

Contribution à l'enquête publique sur le projet LESLY (octobre 2007)

Jean-Charles Kohlhaas

(conseiller régional du Rhône et membre de la commission transports)

et Gérard Leras

(Président du groupe des Verts et de la commission Transports)

1. Le projet LESLY proposé à l'enquête publique remet en cause l'ouverture ferroviaire vers le nord-Isère (CFEL).

Le secteur de l'est lyonnais et du nord Isère connaît l'un des plus forts développement démographique de Rhône-Alpes.

Améliorer la situation actuelle des déplacements apparaît plus que nécessaire à bien des égards :

- d'après les statistiques du dernier recensement (INSEE 1999), un actif sur deux de l'agglomération de Pont-de-Chéruy va travailler sur l'agglomération lyonnaise alors même qu'en l'espace de 20 ans le temps de transport en voiture a doublé aux heures de pointe.
- selon l'étude de 2003 du cabinet T.T.K. demandée par le Conseil Général de l'Isère, et confirmé par l'étude de Transétudes en 2006, une prolongation ferroviaire jusqu'à Crémieu serait utilisée par **6 250** usagers par jour (dont 2 500 reportés de la voiture particulière) ; alors que LESLY transporterait 4 000 personnes/jour à moyen terme (chiffre du département du Rhône).
Ces 6 250 usagers s'ajouteraient aux 18 000 usagers actuels de LEA, rentabilisant mieux le système transport.
- en outre, le futur Parc Naturel Régional des Boucles du Rhône ne pourra constituer un véritable poumon vert et un terrain de découvertes pour les populations de l'agglomération lyonnaise, et en particulier pour celles de l'Est qui en ont grand besoin, que lorsque son accessibilité par un transport collectif performant sera établie.

Le prolongement de 12,5 km, dans le cadre du CFEL, permettrait aux 48 300 habitants (données INSEE 1999) des deux cantons de Pont-de-Chéruy et Crémieu de disposer d'un moyen de communication pour aller à Lyon, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle¹. Les communes desservies seraient Janneyrias, Pont de Cheruy/Charvieux-Chavagneux, Tigneu et Crémieu.

Ce prolongement vers le Nord Isère présente ainsi de nombreux atouts :

- pas de problème de foncier : les emprises existent
- lors de la construction de la ligne TGV et de l'A432, les deux ouvrages importants ont été réalisés mais sans obérer la réalisation du CFEL.

Dans le même sens, la DTA de l'agglomération lyonnaise a retenu le prolongement de la ligne LEA sur Crémieu.

Pour un gain à relativiser (temps de parcours et coûts de LESLY) et au prix d'une nouvelle coupure en zone agricole supplémentaire, le tracé proposé dégraderait l'économie globale du projet (ratio investissements/efficacité, cohérence des services LEA/LESLY pour la population

¹ Il y a 9 900 véhicules entrants dans l'agglomération lyonnaise et 9 700 en sortants par jour soit 19 609 véhicules/jour sur la RD517 entre Pusignan et Crémieu, source : enquête cordon de l'agglomération lyonnaise de 2005).

locale -liaison jusqu'à Crémieux, Pont de-Chéruy dans un premier temps- et aux usagers occasionnels).

Le coût de chacune des branches (Mézieu ZI-St Exupéry et Mézieu ZI-Crémieu) est comparable et de l'ordre de 70 M€ (+30M€ pour le matériel...).

L'utilité sociale et la rentabilité de ce prolongement sont ainsi établies. Cette dernière se situe à deux niveaux :

- la rentabilité du prolongement en lui-même ;
- la rentabilité supplémentaire que ce prolongement apporte à LEA (T3).

En raison de ces diverses données, le prolongement de cette ligne est vivement demandé par de nombreux acteurs de la société civile auxquels nous nous joignons.

L'importance et l'intérêt de cette réalisation sur le secteur de Pont-de-Chéruy - Crémieu sont démontrés. Par ailleurs, compte tenu de la distance concernée et le besoin d'un bon niveau de service et de capacité, la nécessité de réaliser ces liaisons et ce prolongement, le choix d'un matériel de type tram-train s'impose, comme cela vient d'être fait pour l'Ouest Lyonnais par la Région Rhône-Alpes.

2. Un choix de tracé au détriment des Pusignanais

Le projet proposé, à partir de Meyzieu-zone industrielle, de faire obliquer le tracé de LESLY au sud-est et de délaissier par voie de conséquence la plateforme de l'ancien chemin de fer de l'est lyonnais (CFEL) est préjudiciable à la rationalité de son prolongement vers Crémieu. Ce choix aurait aussi pour conséquence de priver les habitants de Pusignan qui vont travailler à St Exupéry ou à Lyon d'un accès en transports collectifs.

En conclusion, on hypothèquerait la possibilité de réduire les nuisances au niveau de Pusignan de façon cohérente et efficace, quelles que soient les destinations.

3. Des tarifs prohibitifs qui obèrent la viabilité du projet

Exploitée par Véolia, LESLY serait indépendante du réseau TCL. Avec un aller-retour à 21,30 euros et 14 euros pour un aller simple, il semblerait que ce service soit réservé aux « businessmen » et non à la population de proximité même si des tarifs spéciaux seront mis en place pour les passagers voyageant en famille et le personnel de l'aéroport.

Pour rappel, avec LEA, l'usager ne paiera que 1,40€ pour aller de Lyon à Mézieu (soit les 2/3 du trajet vers l'aéroport).

Par ailleurs, le poids de la « clientèle » possible du Nord-Isère (cantons de Pont de Chéruy, Crémieu et Morestel) serait 4 à 5 fois plus important que celui de Lyon-Saint-Exupéry si le prix du ticket simple est celui du ticket Satobus pour les employés de Lyon Saint Exupéry (2,50 €). Cela signifie une tarification compatible avec les TCL et la billettique multimodale OÙRA ! au lieu d'une concurrence entre opérateurs (SYTRAL et Véolia).

4. Des incohérences sur les choix de matériel et d'infrastructures

L'absence de coordination entre les Conseils Généraux de l'Isère et du Rhône et la Région risque de coûter cher au succès des projets de transports en commun dans l'Est lyonnais. D'ores et déjà, pour LEA, la largeur des rames est celle du tramway lyonnais (2,40m) alors que pour LESLY elle sera de 2,55m ce qui permettra la mise en place de matériel tram-train. Seule une vision globale de l'ensemble du projet sur ses trois échelles (LEA /LESLY /CFEL) peut permettre d'optimiser l'infrastructure comme celui du choix de matériel.

Nous appelons donc à la création d'une Autorité Organisatrice dans le Nord Isère et à la collaboration entre Autorités Organisatrices locales, en attente de la création d'un syndicat mixte Loi Solidarité et Renouvellement Urbain.

5. Les orientations portées par les Verts :

a. *L'indispensable anticipation des conséquences de la fin du pétrole bon marché*

La hausse de l'énergie entraînera des difficultés dans le trafic aérien, ce qui pose la question de la pérennité dans le temps de l'investissement LESLY comme simple liaison Lyon-aéroport.

La fin du pétrole bon marché aura surtout de lourdes conséquences sur les déplacements des personnes notamment domicile-travail : aujourd'hui la distance moyenne entre domicile et travail croît ainsi que les coûts liés au transport. Cette situation deviendra intenable pour nombre de ménages à moyen terme. Les risques de paupérisation ou de perte d'emploi pour défaut de mobilité s'en trouveront aggravés.

Un report modal massif par le développement d'axes forts de Transports en commun, notamment ferroviaires, répondrait pour partie à cette crise.

b. *Lutter contre le bouleversement climatique par un choix pertinent dans les investissements sur des infrastructures de transports*

La culture du tout-automobile et de la sur-consommation nous met aujourd'hui face au défi majeur du changement climatique et de la dégradation dramatique de notre environnement. Il est impératif de changer nos modes de consommation et surtout de déplacement.

Les déplacements, surtout contraints (trajets domicile-travail), sont à l'origine d'un quart des émissions de gaz à effet de serre nationales.

Les coûts externes des transports sont très insuffisamment compensés alors qu'ils nuisent quotidiennement à notre qualité de vie (impacts sur la santé, la qualité de l'air, le stress...).

Pour lutter contre ces impacts écologiques et humains, il est impératif de réduire les déplacements et reporter massivement ces derniers de la route vers d'autres modes de transports (train et transports en commun...).

Tous les investissements allant dans le sens de ce report, et dont la pertinence et la cohérence à l'échelle du territoire sont démontrées, doivent être assurés par l'Etat, les collectivités et tous les acteurs compétents à la mesure de leurs moyens.

La fiscalité doit faciliter le financement de ces projets : versement transports développé, éco-redevance sur les poids lourds...

Ce que nous demandons aux porteurs de projet :

- **une rectification du tracé actuel pour une intégration optimale avec le projet CFEL -liaison ferroviaire de Mézieu jusqu'à Crémieu-** (en concertation avec les Autorités Organisatrices de Transports concernées ainsi que les collectivités et autres acteurs intéressés).
 - **la création d'un arrêt à Pusignan**
 - **la réévaluation des tarifs proposés voire une intégration dans la tarification unique multimodale OÙRA !**
-