

**DÉPARTEMENT
DU RHÔNE**

**Arrondissement
de Lyon**

Métropole de Lyon

République Française

COMMUNE DE SAINTE FOY-LÈS-LYON

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES**

DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de membres
art. 16 Code Municipal : **35**

en exercice : **35**

qui ont pris part à la
délibération **35**

Séance du 13 février 2025

Liste des délibérations publiée le 21 février 2025

Date de convocation du Conseil Municipal : 7 février 2025

Nombre de conseillers municipaux en exercice au jour
de la séance : 35

Présidente : Mme Véronique SARSELLI

Secrétaire : M. Benjamin VINCENS-BOUGUEREAU

Secrétaire auxiliaire : M. Claude ROIRE,

Directeur général des services

OBJET

4

**Projet de création de la ligne
de Tramway Express
de l'Ouest Lyonnais (TEOL)**

Membres présents : Mmes et MM. SARSELLI, BAZAILLE, MOUSSA, BARRELLON, GIORDANO, RODRIGUEZ, GOUBET, NOVENT, BOIRON, ESCOFFIER, MOMIN, CAUCHE, DUMOND, GUERINOT, PONS, FUSARI, JACOLIN, FUGIER, ASTRE, ROSAIN, PASSELEGUE, CHOMEL de VARAGNES, MOREL-JOURNEL (pouvoir à Mme CHOMEL de VARAGNES jusqu'au rapport n° 2), VINCENS-BOUGUEREAU, LATHUILIÈRE, REPLUMAZ, MIHOUBI, KOWALSKI, GILLET, MAMASSIAN, SCHMIDT, de PARDIEU,

Membres excusés : Mmes et M. BARRIER (pouvoir à M. CAUCHE), DUPUIS (pouvoir à Mme BAZAILLE), VIEUX-ROCHAS (pouvoir à M. VINCENS-BOUGUEREAU).

Madame GOUBET, Adjointe au Maire, explique que par délibération du 21 novembre 2024, le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités sollicite l'organisation d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) de la Métropole de Lyon, relative au projet du TEOL sur le territoire des communes de Lyon 5e, la Mulatière, Sainte-Foy-lès-Lyon, Francheville et Tassin-La-Demi-Lune.

Conformément aux articles L.122-1-V et R.122-7 du Code de l'environnement, la commune d'implantation du projet et les collectivités territoriales intéressées au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire sont appelées à émettre un avis sur le dossier de demande de déclaration d'utilité publique du projet comprenant l'étude d'impact.

1. Le Tramway Express de l'Ouest Lyonnais, un transport non structurant

I. De nombreux indices d'insuffisance en matière de dimensionnement, d'intermodalité, de prise en compte des besoins de mobilité

Le tracé du TEOL tel qu'il a été pensé, ne structure pas l'offre de transport comme aurait pu l'être une ligne de métro pour l'ouest lyonnais (projet de métro E abandonné).

La fréquence et la sécurité des horaires que demandent tous les usagers ne pourront être effectives. En effet, le choix de faire de TEOL un prolongement de la ligne T2, en fera une "ligne longue" de 21 kilomètres, ce qui est, d'après le dossier, "un inconvénient en matière de régularité et de gestion des aléas". Le temps de trajet et l'attractivité de ce mode de transport interroge, en comparaison de la ligne C20 reliant Bellecour directement.

Le dimensionnement de la ligne vise une fréquentation deux fois plus faible que le métro qui prévoyait plus de 64 000 voyages/jours et de 100 000 voyages/jours

Le dimensionnement du parc-relai prévu au terminus, à Alaï (300 places) semble insuffisant, au vu de l'ambition d'une ligne dite structurante pour l'ensemble de l'ouest lyonnais et de son emplacement au sein de l'agglomération lyonnaise. En effet, cette capacité est, par exemple, à comparer avec celle du parc-relais implanté au terminus du métro B "Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon-Sud", qui compte 877 places et provoque néanmoins de nombreux problèmes de stationnement pour la Commune.

L'intermodalité des mobilités fait partie des impensés du projet. Il n'est pas du tout étudié l'attractivité d'une station. Au-delà de quelques centaines de mètres autour de la station, les usagers n'ont pas de possibilités définies. La zone d'impact de l'implantation du TEOL n'est pas pensée. Les moyens de se rendre aux différentes stations n'ont pas fait l'objet d'une étude réelle alors que cela constitue l'enjeu central pour le quotidien des usagers comme pour l'aménagement d'un territoire.

Le caractère non structurant du TEOL aura un effet de substitution vis-à-vis des lignes de bus existantes. L'investissement ne produirait alors aucun gain en matière de mobilité.

La seule station de la commune, est localisée à la jonction de la rue du commandant Charcot et du boulevard des provinces, dans l'extrémité Nord de la commune. Elle permet d'accéder à la clinique rue du commandant Charcot qui est déjà desservie par l'arrêt de trois bus (C 20, C20E et 395). Il ne faudrait pas que la clinique soit finalement moins bien desservie.

II. Les risques d'externalité négative sur le maillage de bus existant

Les bus précités, possèdent également des arrêts sur la rue du commandant Charcot et ne sont à ce jour pas saturés. On dénombre plus d'un bus par tranche de 10 minutes aux heures de pointe. En revanche les bus dits saturés sont les lignes C24 et C21 qui ne passe pas sur le territoire communal.

Ce sont à ce jour 7 lignes de bus qui quadrillent l'intégralité de la commune. La principale connexion au cœur de la commune est assurée par le C19 en provenance de Perrache. Un renforcement du réseau viaire pourrait être pertinent, afin de se connecter plus rapidement au centre de Sainte-Foy-lès-Lyon ce que le TEOL, par son tracé, ne permet pas.

2) L'atteinte faite au parc du Brûlet

I. Le parc du Brûlet est le patrimoine des Fidésiens

L'histoire du parc du Brûlet est celle d'un espace préservé, protégé et pourtant sans cesse menacé. À la fin des années 1970, une zone d'activité, projet d'intérêt général, devait le remplacer et une action citoyenne des Fidésiens avait poussé les pouvoirs publics à abandonner le projet. La volonté de l'exécutif de la Métropole actuel de réaliser un transport par câble traversant le parc et implantant un monumental pilier avait provoqué, en 2021, un profond mouvement de contestation de la part de la Ville et des Fidésiens jusqu'à l'abandon du projet. De nouveau, avec TEOL, cet espace est menacé.

En effet, pour le TEOL, des puits d'accès pour les secours doivent être aménagés régulièrement afin de relier la surface au tunnel et le puits du Brûlet a été sélectionné. L'espace boisé classé (EBC) du parc du Brûlet à proximité quasi immédiate du projet, se voit donc fortement impacté par la venue de TEOL.

II. Compatibilité avec le PLU-H

Le projet TEOL nécessite une mise en compatibilité du PLU-H de l'agglomération lyonnaise pour notamment le déclassement partiel de certains Espaces Boisés Classés. La commune déplore, qu'à l'heure de la sobriété foncière et du respect de la loi climat et résilience (ZAN), il soit envisagé de déclasser ces espaces. Pour rappel, l'article L113-2 du code de l'urbanisme indique que « Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. »

La Ville s'étonne que le dossier de mise en compatibilité du PLU-H de l'agglomération lyonnaise de la DUP cite le document d'orientations et d'objectifs du SCOT ainsi « une organisation métropolitaine multipolaire construite autour de « bassins de vie » comprenant plusieurs « polarités urbaines ».

Le cahier communal comme L'OAP numéro 3 axée sur les vues indiquent qu'il est nécessaire de « Préserver les points de vue remarquables sur le grand paysage, véritables belvédères sur l'hypercentre et l'Ouest lyonnais comme « ... », le parc du Brûlet » ou encore de « Conserver les vues sur les boisements protégés du parc du Brûlet depuis la rue de Chavril ».

La commune a lutté pour que le cadre réglementaire soit volontairement très protecteur notamment pour les éléments structurants l'identité de Sainte-Foy-lès-lyon. Il est dommageable que cette réglementation ne soit pas prise en compte dans le cadre de ce projet.

3) Des questions relatives aux risques et impacts liés au chantier

I. La perte en qualité du sol

Le SYTRAL indique qu'il y aura des impacts résiduels non négligeables sur les balmes au droit de l'implantation de la tête de tunnel. Des risques de tassement et de pollution des sols sont à prévoir. Le sol de Sainte-Foy-lès-Lyon étant particulièrement instable, la commune s'interroge sur les mouvements de terrains induits qui ne seraient pas contrôlés. De plus la ville est en risque modérée concernant l'exposition au retrait-gonflement des argiles. La géologie sera nécessairement impactée à cause des déblais qui émaneront du tunnelier. Enfin le risque d'interception des ouvrages existants en phase chantier est à prendre en compte.

II. Pollution de l'eau

Les réseaux d'assainissement qui sont localisés sur la trajectoire du TEOL risquent d'être impactés par les produits polluants et les matières en suspension qui seront utilisés lors de la phase chantier. Le SYTRAL indique que les eaux souterraines sont également soumises à des risques en raison du décapage des sols et des décaissements qui supprimeront temporairement l'horizon superficiel qui assure une protection des eaux souterraines.

III. Pollution de l'air

Les émissions de gaz à effet de serre générées par la phase construction sont d'environ 136 774 tonnes de CO₂. Ces émissions auront des impacts sur le climat. Or le caractère non structurant de ce mode de transport ne permettra d'avoir un impact bénéfique a posteriori.

IV. Les risques de surcoût du projet

L'emprise DUP (voir annexe) nécessitera d'effectuer des expropriations. Aujourd'hui, elles ne sont pas chiffrées bien que certains bâtis soient déjà identifiés par le SYTRAL. La commune s'inquiète des conflits et de l'opposition qui pourrait se mettre en place lors de la mise en œuvre de ces expropriations. 24 bâtis seraient potentiellement concernés d'après les études du SYTRAL, mais pour l'heure les expropriations précises ne sont pas connues de la Ville. La création de la station « Charcot-Provence » impliquerait la démolition de la station-service actuelle, et aurait un impact sur les axes de mobilité lors des travaux compte tenu de l'espace disponible contraint.

Il est prévu la création d'un puits de secours, d'une emprise au sol d'environ 800 m² selon le document "Caractéristiques des ouvrages les plus importants" et dont l'emprise des travaux sera de 2 000 m² à 3 000 m² avec une profondeur maximale de 75 m qui dénaturera le paysage de Sainte-Foy-lès-Lyon à partir de 2028. La perte de flore liée à l'artificialisation des sols sera importante : coupe d'arbres, perte de biodiversité, pollution (cf étude d'impact).

De plus, la Ville se questionne quant aux indications des mesures d'évitement réalisées pour ne pas impacter l'EBC du parc. Il est indiqué dans l'analyse des impacts et mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement de la DUP que l'emprise retenue pour la phase travaux du parc du Brûlet avait été déplacé à l'ouest pour une emprise totale de 2 000 m² d'emprise dans le but d'éviter l'EBC. Cependant, comme indiqué ci-dessus, le même document indique que l'emprise au sol sera soit de 2 000 m² soit de 3 000 m², car il existe encore plusieurs scénarios possibles (tunnelier vertical ou parois moulée). Si le scénario des 3 000 m² est retenu, la Ville n'a pas connaissance de garanties pour que l'EBC ne soit pas impacté. Il est également regrettable de constater que la richesse de la prairie de fauche sur laquelle se fera l'emprise du chantier soit entièrement détruite pendant les travaux.

Le tunnelier passant par le parc du Brûlet risque d'abîmer en profondeur le système racinaire, la richesse de la terre excavée et les nappes phréatiques. Dans le cadre de travaux si massifs et impactants, la commune s'inquiète que le dossier d'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction de compensation et d'accompagnement liés à la DUP n'aient pas encore précisément défini les impacts relatifs aux travaux qui seront menés. Aujourd'hui ces derniers ne sont pas définis : « À ce stade des études, les méthodes constructives ne sont pas encore arrêtées ».

Pourtant, pensé dès 1826 et faisant partie depuis 200 ans du paysage fidésien, tout avait été fait pour préserver ce parc. Situé sur la crête de la colline dominant Lyon, entre Fourvière et le bourg historique de Sainte Foy, il est protégé réglementairement au titre du patrimoine naturel, de la biodiversité et des monuments historiques. Aucun projet ne devrait entamer le parc du Brûlet au regard de ce qui le constitue :

- Patrimoine végétal exceptionnel constitué par le conservatoire des mûriers, sur lesquels étaient « cultivés » les vers à soie. Cette partie du parc représente également l'histoire économique de la région valorisée par le musée des tissus, à quelques centaines de mètres en contrebas, en presqu'île.
- Présence des vestiges de l'aqueduc romain du Gier qui traversait le parc du sud au nord puisqu'il alimentait en eau le Forum Vetus (Fourvière) de Lugdunum. L'Aqueduc du Gier a été classé monuments historiques à partir de 1875.
- Classement de l'ensemble du parc en périmètre délimité des abords par l'Architecte des Bâtiments de France.
- Tracé du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle qui le traverse.
- Classement en zone N au PLUH.
- Classement de toutes les parties boisées en EBC.
- Classement de plusieurs monuments comme la maison de maître au 28 chemin de Chavril ou la maison bourgeoise au 19 de cette même rue.
- Intégration du parc du Brûlet à l'espace naturel sensible Yzeron Aval à la demande de la Ville en 2022
- Parc faisant l'objet d'un Plan de gestion arboré de la Ville dédié.

La commune tient à rappeler que le parc du Brûlet est pour majeure partie détenu par la Ville. Il est localisé dans le quartier nord de Sainte-Foy-lès-Lyon, qui a connu une urbanisation très dense (provinces Chavril, horizons). Ce secteur regroupe maintenant 40 % de la population fidésienne. Le parc du Brûlet est l'unique poumon vert de cette zone.

Les contributions liées à l'enquête publique témoignent d'ailleurs d'une forte volonté des habitants de protéger les espaces végétalisés, les îlots de fraîcheur, et leur qualité de vie.

CONSIDÉRANT que le projet TEOL ne présente aucune caractéristique d'un mode de transport structurant ;

CONSIDÉRANT que des externalités négatives en matière de réseau de transport et de mobilité sont un risque réel en l'état ;

CONSIDÉRANT que le projet TEOL porte atteinte à l'intégrité du Parc du Brûlet, présentant un patrimoine historique et naturel pour nous intangible ;

CONSIDÉRANT que la commune n'a pas eu de réponses satisfaisantes sur les externalités négatives possibles en matière économique, environnementale et géologique du projet.

Le conseil municipal a donné un avis défavorable avec réserves au projet envisagé.

Appelé à se prononcer,
le conseil municipal, à la majorité,
ÉMET un avis défavorable,
(6 avis favorables : Y. LATHUILLIÈRE, S. REPLUMAZ, F. MIHOUBI,
C. KOWALSKI, dont 2 favorables avec réserves : B. GILLET, P. SCHMIDT,
2 abstentions : R. MAMASSIAN, N. de PARDIEU) au projet envisagé.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an susdits et ont signé au registre les membres présents.



Pour copie conforme,
Le Maire,


Veronique SARSELLI

Publié en ligne le 21 février 2025