

Francine Bavay
87 Boulevard de Vanves
92320 CHATILLON

Le 5 février 2008

Monsieur Philippe SEGUIN
Premier président de la cour des comptes
13 rue Cambon
75001 PARIS

Objet : projet tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay

Monsieur le Premier président,

Je viens porter à votre connaissance des éléments relatifs au projet de tramway sur pneus Translohr Châtillon-Vélizy-Viroflay (T8) dont les Conseils généraux des Hauts-de-Seine et des Yvelines sont maîtres d'ouvrage.

Le budget de ce projet a été estimé lors de l'enquête publique à 348 millions d'euros. Au cours des deux dernières années, il a subi une dérive du coût d'infrastructure de 108 millions d'euros, soit une augmentation de plus de 30% (pour plus d'informations, se reporter à l'Annexe A). Par surcroît, ce projet s'implante sur - ou à proximité - de zones de carrières, par conséquent le coût définitif peut s'avérer bien plus lourd.

Plus préoccupant encore, ce projet dégrade le service rendu pour les habitants de Châtillon et les usagers du service de bus existant. En effet, le nouveau transport collectif ne desservira plus Paris, allongeant le temps de trajet, et obligeant les usagers à prendre la ligne de Métro 13 déjà saturée.

Aucune réponse n'a été apportée aux interrogations des commissaires enquêteurs, lors de l'enquête publique préalable, sur la décision de non-prolongation jusqu'à Paris, ni d'ailleurs sur les raisons du choix technique (sur pneus) qui fait lui aussi problème.

Ce choix semble avoir été imposé à la RATP par les élus locaux, la technologie de tramway sur pneus ne présentant pas les garanties de fonctionnement et de sécurité requises (cf. Annexe B). D'ailleurs, l'étude comparative entre le tramway sur pneus et le tramway sur fer conduit plutôt à choisir le tramway sur fer (cf. Annexe C).

D'autre part, le système a systématiquement déraillé lors de sa mise en service et soulève d'autres problèmes (cf. Annexe D). A Padoue, en Italie, des centaines de cyclistes et motocyclistes ont été blessés en glissant sur le rail central. Le matériel

roulant proposé n'a pas encore été testé en situation, ce qui conduit la RATP à envisager un test grandeur nature pendant une année.

De plus, le choix de cette technologie ne permet plus qu'à un seul concurrent de soumissionner depuis son abandon par la société Bombardier, et ce, en violation de l'article 14 de la loi transports et de l'article 40.3 c de la directive européenne 2004/17/CE. Le tramway sur pneus Translohr à Aquila (Italie) fait d'ailleurs l'objet d'un contentieux communautaire (annexe E)

En avril 2005, la Cour a publié un rapport sur les transports publics urbains. Vous demandiez la maîtrise des coûts de l'offre de transports collectifs et l'amélioration de la cohérence de l'organisation et de la planification des déplacements.

J'ai porté, dans un premier temps et avec d'autres, ces faits à la connaissance du Conseil général des Hauts-de-Seine. Restée sans réponse, je me tourne aujourd'hui vers vous.

Vous le comprendrez, ce projet pose des questions de dérive budgétaire, de légalité, de sélection de la technique retenue (sur pneus), de sécurité, de qualité de vie pour les usagers.

Aussi, Monsieur le Premier président, je m'interroge sur le rôle d'observateur éclairé que la Cour des Comptes peut jouer dans ce dossier, ex-ante.

Je vous prie, Monsieur le Premier président, d'agréer l'expression de ma haute considération.

Francine Bavay

ANNEXE A

Rappel des éléments de coûts du projet

Infrastructure :

Selon les sources :

Contrat de plan Etat/région en 2000 : estimation du coût à 205,81 M€, actualisé en 2006 à 256,78 M€,

Enquête publique de janvier 2005 : 282,15 M€,

avant projet de janvier 2006 : 391,83 M€,


avant projet et convention de financement au 13 décembre 2006 : 381,19 M€

Contrat de projet Etat/Région de mars 2007 : 353,4 M€

Matériel roulant (avant rallongement des rames) : 64 millions M€

Site Internet du STIF

Croix du Sud : Châtillon- Vélizy- Viroflay

 envoyer l'article  imprimer

Projet en cours d'initialisation (Etudes préliminaires)	Concertation préalable / Débat public / DOCP / Schéma directeur	Schéma de principe approuvé	Enquête publique achevée	Arrêté de DUP	Avant-projet approuvé
---	---	-----------------------------	--------------------------	---------------	-----------------------

Descriptif et principales caractéristiques de l'opération

Tramway sur pneus assurant la desserte de la zone d'activité de Vélizy à partir de Châtillon dans les Hauts-de-Seine et de Viroflay dans les Yvelines.

13,6 km de ligne dont 1,6 km de tunnel

21 nouvelles stations dont 2 souterraines

8 communes concernées sur 2 départements : Malakoff, Montrouge, Châtillon, Clamart, Fontenay-aux-Roses, Meudon dans les Hauts-de-Seine et Vélizy-Villacoublay, Viroflay dans les Yvelines

Correspondances avec le terminus de la ligne 13 du métro, le RER C et les lignes SNCF

82 000 voyageurs attendus par jour

22 millions de voyages annuels

Enveloppe CPER

Inscrit au 12ème contrat de plan État-Région avec une enveloppe de 205,81 M€ (valeur janvier 2000), soit **256,78 M€** (valeur janvier 2006), le projet est financé comme suit :

	valeur 2000	valeur 2006
État	49,39 M€	61,63 M€
Région	115,25 M€	143,79 M€
Conseil général des Hauts-de-Seine	41,16 M€	51,35 M€

S'y ajoute la contribution du Conseil général des Yvelines de 27,01 M€ (valeur janvier 2006) portant l'enveloppe totale de l'opération à **283,79 M€**.

Coût estimatif et phasage

Après expertise, le coût des infrastructures, estimé par les maîtres d'ouvrage à 391,83 M€ (valeur janvier 2006), a été ramené à **381,19 M€**.

Une première tranche fonctionnelle de **32,54 M€** a été proposée pour financer des études dès 2007 :

Région : 13,90 M€

État : 5,10 M€

Conseil général des Hauts-de-Seine : 7,19 M€

RATP (sur prêt Région) : 3,36 M€

Conseil général des Yvelines : 2,99 M€

La convention de financement de la première tranche fonctionnelle est en cours de signature.

Le coût du matériel roulant sera connu au terme de la procédure d'achat en cours actuellement.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la RATP (système de transport et futur exploitant), les conseils généraux des Yvelines et des Hauts-de-Seine (aménagement de voirie).

Calendrier de travail

Concertation préalable : Juin - Juillet 2001

Approbation du schéma de principe : 10 octobre 2002

Enquête publique : du 17 janvier au 19 février 2005

Arrêté d'utilité publique : 9 février 2006

Approbation de l'avant-projet et de la convention de financement (1ère tranche fonctionnelle) : 13 décembre 2006

Extrait du dossier d'enquête publique de 2005

6. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le coût d'investissement des infrastructures, hors matériel roulant, estimé dans le schéma de principe pour un gabarit étroit réversible, est de 253,44 M€ HT, aux conditions économiques du 1^{er} janvier 2002.

Le montant des acquisitions foncières (inclus dans les coûts précités) a été estimé à 17,85 M€ (valeur au 1^{er} janvier 2002). Chaque acquisition sera réalisée soit par voie amiable sur la base d'une estimation des Services Fiscaux en référence aux prix du marché, soit par voie d'expropriation sur la base d'une indemnité fixée par le juge.

De plus, lors de l'approbation du schéma de principe en octobre 2002, le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France a retenu les orientations suivantes :

- la réalisation de correspondances directes avec les quais des gares SNCF de Viroflay (Rive Droite et Rive Gauche), initialement évaluée à 6,6 M€ HT,
- l'aménagement de la RD906 à 2x1 voie sur certains tronçons du parcours au lieu de 2x2 voies, dispositions procurant une économie de l'ordre de 1,1 M€ HT.

Par ailleurs, en accompagnement de la liaison tramway, il est envisagé de réaliser :

- des aménagements paysagers d'insertion urbaine de qualité complémentaires estimés à 15,24 M€ HT,
- la dénivellement, à hauteur de la station de Vélizy 2, de la branche de la RD57 menant à Meudon-la-Forêt. D'intérêt local, ce projet routier connexe, évalué à 8 M€ HT, fera l'objet d'un financement spécifique.

Le coût global des travaux présentés à l'enquête publique est de **282,15 millions d'Euros HT**, répartis comme suit :

POSTES	MONTANT HT (en million d'euros)
<i>Coût d'objectif figurant dans le Schéma de Principe approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 10 octobre 2002 (gabarit étroit réversible) :</i>	
Infrastructures de la partie Hauts-de-Seine ⁽¹⁾	79,71
Infrastructures de la partie Yvelines ⁽¹⁾	126,33
Système de transport ⁽²⁾	47,40
<i>Dépenses supplémentaires afférentes aux :</i>	
Aménagements d'insertion urbaine de qualité (Hauts-de-Seine et Yvelines)	14,14
Aménagements des correspondances avec les gares SNCF (Yvelines)	6,57
COÛT TOTAL du PROJET de TRAMWAY	274,15
Aménagement du carrefour Vélizy 2 : coût de la dénivellement	8,00
COÛT TOTAL DES TRAVAUX PRESENTES A L'ENQUETE PUBLIQUE	282,15

Nota : y compris aléas, frais de maîtrise d'ouvrage et frais de maîtrise d'œuvre.

⁽¹⁾ Le coût des travaux d'infrastructures comprend la réalisation de la plate-forme, les modifications de voiries et l'aménagement des équipements urbains.

⁽²⁾ Le coût du système de transport, hors infrastructure et matériel roulant, comprend les dispositifs de guidage, d'alignement, d'alimentation et d'exploitation de cette ligne, ainsi que l'atelier - garage pour le remisage et l'entretien du matériel.

Depuis le schéma de principe, des études sont en cours en particulier pour prendre en compte les retours d'expérience récents de conception et de réalisation de lignes de tramway sur pneus.

Ces études pourraient faire apparaître des réévaluations de l'estimation du coût du projet, réévaluations ne remettant pas en cause l'économie générale de l'opération.

Cernant le financement de l'opération, un montant d'environ 205,8 M€ HT (soit 1.350 MF HT) est inscrit au contrat de Plan Etat - Région Ile-de-France 2000/2006 pour la réalisation d'une liaison en site propre intitulée "Croix du Sud : Châtillon - Vélizy - Viroflay".

Pour l'enveloppe financière définie au contrat de plan 2000/2006, la clé de financement est la suivante :

Collectivités locales	20%
Etat : 24%	80%
Région : 40%	
RATP : 16% (sur prêts bonifiés de la Région)	

Par ailleurs, s'ajoute au coût de réalisation de l'infrastructure et superstructures, le coût d'acquisition des 30 rames, nécessaires à l'exploitation de cette ligne de tramway. Le coût du matériel roulant, financé par la RATP, a été estimé à environ 64 M€ HT.

Extrait de l'avant projet de 2006

5. COÛTS ET FINANCEMENT

5.1. COÛTS ET FINANCEMENTS INSCRITS AU CONTRAT DE PLAN

L'opération intitulée « A3c – Croix du Sud : Châtillon – Vélizy – Viroflay » est inscrite au Contrat de Plan Etat - Région Ile-de-France, à l'article 1 (Infrastructures de transport en commun), pour un montant de **205,80 M€ HT** aux conditions économiques de janvier 2000, soit **256,78 M€ HT** conditions économiques de janvier 2006.

5.2. PRESENTATION DES COÛTS

5.2.1. Coût des infrastructures et du système de transport (hors matériel roulant)

Le coût des infrastructures et du système de transport (hors matériel roulant) de l'opération de tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay est estimé à **391,83 M€ HT** (CE 01/2006).

Ce coût se décompose ainsi :

- Maîtrise d'ouvrage Conseil Général des Hauts-de-Seine 113,51 M€

Acquisitions foncières	18,28 M€
Travaux	75,00 M€
Provision pour aléas et imprévus	7,50 M€
Maîtrise d'œuvre	5,78 M€
Maîtrise d'ouvrage	3,09 M€
Coordination des maîtrises d'ouvrage	2,74 M€
Communication	1,13 M€

- Maîtrise d'ouvrage Conseil Général des Yvelines 160,51 M€

Acquisitions foncières	14,52 M€
Travaux	109,47 M€
Provision pour aléas et imprévus	17,90 M€
Maîtrise d'œuvre	9,50 M€
Maîtrise d'ouvrage	7,47 M€
Communication	1,64 M€

- Maîtrise d'ouvrage RATP 117,82 M€

Acquisitions foncières	2,00 M€
Travaux	65,18 M€
Site de maintenance et de remisage	24,26 M€
Provision pour aléas et imprévus	9,46 M€
Maîtrise d'œuvre	12,92 M€
Maîtrise d'ouvrage (y.c. communication)	3,99 M€

Ce coût intègre l'ensemble des options identifiées comme telles dans l'avant-projet technique.

5.2.2. Coût du matériel roulant

Le coût d'acquisition du matériel roulant sera connu à l'issue de la procédure d'achat actuellement en cours.

5.2.3. Coût des correspondances souterraines à Viroflay rive gauche et à Viroflay rive droite

Les projets de correspondances souterraines entre les stations du tramway et les gares ferroviaires de Viroflay ne font pas partie du présent avant-projet.

Elles ont été estimées (y compris aléas et imprévus, maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage) en mai 2004 par la SNCF, dans le cadre d'études préliminaires :

- à 7 000 000 € HT pour « Viroflay rive gauche »,
- à 3 000 000 € HT pour « Viroflay rive droite ».

5.3. FINANCEMENT

Le plan de financement sera défini dans les conventions de financement.

ANNEXE B

www.cdep-bus.org/ecrire/upload/PV175_IV_4.PDF

RATP – département bus

comité départemental économique et professionnel

séance du 20 juillet 2005

extrait du procès verbal N°175

page 76

Intervention du président du comité

Je vais vous dire une chose : sur le Translohr, la RATP a été la première à émettre des doutes auprès des décideurs. Mais les doutes ou les avis très mitigés de la RATP n'ont pas été retenus parce que les élus locaux voulaient un Translohr. Comme ce n'est pas nous qui décidons, soit nous acceptons la décision des élus, soit nous le laissons confier à quelqu'un d'autre. Nous avons donc décidé de l'accepter plutôt que ce soit quelqu'un d'autre qui l'exploite. Nous ne sommes pas du tout convaincu par le translohr.

ANNEXE C

Enquête publique en vue de la réalisation du projet de tramway
SAINT-DENIS – EPINAY - VILLETANEUSE
conclusions de la page 94 à 96
du rapport du commissaire enquêteur de mai 2007

Le terrain de basket dans sa nouvelle configuration peut servir également de terrain d'entraînement au foot et au hand-ball.

7.5.3.3.3. Les impacts sur le parking

Le parking comporte actuellement 56 places de stationnement (20 le long du passage et 2x18 groupées). L'accès véhicules depuis la rue de la poterie se situe au Nord. L'impact du tracé du tramway aura pour effet de supprimer 20 places de stationnement.

La proposition de réaménagement du parking est faite dans le souci de retrouver le maximum de places de stationnement.

Il est donc possible de restituer 41 places de stationnement en conservant une allée vide de véhicules garés le long des bâtiments.

La nécessité de restituer ces 15 places fera l'objet d'une concertation avec les habitants. Sous réserve de la nécessité de cette restitution, une provision est d'ores et déjà intégré au budget de l'opération.

7.5.4. Sur le choix du mode de roulement

Le projet de ligne de tramway "Saint-Denis – Epinay-sur-Seine – Villetaneuse" (SDEV – Tram'Y) a été envisagé un moment sans que le mode de roulement, "fer" ou "pneu" soit défini, notamment lors de l'approbation du schéma de principe de l'opération en février 2003. En tant que maître d'ouvrage du système de transport, la RATP a rapidement été conduite à évaluer les avantages et inconvénients des deux modes de roulement. C'est après instruction de cette question et débat au sein de la commission de suivi STIF du 8 janvier 2004 que le mode de roulement "fer" a été retenu pour la suite de l'opération.

Plusieurs raisons ont conduit à cette décision :

La capacité de transport de la ligne : l'évaluation du trafic de super-pointe de la ligne Tram'Y au point le plus critique nécessite une offre de transport de 1850 voyageurs/heure/sens. Cette offre de transport est à réaliser sur l'antenne d'Epinay-sur-Seine avec un intervalle minimum de six minutes. Le seul constructeur de tramway sur pneus réversible (Lohr) propose un véhicule, Translohr STE5, d'une capacité de 192 passagers permettant ainsi une offre de transport de 1920 voyageurs/heure/sens avec un intervalle de six minutes. Alors que l'expérience montre que l'effet tramway conduit à terme à des trafics plus importants que ceux qui étaient prévus, le risque d'une saturation de la ligne SDEV après sa mise en service avec le matériel "pneu" a fait préférer le matériel "fer" dont la capacité est supérieure pour une longueur de véhicule plus courte. En outre les spécifications RATP concernant le matériel roulant exigent une capacité "supérieure à deux cents passagers" (4 voyageurs au m²).

La marge capacitaire disponible avec du matériel à roulement fer constituera un atout apprécié des voyageurs en cas d'aléas dans la régularité d'exploitation qui peuvent plus facilement apparaître dans ce cas d'une ligne à branches.

L'encombrement du Translohr : le matériel Translohr "pneu", seul véhicule comparable au matériel "fer" standard, a une largeur imposée de 2,20 m. L'emprise nécessaire sur la voie publique du matériel "pneu" est cependant la même que celle du matériel "fer" en raison des marges supérieures à prendre en compte en raison du mode de roulement "pneu". Pour offrir une capacité de transport s'approchant de la demande estimée, il est nécessaire d'envisager des véhicules "pneu" de 40 m de long et des stations encore plus longues (rampes d'accès PMR). Ce supplément de longueur d'environ 8m augmente la contrainte exercée par le passage du tramway dans la gestion des carrefours pour écouler les autres flux de circulation, et une plus grande difficulté à insérer les stations dans le contexte urbain. Ce point vient en défaveur du matériel "pneu".

Le risque industriel : le seul constructeur proposant du matériel "pneu" réversible (présence de loge de conduite à chaque extrémité de la rame qui évite les boucles de retournement au terminus) et ayant une capacité de transport importante est Lohr avec son véhicule Translohr STE5. En 2003, ce véhicule n'existait qu'au stade des études sans qu'un prototype n'ait été réalisé. En 2007 ce matériel n'est toujours pas en exploitation, sur aucun réseau de transport public. La réalisation du Translohr STE5, nécessitera donc de poursuivre les études et une phase de mise au point, ce qui augmente le risque « planning » par rapport à des gammes de matériels déjà commercialisés. De plus, et bien que cette situation puisse évoluer plus favorablement, actuellement le fait qu'un seul constructeur propose un tramway "pneu" est considéré comme un risque important pour la pérennité de l'exploitation de la ligne dont le mode de guidage sera aussi dépendant du constructeur unique.. ces points font préférer le mode "fer" au mode "pneu".

Le mode de guidage : le tramway "pneu" est guidé par un rail central et nécessite deux pistes de roulement pour les pneumatiques, ce qui limite les parties engazonnables de la plate-forme lorsque ce traitement est souhaité. Le rail de guidage implique également des appareils de voie particuliers qui doivent tous être motorisés.

Le bruit et les vibrations du tramway "pneu" : un des avantages supposés du tramway "pneu" serait son faible bruit et les moindres vibrations transmises aux immeubles riverains.

Concernant le bruit, la différence entre le mode "fer" et "pneu" est négligeable. Le bruit de roulement d'un tramway circulant à vitesse même modérée (50 km/h) est faible .. L'expérience montre que pour certains types de tramway sur pneus - différents de celui qui était pressenti - le bruit est au contraire relativement important en raison d'un contact véhicule x rail de guidage fortement sollicité. Pour les tramways, le bruit est plus lié aux équipements situés en toiture comme les compresseurs (AC) ou les thyristors ; ces sources sonores sont indépendantes du mode de roulement.

Concernant les vibrations, il est clair que la transmission des vibrations du véhicule vers

l'environnement proche est plus faible avec un véhicule sur pneus qu'avec un roulement « fer ». Pour compenser cet écart, les poses de voie anti-vibratiles réduisent les transmissions de vibrations des matériels "fer" aux immeubles situés à proximité immédiate de la ligne. De ce point de vue et en cas de la mise en œuvre de cette pose de voie plus coûteuse, le roulement "pneu" n'apporte pas d'avantage sensible par rapport au roulement "fer".

La ligne Tram'Y et la ligne T1 : les deux lignes Tram'Y et T1 se croisent au niveau de la gare de Saint-Denis. Les projets de prolongements de la ligne T1 entraînent une saturation du dépôt de Bobigny où est remis le parc de tramways de cette ligne. Retenir le mode de roulement "fer" pour la ligne Tram'Y permet d'envisager une utilisation du dépôt et des infrastructures de maintenance de cette nouvelle ligne pour entretenir des véhicules de la ligne T1 étendue vers l'Ouest, moyennant une communication à réaliser entre les deux lignes T1 et Tram'Y. Les synergies porteuses d'économies, pouvant ainsi se développer entre les infrastructures de maintenance et de remisage des deux lignes, ont été une des principales raisons qui a justifié le choix du mode de roulement "fer".

L'étude de tous les points de comparaison entre les deux modes de roulement "fer" et "pneu" dans le cadre de l'opération Tram'Y a conduit à retenir un matériel classique à roulement "fer" minimisant le risque projet et le coût de l'opération.

En conclusion, la stratégie d'acquisition et de maintenance du matériel roulant, l'évolutivité de la capacité de transport, le bilan des coûts prévisionnels, la synergie entre installations avec une interopérabilité des lignes, ont été des thèmes décisifs pour privilégier le choix du mode de roulement fer.

Les préoccupations vis à vis d'une dépendance à une technologie particulière, celles relatives à l'effritement des avantages escomptés lors de l'émergence de la filière « pneus » et des sujets plus variés comme la diversité de traitement qualitatif de la plate-forme ou la plus grande fragilité d'exploitation d'une ligne à fourche, ont conforté l'intérêt du mode « fer » plus compact et plus capacitaire pour des impacts environnementaux comparables.

8. Les thèmes généraux retenus par la commission d'enquête

La commission d'enquête unanime a considéré que les thèmes généraux suivants reflètent bien des préoccupations de nature générales concernant le projet.

8.1. Enquête DUP

- Thème 1, le tracé de la ligne,
- Thème 2, la complémentarité du maillage,
- Thème 3, les circulations douces,
- Thème 4, le stationnement,
- Thème 5, les accès des riverains,

ANNEXE D

photos de déraillement du translohr



juin 2006 - déraillement du translohr à Padoue



2 octobre 2006 déraillement du translohr à Clermont Ferrand



20 août 2007 déraillement du translohr à Tainjin

Tragedia sfiorata. In Stazione deraglia su uno scambio, sbanda e sale sul marciapiede pieno di gente

Il tram distrugge un semaforo esplode un finestrino, un ferito

● Nell'impatto vetri in frantumi e trauma cranico per un passeggero. È panico nel convoglio

Francesco Patané
francesco.patan@epolis.sm

Tragedia sfiorata ieri pomeriggio poco dopo le 18 in piazzale Stazione: il tram numero 04 deraglia, sbanda, sale sul marciapiede, travolge un cartello stradale, poi un semaforo, sfiora i passanti e arresta la sua corsa dopo una decina di metri con il vagnone di coda pesantemente danneggiato, una vetrata in frantumi e un immigrato nigeriano ferito alla testa.

NON C'È PACE per il serpente blu della Lohr, a meno di due mesi dall'inaugurazione trionfale in Prato e con all'attivo già due uscite di rotina alla Guizza e in via Belludi, ieri è arrivato il primo incidente con il mezzo seriamente danneggiato, ma soprattutto con un ferito fra i passeggeri. A quanto si apprende dalle prime verifiche, la causa sarebbe un cubetto di porfido finito nelle rotaie proprio in mezzo ad unno scambio. Ipotesi questa che lascia qualche dubbio visto che una delle modifiche dopo i primi deragliamenti è stata proprio una sorta di spazzola anteriore che pulisce la rotaia dagli oggetti che possono far deragliare il tram.

Sono le 18.04 quando il convoglio numero 4 affronta la curva che da piazzale Stazione immette su corso del Popolo in direzione Sud. Il tram pieno di passeggeri è appena partito dal capolinea e dal racconto dei testimoni si ferma una prima volta al semaforo di piazzale Stazione. Dopo qualche metro nuovo arresto per dare la precedenza ad un autobus dell'Asps. Poi riparte, affronta la curva a bassa velocità e non appena la prima



Il serpente blu danneggiato ieri pomeriggio nello schianto con un semaforo in corso del Popolo

La causa un cubetto di porfido incastrato fra due carrozze

L'allarme ignorato
● Il mezzo coinvolto nell'incidente è stato ricoverato in dove è stato sollevato da terra. I tecnici hanno individuato la causa del sinistro: un cubetto di porfido si era incastrato sulla gomma dei "soffietti" delle carrozze. Nella sua corsa il tram è pas-

sato sopra uno scambio e lì si è "puntato". A quel punto il convoglio si è fermato perché è scattato il meccanismo di sicurezza che ha riconosciuto l'oggetto sotto il tram. Il personale di bordo ha interpretato l'allarme come rotaia sporca o falso contatto e quindi ha proseguito.

delle tre carrozze conclude la curva, accelera. È in quest'attimo che nel terzo vagnone, quello di coda succede l'impensabile: un rumore metallico e stridente si avverte in carrozza, seguito da un tonfo sordo. Il tram deraglia nella terza carrozza in piena accelerazione: la forza centrifuga fa sbandare il vagnone posteriore che prima sbatte su un cartello stradale, poi sale sul marciapiede, proprio all'altezza di un passaggio pedonale, travolge un semaforo. L'impatto con quest'ultimo provoca l'esplosione di un finestrino pano-

ramico di sinistra. In carrozza è il panico, i vetri colpiscono i passeggeri, lo schianto ferisce un nigeriano seduto a fianco alla vetrata. Il mezzo si arresta pochi metri dopo, la gente urla e si accalca alle uscite. Pochi minuti esul posto arriva un'ambulanza del Suen e tre pattuglie della polizia municipale. Fortunatamente il ferito ha subito soltanto un trauma cranico e uno toracico. Ma se in quel momento qualcuno in attesa di attraversare la strada, il bilancio sarebbe stato ben più grave.

5 mai 2007 déraillement du translohr à Padoue

ANNEXE E

cours de justice des communautés européennes

Recours introduit le 19 septembre 2007 - Commission des Communautés européennes/République italienne

(Affaire C-437/07)

Langue de procédure: l'italien

Parties

Partie requérante: Commission des Communautés européennes (représentants: C. Zadra et D. Kukovec, agents)

Partie défenderesse: République italienne

Conclusions de la partie requérante

Constater que, le Comune di L'Aquila (commune de L'Aquila) ayant attribué un marché public de travaux portant sur la conception et la réalisation d'un tramway sur pneus pour le transport public de masse dans la ville de L'Aquila selon une procédure, telle que celle du "financement de projet", qui vise l'attribution d'une concession de travaux, et ledit Comune ayant procédé à une modification de l'avant-projet de base de l'appel à concurrence postérieurement à la publication de l'avis, la République italienne a manqué aux obligations imposées par la directive 93/37/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux¹, et notamment ses articles 7 et 11, ainsi que par les articles 43 CE et 49 CE et les principes de transparence et de non-discrimination qui en sont le corollaire;

condamner la République italienne aux dépens.

Moyens et principaux arguments

Le Comune di L'Aquila a attribué un marché public de travaux portant sur la conception et la réalisation d'un tramway sur pneus pour le transport public de masse dans la ville de L'Aquila en recourant à la procédure du "financement de projet", qui vise l'attribution d'une concession de travaux et non pas celle d'un marché de travaux. Ledit Comune a en outre procédé postérieurement à la publication de l'avis à une modification de l'avant-projet retenu à la base de l'appel à concurrence.

Selon la Commission, la convention passée entre le Comune di L'Aquila et le groupement promoteur de l'ouvrage dans ce cadre constitue un marché public de travaux au sens du droit communautaire. Par conséquent, la passation de ce marché en recourant à une procédure, telle que celle du "financement de projet", qui vise l'attribution d'une concession de travaux, est contraire aux règles prévues par la directive 93/37, et notamment à ses articles 7 et 11. En outre, la modification de l'avant-projet de base de l'appel à concurrence, effectuée postérieurement à la publication de l'avis, est contraire aux principes de transparence et de non-discrimination, sur lesquels se fondent la liberté d'établissement et la libre prestation des services visées aux articles 43 CE et 49 CE.

¹ - JO L 199, p. 54.