

Rapprochement par les airs

C'est l'un des exemples les plus connus. Dans la ville colombienne, les cabines ont notamment permis de désenclaver certains quartiers pauvres, construits sur les hauteurs.



Medellín



New York

Construit en 1976 puis rénové en 2010, le Roosevelt Island Tramway traverse l'East Side River en seulement trois minutes pour relier Manhattan et Roosevelt Island.

La cité catalane dispose de deux téléphériques courts des touristes, un petit sur la colline de Montjuïc, et un autre, plus emblématique, pour relier la colline et le port (photo ci-contre).



Barcelone



La Paz

La ville bolivienne dispose d'un vrai réseau de métro aérien, fort de dix lignes pour plus de 33 kilomètres de câble. C'est un moyen de transport prisé et une fierté nationale.

PHOTOS: GETTY IMAGES

Un téléphérique pour survoler Lutry la pentue?

Une liaison par câble aérien entre le sud et le nord de la commune est à l'étude. Porté par le municipal Vert de la mobilité, le projet doit encore convaincre élus et population.

Romarc Haddou

Le nord et le sud de Lutry entameront-ils un rapprochement par les airs? Kilian Duggan, municipal Vert de la Mobilité, songe en tout cas à un téléphérique urbain pour résoudre les problèmes d'accessibilité en transports publics entre les hauts de la commune et le bourg. Une étude d'avant-projet, estimée à 20'000 francs et menée par le spécialiste Garaventa SA est sur le point de s'achever. Notons d'emblée que si les Verts en font un argument de campagne en vue des prochaines élections communales, le syndic Charles Monod est plus mesuré: «C'est une piste que nous évaluons mais le projet n'est pas assez avancé pour que nous puissions en parler. Cela me semble d'autant moins approprié que nous avons actuellement d'autres problèmes à régler en matière de mobilité. Mais je prends acte.»

À ce stade, aucun tracé n'est arrêté mais des zones ont été définies pour l'implantation de trois stations. La première pourrait se situer dans le secteur du Grand-Pont, à proximité du stade et du futur collège. Une halte intermédiaire serait construite à côté de la gare de La Conversion. Finalement, la dernière permettrait de desservir La Croix et le Landar. «Le trajet total ferait environ 2,8 kilomètres. La capacité pourrait varier entre 3000 et 6000 per-

sonnes à l'heure», indique Noémie Urfer, déléguée à la Mobilité. À La Croix, un parking d'échange de 200 places est envisagé pour permettre le transfert modal.

Entre 20 et 30 millions de francs

À Lutry, «les services sont concentrés dans le bas de la commune alors que 70% des habitants vivent

au-dessus de la ligne du Simplon», constate Kilian Duggan. S'il rappelle que les liaisons verticales ont été «renforcées par l'intermédiaire des lignes de bus 68 et 69», l'élus est convaincu qu'il est possible d'aller plus loin. «Nous avons la possibilité de relier des zones en voie de densification avec deux axes transversaux importants, à savoir la gare de La

Conversion et la future ligne de bus à haut niveau de service. Les premières conclusions montrent que c'est techniquement et légalement possible.» Le coût est estimé entre 20 et 30 millions de francs, une somme qui, selon le municipal, «n'est pas démesurée pour résoudre un problème bien connu, surtout si elle est en partie subventionnée.»

Lutry n'est pas la première commune romande ni même vaudoise à songer à un tel moyen de transport (voir encadré) et le plus dur sera peut-être de concrétiser. «Mes collègues de la Municipalité sont tenus au courant des avancées du projet et se positionneront en temps voulu», indique Kilian Duggan. Au sein du Conseil communal et de la population, cer-

tains ne sont peut-être pas convaincus mais, dans tous les cas, ce serait dommage de ne pas y avoir réfléchi.»

Nuisances minimales

Tel qu'envisagé, le téléphérique culminerait en moyenne à 35 mètres avec des passages, au plus bas, à 8 mètres au-dessus de certains immeubles. «L'objectif est de définir un trajet en ligne droite qui survole le moins de maisons possible», souligne Noémie Urfer. Les porteurs du projet admettent une emprise visuelle mais estiment que les nuisances sonores seraient «minimes» hormis lors de certains travaux d'entretien à effectuer de nuit. «Le transport câblé urbain consomme peu d'énergie et est réversible. Si on regrette vraiment dans trente ans, ce serait toujours possible de l'enlever», défend encore Kilian Duggan.

Si l'idée devait aller plus loin, des discussions pourraient démarrer avec le Canton et les Transports publics de la région lausannoise à propos de l'exploitation d'une telle ligne. Une réflexion vis-à-vis des transports scolaires est envisagée à plus long terme. «Ce nouvel axe structurant et stable quelles que soient les conditions météo pourrait permettre de s'affranchir presque entièrement des transports scolaires. Cela réduirait un poste qui compte pour 1,5 à 1,7 million de francs au budget», termine Kilian Duggan.

D'autres vaudois s'y sont déjà essayés

● Récemment, de nombreuses communes se sont penchées sur le «transport câblé urbain», incitées par leur topographie ou par des problèmes d'engorgement des axes routiers. La Banque Cantonale de Zurich songeait quant à elle pour fêter ses 150 ans. Elle projetait la mise en service, pour cinq ans, d'un téléphérique au-dessus de la rade zurichoise (photo). Une ambition qui a du plomb dans l'aile, la justice ayant jusqu'ici penché du côté des opposants. Plus près de nous, il en a beaucoup été question à Morges où l'idée d'un «métrocâble» allant jusqu'à Tolochenaz a été lancée en 2015. Là aussi, il s'agissait d'atteindre des secteurs en voie de densification tout en faisant halte à la gare. Des études ont



KEYSTONE

été menées mais le projet a ensuite été mis en veille, le terrain où le quartier de La Longeraie devait germer ayant été classé en surface d'assolement en lien avec la loi sur l'aménagement du territoire. À Gland, c'est le municipal des

Finances Gilles Davoine qui avait évoqué une télécabine. C'était en mai 2017, dans nos colonnes: «L'idée la plus folle (ndlr: pour Gland, sur dix ans) serait d'imaginer une télécabine entre la plage, Mauverney, la gare, le nord de la ville et un

parking de l'autre côté de l'autoroute». Une étude devait être lancée pour envisager des moyens de locomotion originaux dans la commune. Lausanne non plus n'y a pas échappé, sous l'impulsion de l'élus PLR Henri Klunge. Dans un postulat de décembre 2016, celui-ci vantait un ancien projet entre le Vallon et le CHUV et proposait deux autres tracés. En février dernier, la Municipalité répondait que la planification du réseau à l'horizon 2030 n'intégrait pas de téléphérique mais qu'elle n'excluait pas d'y avoir recours plus tard. Citons encore le téléphérique interurbain imaginé en 2017 par la Bellerine Sandrine Moesching-Hubert pour relier Bex et Monthey. Le projet n'en était qu'au stade des intentions.

