



Association loi 1901

Le Président

Bron le 25 octobre 2007

Monsieur le Commissaire enquêteur
pour l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
sur le projet d'aménagement de la ligne de tramway LESLYS

Le projet soumis à l'enquête actuellement ouverte appelle quelques remarques de notre part.

Tout d'abord il convient de noter que :

- ce projet de tramway pour 1 200 voyageurs / jour (2009) ou 5 100 voyageurs / jour (horizon 2030) se place tout à fait en dehors du domaine de pertinence du tramway qui se situe dans la zone des 25 000 voyageurs / jour mais s'il s'agit d'aménagement du territoire il est effectivement souhaitable que l'offre précède la demande,
- le fonctionnement du tronç commun avec LEA avec deux exploitants sera périlleux et source de difficultés. Pour s'en convaincre il suffit de regarder comment fonctionnent les chemins de fer britanniques depuis leur privatisation et leur morcellement en de multiples intervenants puis retour vers une part d'unité sous forme de presque renationalisation de certains éléments.

Le tracé B retenu au sud de Pusignan ne participe pas à l'aménagement du territoire parcouru ou voisin car :

- ***il ne dessert pas cette commune de Pusignan et***
- ***il péjore gravement pour ne pas dire inhibe le prolongement du tramway T3 - LEA en direction du Nord - Isère vers Janneyrias, Charvieu et Pont de Chéruy puis Crémieu.***

L'arrivée dans le secteur de l'aérogare de Saint-Exupéry avec :

- une courbe de rayon 40 m franchissable à 30 km / h,
 - un tronçon de voie unique sur une voie routière très fréquentée
- est en ***contradiction avec l'objectif affiché de gain de temps et d'exploitation très fiable.***

Ce tracé B a été présenté au Conseil Général du Rhône le 16 décembre 2006 (séance publique). Le compte-rendu de la séance dit que le choix de ce tracé a été fait comme étant moins coûteux que le tracé A préalablement présenté.

La solution B est plus courte de 1,5 km environ que la solution A mais nécessite :

- la construction de 5 ouvrages d'art (3 ponts-routes & 2 ponts-rails)
- la traversée de 2 pipe-lines,
- l'acquisition foncière de 30 ha soit donc la quasi-totalité de l'assise de son parcours,
- la création d'un centre de maintenance (CDM) spécifique pour seulement 6 rames.

La solution A rejetée ne nécessite pas :

- d'acquisition foncière car entièrement réalisée sur terrain publique du Département du Rhône ou de la région par transfert de compétence au département (Délibération du Conseil Régional Rhône-Alpes n°05.06.270 prise lors de la réunion des 7 & 8 avril 2005). La convention pré-citée avait été rédigée dans l'hypothèse du seul tracé envisagé à l'époque : le tracé A. Dans le cas du tracé B retenu, elle semble devoir être caduque car les terrains visés ne sont plus utilisés en totalité pour l'usage prévu, ce qui modifie le taux de participation de le Région,
- la construction d'ouvrages d'art,
- de création de CDM spécifique car couplé avec celui de T3-LEA.

De ce qui précède, ***comment la solution B peut-elle être la moins coûteuse ?***

L'atteinte à la propriété privée de terrains agricoles remembrés et semblant riches (document E1-3 "terres céréalières de valeur agronomique importante") est-elle :

- **réellement en proportion du transport de 1 200 voyageurs / jour qui gagneraient 45 secondes sur leur temps de parcours,**
- **sans participer à l'aménagement du territoire impacté ?**

Le tracé B est aussi justifié par le niveau des nuisances générées par le tracé A dans sa traversée de Pusignan.

Pour juguler les nuisances, les autres communes traversées par LE A et LESLYS elles aussi ont-elles vu le choix d'un tracé contestable?

Le document C8 du dossier d'enquête publique indique que le tracé A :

- traverse un espace boisé,
- utilise 2 à 4 ha agricoles,
- détruit une longue haie et crée un effet de coupure.

Il faut se rappeler que :

- **le chemin de fer (EL puis CFEL) existe depuis plus d'un siècle,**
- **que son emprise subsistera conjointement avec le tracé B,**
- **le tracé B créera de nouvelles contraintes environnementales comparables à celles subsistantes du tracé A abandonné.**

Ce même document C8 donne le coût prévisionnel des deux tracés :

- Tracé A = 101,6 M€,
- Tracé B = 129,6 M€ (106 M€ sur le document F 19).

Le choix est donc fait du tracé plus coûteux de 28 M€.

Du compte-rendu de la séance publique du conseil général du 16 décembre 2006, on apprend que le reprofilage des roues des rames de LESLYS est prévu par emploi du tour en fosse du CDM de T3-LEA à Meyzieu que le SYTRAL a décidé de réaliser, ceci contre paiement des prestations.

Il est toutefois surprenant de constater que :

- le SYTRAL a décidé le 16 novembre 2006 de réaliser un tour en fosse au CDM de Meyzieu,
- immédiatement, un mois plus tard le 16 décembre 2006, le Conseil Général du Rhône dit vouloir utiliser ce tour en fosse pour les besoins de son prestataire "Rhônexpress" pour LESLYS.

L'immobilisation des capitaux publics d'une autorité organisatrice (A.O.) de transports de voyageurs urbains, le SYTRAL qui dit ne pas disposer des crédits nécessaires à ses ambitions, doit-elle servir les intérêts du groupement privé "Rhônexpress" retenu pour une desserte départementale hors du périmètre de compétence de l'A.O. urbaine ?

Le matériel roulant présenté par le groupement "Rhônexpress", de marque "Stadler", est totalement différent du matériel "Alstom" en service sur le réseau du SYTRAL.

Pour seulement 6 rames, ce choix entraînera une maintenance spécifique nécessitant :

- acquisition intégrale de la connaissance de ce matériel,
- une documentation complète,
- un stock de pièces nécessaire à la maintenance.

A contrario, la maintenance du matériel "Alstom" proposé par le groupe concurrent,"Elyse", extrapolé des rames "Citadis" serait plus facile et vraisemblablement moins coûteux à mettre en œuvre.

Les coûts d'achat et de maintenance des 2 matériels en concurrence présentés au Conseil Général lors de la séance publique du 16 décembre 2006 posent question :

Achat :

"Tango" de "Stadler" 156 M€

"Citadis" d' "Alstom" 177,6 M€

Différence = 21, 6 M€ en faveur de "Stadler"

Maintenance :

"Tango" de "Stadler" 283,8 M€

"Citadis d' "Alstom" 239,8 M€

Différence = 44 M€ en faveur d' "Alstom"

***Le choix a donc été fait en faveur du matériel qui au final sera le plus coûteux !
Ce coût de la maintenance n'est pas évoqué dans le dossier de l'enquête publique.***

Le matériel "Stadler" est au gabarit de 2,55 m alors qu'une standardisation des trams-trains semble se dégager à 2,65 m (voir l'Ouest lyonnais dont on peut espérer la connexion à terme avec l'Est de Lyon).

Toujours du compte-rendu de la séance publique du Conseil Général du Rhône du 16 décembre 2006 on apprend que le groupe "Rhônexpress" prévoit d'employer des agents "**de conduite et d'accueil**".

Quelle est la convention collective régissant ces deux métiers si différents ?

Qu'en pensent les représentants syndicaux des agents de conduite ?

Dans ce dossier ayant présidé au choix du concessionnaire, "Rhônexpress" prétend que la totalité des acquisitions foncières se fera "à l'amiable".

Quel est l'avis de la totalité des propriétaires fonciers situés sur le tracé B ?

Le SYTRAL a engagé des dépenses supplémentaires lors de la réalisation de LEA en prévision de l'utilisation du tronc commun par LESLYS (voies d'évitement, terminus de La Villette et de Meyzieu Z.I. en particulier).

Comment le département a-t-il effectivement payé ou prévu d'assurer le paiement des sommes engagées et immobilisées par l'A.O. urbaine, le SYTRAL, hors de son domaine de compétences en faveur de l'équipement départemental ?

Louis Courbouleix
Président de TRANS 2000