dans ce contexte, l'UCIL ne peut qu'émettre un avis défavorable à ce projet, tout en mettant en perspective ce qui relève du transport par câble en lui-même et du tracé proposé.

I. Sur le transport par câble en général :

- **Un nouveau mode de transport en commun à Lyon qui pourrait avoir l'attrait de la nouveauté, mais dont le caractère méconnu suscite des craintes (justifiées ou non) :**
 - le survol de d'habitat, qui le dévalorise et dérange ;
 - la vue des voyageurs sur les appartements (malgré les solutions proposées) ;
 - la peur du vide des voyageurs ;
 - le risque de balancement par vent fort de travers ;
 - le peu d'esthétique des installations (bien que celles-ci figurent parfois sur cartes postales...)
 - la lenteur du déplacement ;
 - le bruit
 - l'accessibilité limitée aux PMR avec un projet monocâble ?

- **Pour autant, c'est un mode de transport déjà connu par ailleurs :**
 - bien connu des lyonnais dans un contexte de sports d'hiver (19 000 installations en service dans le monde dont 17% en France), mais Lyon n'est pas une station de sports d'hiver.
 - bien connu dans un contexte touristique (Grenoble, Barcelone, Aiguille du midi, et d'autres...) mais pas pour un transport en commun classique.
 - Connue pour une liaison entre 2 ou 3 points, mais pas avec un nombre plus élevé de stations
 - Perçue de manière contradictoire : perçue comme une défiguration du paysage qui s'oppose au développement durable, mais aussi vue comme élément structurant d'un site (ex : carte postale)

- **Système reconnu comme efficace dans certains contextes :**
 - Pertinent dans les conditions spécifiques des stations de montagne : dénivelé, insertion en zone peu dense, usage ponctuel, fonctionnement saisonnier, amplitude horaire réduite (permettant l'entretien) => modèle peu transposable à un réseau de transport urbain (transport du quotidien, substitut à voiture) => la défiguration du paysage et le saccage de zones naturelles est un aspect souvent mis en avant pour s'opposer à de tels équipements à la montagne, Cela ne serait-il pas valable en ville aussi ?
 - Pertinent pour les franchissements de dénivelés ou d'obstacles (fleuve, autoroute, voie ferrée) sans construire une infrastructure lourde,
 - Pertinent pour un tracé en ligne droite, à moins de créer des stations intermédiaires.
 - Pertinent vu les capacités théoriques assez comparables à celles du tramway pour les télécabines ou à un BHNS pour les téléphériques et des vitesses commerciales de l'ordre de 15 à 25 km/h et des fréquences de passage variables selon les systèmes mais intéressants ;

- **Système qui connaît des applications concrètes récentes dans plusieurs réseaux de TC en France, permettant de faire un début de retour d'expérience :**
 - Brest : trajet reliant les deux rives, permettant d'accéder au nouvel éco quartier. Il a rencontré des difficultés d'exploitation au début, mais un certain succès en termes de fréquentation. Retour d'expérience insistant sur le bruit...
 - Toulouse : pas encore de retour d'expérience, mais trajet de 3 km, avec 1 seule station intermédiaire, le franchissement de la Garonne et d'une colline. Il relie des zones d'activité (zone d'emploi, hôpital et site universitaire) ce qui n'est pas le cas du projet lyonnais, et il surplombe peu d'habitat. Sa technologie est aussi différente, qui semble plus pertinente mais plus coûteuse.
 - Ajaccio : site escarpé adapté, il permet de relier une zone d'activité (nouvel hôpital) avec une liaison de 3 km.

=> ces 3 exemples montrent une certaine « mode » pour le transport par câble, mais des caractéristiques bien différentes du projet lyonnais : Il faut en tenir compte !

II. Sur le site choisi et le trajet proposé :

- **Le caractère paysager paradoxal du transport par câble ne semble pas adapté au site choisi :**
 - La Confluence : paysage remarquable et naturel (les fleuves et la balme), avec des équipements déjà remarquables et structurants comme le Musée des Confluences (considéré par certains comme une verrue) ou le Pont Raymond Barre, qui compensent l'effet destructurant de l'Autoroute.
=> **Faut-il ajouter un nouvel équipement (pylônes/cables) en ce lieu SYMBOLIQUE ?**
 - La Balme de Ste Foy / La Mulatière, peu dense et arborée semble adaptée à un transport par câble pour le dénivelé et son caractère peu dense, mais pas pour son paysage (sans compter le survol de propriétés dont les propriétaires sont de farouches opposants). Idem pour la balme côté Francheville.
 - Quartiers de Gerland ou Perrache/Confluence choisis pour un des fuseaux, assez densément peuplés, ne correspondent pas au type de quartier desservi dans les pays développés.

- **Les sites choisis conduiraient à une catastrophe environnementale :**
 - Si la défiguration du paysage peut être considérée comme un argument purement subjectif, comment accepter OBJECTIVEMENT la défiguration de paysages naturels et visibles que sont les balmes de Sainte Foy côté Saône et celle qui descend sur Francheville ?
 - Comment accepter la dégradation du milieu naturel de ces sites où seront implantés les pylônes : déboisement, aménagement des abords pour réaliser les travaux.
 - déboisement de 3 hectares d'EBC dans la zone naturelle sensible de la vallée de l'Yzeron
 - déboisement et aménagement de la station de départ au Châtelard avec les pylônes P1-P2-P3- P4
 - déboisement et aménagement de sites parfois inaccessibles, très pentus sur une moraine glaciaire instable (ex : pylônes 22, 23, ainsi que le pylône 51 côté Saône).
 - L'impact inévitable sur la faune et la flore de ces espaces naturels sensibles est peu pris en compte.
 - Comment accepter le saccage de ces zones souvent classées (zone inconstructible N1, EBC...)
 - Comment accepter l'injection de tonnes de béton dans de tels sites ?
 - Comment accepter l'utilisation d'un parc public (du Brulet) ?
 - Comment l'ABF pourrait accepter un tel projet ? (paysage, monument historique à – de 500 m)

- **Le site choisi et le trajet ne respectent pas certaines préconisations essentielles qui permettraient une meilleure acceptabilité :**
 - Privilégier un tracé direct entre 2 points, ou avec seulement 1 ou 2 station intermédiaire, surtout dans un 1er temps, où ce mode de transport est méconnu
 - Privilégier un site moins ambitieux et symbolique que la Confluence et la Balme
 - Privilégier un site moins dense, survolant moins d'habitat
 - Privilégier un tracé reliant 2 zones d'activités de la ville ou en circulaire ;
 - Privilégier un tracé reliant une gare, un métro/tram, doté d'un parc relais d'une grande capacité
- **La technologie choisie pose question :**
 - Nous n'avons pas la compétence technique pour juger, mais la localisation à la Confluence, ventée, laisse à penser que le choix toulousain semble plus pertinent, mais plus coûteux.
 - Il existe également le transport sur rail aérien (type Supraways), qui pourrait être intéressant pour une liaison "circulaire", le long d'un grand axe de circulation (ex : périphérique, boulevard urbain).

III. Les alternatives :

- Pour qu'il y ait besoin d'alternatives, le projet proposé doit être pertinent en tant que projet de transport en commun. Mais ce n'est pas vraiment le cas :
 - Projet non inscrit dans les documents d'urbanisme opposables : SCOT, PDU, PLUH, alors que d'autres projets prioritaires y sont inscrits depuis des années... et même contraire au SCOT sur la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.
 - La liaison Gerland / Francheville n'est pas une liaison très demandée.
 - La liaison naturelle est avec Bellecour et Perrache, ce qui correspond à la ligne A2 prévue dans le PDU depuis des années, avec les emplacements réservés inscrits au PLUH sur la rue Cdt Charcot.
- Donc la recherche d'alternatives n'est pas une réflexion sur "que faire à la place du téléphérique", mais «quel réseau de TC dans l'Ouest lyonnais (St Foy, Francheville) et au-delà, en intégrant le 5ème arrdt ».
- Les réponses à ces questions sont connues depuis longtemps et s'imposent :
 - Renforcement des lignes existantes à court terme (avec l'avantage créé par le site propre de Choulans, qui reste cependant toujours très inconfortable en bus)
 - Renforcement du tram/train en lien avec la Région, en aménageant bien l'accès aux gares et les possibilités de parc relais.
 - Le Métro E est LA SOLUTION à long terme, avec le rabattement de lignes de l'Ouest au métro E, et tout particulièrement le rattachement de la future ligne A2 à St Irénée ou autre lieu (Alaï ?).

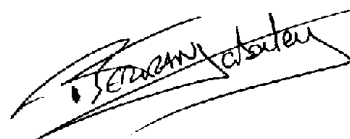
En conclusion :

Si l'on considère le transport par câble comme une opportunité dans un réseau de transport en commun, un autre site aurait été plus adapté pour appréhender ce nouveau mode de transport et son insertion. L'obstination à réaliser ce projet et à l'imposer alors que la contestation était nourrie a amplifié cette opposition et rend la réalisation d'un transport par câble impossible sur ce site (ce dont on peut se réjouir). **Mais plus grave, cela rend quasiment impossible un tel projet ailleurs dans l'agglomération, ce qui est probablement contraire à l'intérêt de notre Métropole. Quel gâchis !**

L'obstination à ne pas poursuivre le projet de Métro E dès le début du mandat, Le refus de demander une subvention à l'Etat pour le Métro E dans le cadre du plan de relance alors que toutes les conditions étaient rassemblées (projet bien avancé et débat public concluant), Et dans le même temps, le Sytral demandait une subvention pour ce projet contesté de téléphérique... Tout cela a fait perdre à notre Métropole DEUX ANS qui ne sont plus aujourd'hui rattrapables.

Il est temps aujourd'hui de relancer le métro E au plus vite et que le SYTRAL soit de nouveau à l'écoute des acteurs responsables qui l'ont alerté depuis 2 ans sur l'impossibilité de ce projet de téléphérique en ce lieu et de la nécessité d'accélérer le métro E.

A LYON, le 14 février 2022
Le Président de l'UCIL
Bertrand JABOULEY



UCIL 50 rue Saint-Jean 69005 LYON [siret n° 38485278600027]

Tél : 09.66.43.97.71 - courriel : u.c.i.l@orange.fr - site internet : www.ucil.fr

Association agréée au titre de l'article L 121.8 et L 160.1 du code de l'urbanisme et de l'article 40 de la Loi du 10/07/1976 relative à la protection de la nature