

OUEST LYONNAIS

Télécabines : le projet qui d

Le projet de télécabines entre Francheville et Lyon n'a pas fini de faire réagir. Objectif phare du mandat du Syndicat des transports en commun lyonnais (Sytral) annoncé le 17 décembre dernier, l'idée est loin de faire l'unanimité dans les trois villes de l'Ouest lyonnais concernées. Au centre des préoccupations, l'insertion paysagère. À Sainte-Foy-lès-Lyon, une pétition a été lancée par des citoyens contre ce transport par câble en milieu urbain. La maire de cette ville qui serait largement survolée par le dispositif, mène la fronde en soutien au collectif.

À Francheville, l'édile se place en fervent défenseur de ce mode de transport innovant y voyant une première étape idéale vers le désengorgement de la circulation dans l'Ouest lyonnais. La première magistrate de la Mulatière, quant à elle, est bousculée dans son projet de renouvellement urbain mais ne ferme pas totalement la porte aux télécabines.

Dossier réalisé par Lionel BROSSARD

Un projet de transport par câble entre Francheville et Gerland

Les trois tracés à l'étude



« On ira jusqu'au bout pour que ce projet ne se fasse pas »

Sur les trois tracés, lequel serait le plus envisageable ?

Véronique Sarselli, maire (LR) de Sainte-Foy-lès-Lyon : « Aucun des trois. Ils amènent des problématiques très différentes qui nous amènent dans tous les cas à dire non à ce projet. Il y a un tracé qui semble privilégié, le tracé médian. C'est le seul où on a des cartes très précises avec des images d'insertion et des idées d'expropriation. Mais les deux autres tracés ne satisfont pas non plus. »

Vous êtes active sur les réseaux sociaux contre ce projet et la position du Sytral

« Aujourd'hui l'information que j'ai, c'est celle qui ne m'est pas donnée par le Sytral. Je déplore un manque de concertation et de communication. C'est inquiétant sur un projet aussi important. Le manque d'information crée l'anxiété à tous les niveaux. »

Et sur le fond ?

« On nous le vend comme étant l'outil qui va résoudre tous les problèmes de déplacement dans l'Ouest, excusez-moi, mais je suis un peu sceptique. »

Pourquoi ?

« Nous savons très bien qu'il y a des problèmes de déplacement dans l'Ouest qui est un parent pauvre. Il faut un transport qui puisse avoir une desserte large et qui puisse intéresser un nombre de voyageurs conséquent. Sauf que là, on nous donne un projet qui a une desserte locale.

Avec un nombre de voyageurs insuffisant. Quand vous faites le calcul en desserte directe à proximité c'est un maximum d'entre 10 000 et 12 000 personnes concernées. Pour désenclaver l'Ouest il faut un projet structurant de déplacement. »

Lequel ?

« Avec le métro E ce serait au moins 75 000 personnes desservies par jour. En plus, il avait pour vocation de pouvoir être le moyen de déplacement de villes qui sont encore plus loin de la métropole. Là, on nous vend un projet où tout l'ouest lyonnais va arriver à Francheville alors qu'aucun parc relais n'est prévu ni dans le budget, ni dans l'étude de faisabilité. Donc c'est bien une desserte locale. »

Vous ne voulez pas du transport par câble, le métro E ne semble plus dans les priorités du Sytral, que fait-on alors pour désengorger l'Ouest lyonnais ?

« On a un réseau ferroviaire dans l'Ouest, on a des lignes, des gares. Pourquoi on n'essaie pas d'exploiter tout ça ? Je vais vous dire le fond de ma pensée, on est dans un projet qui devient la symbolique politique d'une nouvelle majorité. Mais cela ne peut pas se faire au détriment des besoins réels des habitants. »

En 2017, vous aviez demandé une étude sur le transport par câble et aujourd'hui, vous y êtes opposé ?

« Mais les études rendues nous disent :



Véronique Sarselli, maire (LR) de Sainte-Foy-lès-Lyon. Photo Progrès/Lionel BROSSARD

au-delà de la réponse à un besoin de desserte de l'ouest, l'atout indéniable du parcours patrimonial et touristique offert par ce corridor et ce mode de transport est contre balancé par l'impact maximal que représente ce type de mode pour l'entrée de ville sud (impact sur la silhouette urbaine, sur l'identité lyonnaise). » Ici, quel que soit le transport par câble que l'on nous propose, vu les contraintes d'insertion, elles ne seront jamais levées. Même si on fait un tracé où l'on survole moins de propriétés privées, ce sera le manque de desserte qui pèchera. »

Jusqu'où irez-vous dans l'opposition ?

« Le métro E, il y a eu enquête publique, au final, il ne se fait pas. Ça veut bien dire qu'aucun projet n'est jamais définitif. Aujourd'hui on ira jusqu'au bout pour que ce projet ne se fasse pas. On demande à Bruno Bernard qu'au moment de l'enquête publique, si les habitants de l'une des trois villes se prononcent contre le projet, cela agisse comme un veto. Pour l'instant on en est à la phase politique puis, nous n'y sommes pas encore, mais il y aura une phase juridique. »

« Pour les gens de la Gravière, c'est un désenclavement »

Yvette Lathuilière, présidente du groupe d'opposition « Sainte-Foy Avenir » : « Ce projet n'est pas nouveau, il avait été initié en 2014. Nous sommes a priori favorables à ce projet. Après, nous avons bien conscience que les tracés ne sont pas entérinés. Moi j'habite le Plan du Loup, donc je suis particulièrement concernée par ce tracé. Il faut que l'on examine, en concertation publique, les risques et les bénéfices de ce transport par câble. Si on tombe d'accord il y en aura un, sinon il n'y en aura pas. Cela devrait désenclaver l'ouest et permettre à des touristes de découvrir la ville. Pour les gens de la Gravière, c'est un désenclavement certain, ça les mettrait à 20 minutes de Lyon alors qu'ils en sont à 40-45 minutes. Il faudra analyser le survol et examiner les mises en péril pour les fidésiens. »

ivise les maires

« Le 1^{er} maillon serait Francheville, le 2^e pourrait être Chaponost ou Craponne »

Sur les trois tracés, l'un semble bien plus détaillé, vous confirmez ?

Michel Rantonnet, maire (LR) de Francheville : « La concertation aura lieu à l'automne. C'est à l'issue de cela que nous connaîtrons les tracés. Le tracé central est celui qui convient le mieux à Francheville car il va en direction du métro de Gerland avec huit stations. Et comme il a le plus de stations, c'est celui qui draine le plus grand nombre de voyageurs. »



Michel Rantonnet, maire (LR) de Francheville.
Photo Progrès/Lionel BROSSARD

Le meilleur pour Francheville mais peut-être pas pour les autres communes ?

« Tout projet, surtout en matière de mobilité ne fait jamais l'unanimité. Par contre, il convient qu'il y ait un temps de concertation pour intégrer les avantages et les inconvénients. N'oublions jamais que nous ne serons pas dans un téléphérique de montagne avec une centaine de voyageurs. On est sur une fréquence forte avec des télécabines de 10 à 12 places, donc l'intégration paysagère est différente. On ne sera pas sur une hauteur de 50 mètres. Ça serait plutôt une hauteur de 15 m. Au Sytral et aux élus, d'être imaginatifs sur le tracé qui évite le plus grand nombre d'habitations. »

À 15 m, on slalome entre les immeubles ?

« Je ne peux parler que pour Francheville, on n'a pas de souci de ce côté-là. Si une commune ne souhaite pas des télécabines, eh bien il faudra la contourner. Mais avec toutes les conséquences que cela peut avoir. »

Êtes-vous favorable à ce projet de télécabines ?

« Aujourd'hui nos voiries sont complètement saturées. Il faut passer par les airs et en sous-sol. C'est pour ça que je défends à la fois un métro E jusqu'à Tassin et le projet de télécabines, qui sont complémentaires. Je pense que les politiques doivent avoir une vision à quinze ans. Nous n'inaugurerons certainement pas le téléphérique dans ce mandat. Mais nous l'aurons enclenché. L'objectif c'est de diviser tous les temps de transport par deux. Si vous avez le métro, vous divisez le temps d'accès à Bellecour et à Part-Dieu par deux. Avec les télécabines, vous divisez le temps d'accès à Gerland par deux, 20 min contre 40 min en heure de pointe. »

C'est aussi une façon d'aller plus vite que les échéances de réalisation d'un métro ?

« Si le métro est un investissement très lourd et à long terme, un téléphérique peut être réalisé idéa-

lement dans un mandat. L'avantage des télécabines, c'est de pouvoir constituer un réseau de surface à long terme. Le 1^{er} maillon serait Francheville, le 2^e pourrait être Chaponost ou Craponne. Plus tard, il a vocation à aller plus loin. »

Ce n'est pas un peu utopique ?

« Je défends une vision ambitieuse en termes de mobilités. L'idéal, dans l'ouest lyonnais pour le départ d'un métro, indépendamment des contraintes budgétaires qui sont très fortes, ça serait Grézieu-la-Varenne, le Tupinier, à l'entrée de Craponne. C'est là où vous avez la place de faire, à la fois un parking relais, et un point de départ. Le tout pour éviter les flux de voitures qui convergent vers Lyon. Mais ça, ce sont des extensions, au départ il faut un tronçon. »

L'étude actuelle sur les télécabines ne comprend pas de parking relais, où va-t-on stationner les véhicules qui arriveront à Francheville ?

« On ne commence pas par le parking, mais par le trajet. C'est aussi l'objet de la concertation, car si vous avez deux communes sur trois qui ne veulent pas des télécabines, le projet va s'arrêter là. Ça ne sert à rien de commencer par le parking relais. »

C'est l'aveu d'échéances fatalement repoussées ?

« Non, je prends au mot le président de la Métropole et du Sytral : deux ans pour les marchés et deux ans pour les travaux (hors recours juridiques) pour un horizon 2025 comme échéancier du projet. Quand on fait de l'engagement municipal, il faut être foncièrement optimiste. Si vous êtes négatifs, il vaut mieux faire autre chose. »

« Un focus sur les télécabines risque de faire reculer l'avancée du projet de métro E »

Caroline Paris, présidente du groupe d'opposition "Vivre Francheville" : « Nous n'avons pas d'opposition de principe sur ce projet de télécabine. Mais faire un focus sur les télécabines risque de faire reculer l'avancée du projet de métro E que l'on considère essentiel pour notre territoire. On sait que le transport par câble est une solution relativement rapide, qui peut être mise en œuvre dans le cadre du mandat. Les enjeux financiers sont moindres qu'un métro, mais c'est un moyen complémentaire et ce n'est pas LA solution qui va régler le problème des mobilités de l'Ouest lyonnais. Ça pose également un certain nombre de questions. Quelles sont les incidences des vents ? Comment organise-t-on les stationnements ? Où seront les stations ? Je considère qu'il y a beaucoup de problématiques qui doivent être levées et que cela doit être fait en concertation. »

« Ça pourrait enfin permettre de relier le haut et le bas de la Mulatière »

Maxime Bost, chef du groupe d'opposition "Mulatière d'avenir" : « Nous, on est pour, sur le principe. Notre commune a un gros problème de desserte en transport en commun et tous les grands projets de l'agglomération nous sont toujours passés à côté. Le métro A s'est arrêté à Perrache, le tramway T1 quand il s'est prolongé a tourné vers Debourg, quand le métro B a été prolongé, c'était vers Oullins sans arrêt à la Mulatière, le projet de métro E ne passait toujours pas chez nous, donc là, c'est la première fois depuis des années que notre ville est concernée. On sait que ça a des inconvénients, donc sur les tracés dessinés il n'y a que celui qui desserte vraiment la Mulatière, le central, qui nous intéresse. Ça pourrait enfin permettre de relier le haut et le bas de la Mulatière. »

« Ce survol fait peur »

À l'annonce du projet, vous aviez alerté sur un manque de communication en amont de la part du Sytral, comment les choses ont-elles évolué depuis ?

Véronique Déchamps, maire (divers droite) de la Mulatière : « La première semaine de janvier j'ai repris contact avec le Sytral pour savoir s'ils avaient des éléments nouveaux à nous communiquer car nous apprenons dans le Progrès qu'il y a trois tracés alors qu'on nous en a présenté qu'un en comité de pilotage. Il y a notamment ce tracé Nord, en bleu, qui nous passe au dessus, ils m'ont confirmé qu'il est oublié et le tracé sud, en vert, également. On est uniquement sur le tracé médian qui, à partir de la Mulatière a deux variantes. Et pour l'instant, celle qui semble privilégiée, c'est Gerland. »

Cela vous convient ?

« Sur les plans d'étude, ils ont mis la gare du Roule dans le jardin d'une brave dame qui est venue me voir toute affolée. Quant à celle du Technicentre, ils m'ont très clairement dit que comme le terrain est vaste on pourrait réfléchir ensemble à la manière de la positionner. Plus au nord, cela favorisera le quartier actuel, plus au sud, c'est aussi intéressant parce que c'est à proximité de la gare d'Oullins grâce à une passerelle. Ça pourrait être une manière de vitaliser ce futur quartier du Technicentre qui est l'un de nos objectifs. »

Vous êtes favorable au projet ?

« Actuellement, on fait avant tout une concertation entre nous, élus mulatins. On a écrit une lettre au président du Sytral où on demande plus de concertation. On ne prend pas position ni pour, ni contre, pour l'instant. On est d'accord pour avancer sur l'étude, ensemble. Ce qui est sûr, c'est qu'on ne veut pas de ce tracé tiré d'un trait à la règle. Car cette ligne droite, elle survole beaucoup trop d'habitations. »

Alors que fait-on ?

« Ce tracé, je pense qu'il faut l'affiner ensemble. Le fond de ma pensée c'est que le projet est trop com-



Véronique Déchamps, maire (divers droite) de la Mulatière.
Photo Progrès/Lionel BROSSARD

plexe et je le vois mal arriver pour fin 2025. »

Mais alors comment désengorger-t-on l'Ouest lyonnais ?

« À ce jour on a un déficit de transports en commun. Je pense que ce qu'il nous faut, ce sont des bus, avec une fréquence plus soutenue. »

Finalement vous n'avez pas l'air convaincue par ce projet...

« On a de l'habitat sur tous les niveaux de la colline. C'est au Roule qu'il y a la plus forte densité avec des grandes résidences. Je me demande si ceux qui habitent à mi-pente, le matin, ils vont commencer par grimper à pied pour aller prendre le téléphérique. Je ne crois pas. Je ne suis pas sûre non plus que ça enlève beaucoup de voiture de notre voirie. Car ce qui nous pose problème c'est surtout la rue Stéphane-Déchant, où on a environ 35 000 véhicules jour qui passent et elle se dirige vers d'Oullins. Les gens de Francheville, ils ne passent pas là. Donc les bouchons qu'on a, ça ne les résoudra pas. »

La Mulatière est un peu le parent pauvre de ce projet ?

« C'est tout à fait ça. Je suis plutôt d'un naturel optimiste mais on ne sait pas si ces télécabines vont vraiment nous aider et ce survol fait tellement peur aux habitants. »

VOTEZ !

Et vous, êtes-vous pour ou contre ce projet ? Votez en ligne sur leprogres.fr