

**Marc Baietto**

Premier Vice-président  
chargé de l'aménagement  
et de l'organisation  
des territoires, des transports  
et des déplacements

Monsieur Christian Varloud  
Collectif Par Fer  
13 rue du Village  
38230 Tignieu-Jamezieu

Grenoble, le 00 JAN. 2009

DT/NF/5097

Monsieur,

J'ai bien reçu votre courrier, par lequel vous m'interrogez sur la position du Conseil général concernant le projet du Chemin de fer de l'est lyonnais (CFEL).

J'aimerais en premier lieu vous rappeler tout l'intérêt que le Conseil général de l'Isère accorde à cette question, puisque l'étude commanditée et réalisée en 2006 sous maîtrise d'ouvrage départementale est encore aujourd'hui celle de référence sur ce dossier. L'étude visait notamment à comparer les avantages réciproques d'une liaison ferrée, de type tram-train, avec celle d'un car à haut niveau de service en site propre, de type busway sur le modèle nantais.

Au vu des résultats contrastés de cette étude, le Conseil général n'a pas souhaité prendre une décision définitive sur l'option à retenir. En effet, si le projet ferré conserve toute sa pertinence, force est de reconnaître que la solution routière présente aussi un intérêt particulier, notamment des coûts d'investissement et de fonctionnement nettement moins élevés. D'ailleurs, le Conseil général démontre depuis maintenant un an, avec la voie spécialisée partagée sur l'autoroute A48, qu'il est possible d'offrir aux usagers du réseau *Transisère* un haut niveau de service avec un mode routier. Enfin, le caractère réversible de ce type d'infrastructure lui confère une souplesse que les modes lourds ne permettent pas.

Par ailleurs, si le projet ferré est effectivement estimé à 100 millions d'euros sur la totalité de l'itinéraire concerné, l'arrêter à Tignieu dans une première phase supposerait tout de même d'investir près de 56 millions d'euros pour l'infrastructure et 29 millions d'euros pour le matériel roulant, portant cette tranche à un total de 85 millions d'euros.

En conclusion, sans préjuger du choix du mode le plus approprié à la réutilisation de l'emprise du CFEL, je vous confirme qu'au stade actuel des réflexions sur le projet, une des questions clef réside dans son financement, tant pour l'investissement initial que pour son fonctionnement futur.

En effet, le Département de l'Isère ne saurait supporter seul une telle charge. A titre de comparaison, la participation du Département au financement du réseau de l'agglomération grenobloise, qu'il s'agisse d'investissement ou de fonctionnement, se limite à 20% de la dépense totale. Le reste est couvert par une contribution directe de la Métro, par les usagers et surtout par le prélèvement du versement transport sur les entreprises de plus de neufs salariés situées dans le périmètre de transports urbains.

En conséquence, j'ai effectivement proposé, qu'au travers du Contrat de développement de la Région Rhône-Alpes Nord-Isère, les communes, notamment celles du Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (SYMBORD), étudient la possibilité de se constituer en autorité organisatrice de transport urbain. Une fois la capacité financière des communes concernées connue, le Département pourra se prononcer sur le montant éventuel de sa participation financière à l'investissement.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments dévoués.



Marc Baietto