



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901

bulletin n° 11 – septembre 2007

EDITO : Démocratie associative

Nous avons eu 50 retours du questionnaire sur nos pratiques de déplacements, diffusé à environ 130 adhérents et amis.

Un grand merci à tous ceux qui ont consacré du temps à travailler sur ce document assez dense. C'est une satisfaction pour nous que près de la moitié de nos adhérents aient répondu (37 réponses, dont 2 conjoints), mais aussi près du quart des autres personnes sollicitées. La synthèse des réponses reçues, restituée ci-après pages 2, 3 et 4, met en évidence que, pour notre panel, les transports en commun sont très utilisés au sein de notre agglomération.

C'est un point positif, même si des progrès sont attendus pour les améliorer, surtout en terme de tarification, de fréquence et de ponctualité.

Pour les déplacements hors agglomération, c'est en revanche la voiture qui domine. Jusqu'à 100 km, elle est presque hégémonique. Au delà de 100 km, sa domination est moins nette, en raison surtout du succès des liaisons TGV avec Paris et avec la Méditerranée. Ce constat montre que c'est prioritairement dans les déplacements périurbains que les pratiques doivent évoluer. Il est donc satisfaisant de voir la Région Rhône-Alpes développer une offre de trains express régionaux plus dense mais aussi plus lisible, avec son projet d'horaires cadencés à partir de décembre 2007.

En revanche, lorsque la Région ne prend pas clairement position contre le projet de l'Etat d'une deuxième autoroute entre Lyon et Saint-Étienne, qui concurrencerait la liaison ferroviaire entre les deux villes, elle participe à cette fuite en avant autoroutière que nous dénonçons.

Quant aux réponses reçues au sujet des vitesses sur route et autoroute, elles confortent nos positions. Elles plébiscitent en ville le développement des ondes vertes, et, sauf exceptions, le 50 km/h comme vitesse optimum. Elles sont également majoritairement favorables aux interdictions de doubler pour les poids lourds, et aux limitations de vitesse sur autoroute à 100 ou 110 km/h au lieu des 130 km/h.

Bonne lecture merci encore à ceux qui ont répondu de vous être livrés à ce bon exercice de «démocratie associative »

Jean Murard

Rencontre avec Alain, conducteur aux TCL

Nous avons rencontré Alain Berthier, l'un des 350 conducteurs de l'unité de transport de Vaise, à laquelle sont rattachées des lignes de bus du Nord-Ouest de l'agglomération.

Alain a 24 ans d'ancienneté aux TCL dont 18 ans comme conducteur. Il travaille sur deux lignes qui irriguent des secteurs qu'il juge calmes

-la ligne 19, Hôtel de Ville -Ecully-Le Perollier

-la ligne 3, Gorge de Loup - Dardilly

Ses horaires sont très irréguliers. Parfois il est « du matin » (exemple de 4 h 45 à 13 h), d'autres fois « de l'après-midi » (exemple : de 12 h 35 à 19 h 53) ou encore il a un horaire « mixte » (exemple : de 6 h 34 à 11 h 34 et de 16 h 03 à 17 h 43).

Il fait 42 heures par semaine, soit 7 heures de plus que l'horaire légal de 35 h , ce qui lui donne droit à 47 jours de récupération RTT. Il travaille 25 samedis et 18 dimanches par an et certains jours de fêtes légales.

Alain nous dit qu'il aime son métier : Il aime conduire. Il aime les contacts avec les gens qu'il transporte. Il apprécie quand les usagers lui disent bonjour et respectent la montée porte avant. Il n'aime pas les embouteillages et tempête contre les indisciplines de certains automobilistes qui l'empêchent de respecter ses temps de trajet : c'est, nous dit-il, un manque de respect pour notre travail, et c'est se moquer des usagers. Il déplore aussi pas mal d'indiscipline chez les cyclistes et les piétons. Ses horaires de travail irréguliers et certaines longues journées de conduite sont parfois difficiles à vivre, mais il apprécie les jours de récupération pour sa vie familiale et ses activités bénévoles (Alain fait notamment du théâtre). Il apprécie sa stabilité d'emploi, mais nous rappelle qu'il n'est pas fonctionnaire. Il estime son salaire correct , mais, avec les responsabilités qui sont les siennes et les difficultés de son métier, il voit rouge si on le traite de nanti.

Nous lui avons présenté Déplacements Citoyens, dont les adhérents sont presque tous des utilisateurs des TCL, et lui avons remis des exemplaires de nos derniers bulletins d'information et les résultats de notre dernier questionnaire. Alain pense que le dialogue que nous voulons engager avec les organisations syndicales serait une bonne chose. Il comprend que nous n'aimions pas les grèves, mais, nous dit-il, c'est certainement la conséquence d'une insuffisance de dialogue.

Concernant le service minimum, il n'est pas du tout sûr qu'une loi puisse apporter des progrès sur le terrain. L'objectif de « moins de grèves ou pas de grèves » passant avant tout par un climat de dialogue à tous les niveaux.

Merci à Alain d'avoir contribué par cette rencontre à développer ce climat.

Alain Bellemin et Jean Murad

Enquête sur nos pratiques de déplacements... suite

Suggestions pour modérer l'utilisation de la voiture en ville

Développer les parc-relais avec ticket mixte parc - relais / TCL

Développer auto-stop sécurisé avec cartes d'adhérents

Assurer la continuité du service public des transports en commun

Promouvoir le réflexe « marche à pied » et de meilleures conditions pour les piétons

Créer plus de bandes et de pistes cyclables et plus de station vélo'v

Dissuader l'utilisation de la voiture

Etendre la zone 30 et les zones de stationnement payant, Ne plus construire de parking au centre ville, Réduire la voirie.

Augmenter le prix de l'essence, Mettre en œuvre des péages urbains.

Faire connaître le véritable coût de l'utilisation d'une voiture en ville.

Motifs les plus fréquents de déplacements dans la périphérie (< 100 km de Lyon)

	Cité en 1 ^{er}	Cité en 2 ^{ème}
Profession ou études	7	0
Activités associatives	6	15
Famille amis, loisirs	29	11
Moyens de transport utilisés		
Vélo	2	1
Bus /tram /métro	8	6
Train	5	8
Voiture	34	6
Lignes de transports en commun les plus utilisées		
<u>Train express régionaux (TER)</u>		
Lyon Bourgoin Grenoble	3	Nord (Villefranche Belleville) 2
Lyon St Etienne	3	Sud de Lyon (Vienne St Vallier) 2
Ouest lyonnais par la gare de St Paul	2	Car Lyon St Laurent de Chamousset 1

Propositions d'amélioration pour les TER (en périphérie)

(réponses peu nombreuses, peu d'utilisateurs des TER dans notre enquête)

Les fréquences	7
La ponctualité (continuité du service public)	5
La rapidité	3
La tarification (2 demandes de tarifications multimodales)	3
Les correspondances (amélioration signalétique à Part-Dieu)	3
La sécurité (à améliorer pour les lignes de nuit)	2
La généralisation des trains confortables	

Suggestions pour modérer l'usage de la voiture *outre les améliorations des TER citées ci dessus*

Tarifs TER plus attractifs 4 (citations)

Pas de grèves

Service minimum face à des grèves trop fréquentes

Non aux suppressions de trains à cause de matériel déficients ou faute de conducteurs

Parcs relais près des gares SNCF

Développer le réflexe train, lorsque c'est possible, au lieu de la voiture

Enquête sur nos pratiques de déplacements ...fin

Motifs les plus fréquents de déplacements à plus de 100km de Lyon

	Cité en 1 ^{er}	Cité en 2 ^{ème}
Profession ou études	5	3
Activités associatives	3	10
Famille et amis, loisirs	33	6
Moyens de transports utilisés		
Train	20	14
Voiture	25	13
Avion	1	4
Lignes de trains et d'avions les plus utilisées		
<u>Train</u> Lyon /Paris	21	<i>Avion. Quelques destinations aériennes citées à l'étranger/ Europe, USA, Afrique du Sud. Une seule destination aérienne pour la France métropolitaine : Bordeaux</i>
Lyon/ Provence Côte d'Azur	7	
Lyon/ Languedoc Roussillon	3	
Lyon/ Savoie	3	

Propositions d'amélioration pour les grandes lignes et TGV et pour la modération de l'utilisation de la voiture et de l'avion.

Elles portent notamment sur les points suivants :

Développement du réseau TGV (français et européen)	6
Réduction ou simplification des tarifs SNCF	5
Améliorations des liaisons transversales entre Lyon et l'Atlantique (Lyon/ Bordeaux, Lyon/Nantes , Lyon/ Tours etc)	5
Augmentation du prix du carburant et des prix des billets d'avion	4
Réduction des grèves SNCF (service minimum)	3
Amélioration de l'information des voyageurs	2
Amélioration de liaisons intercités	2

Régulation des vitesses des véhicules routiers

Avis sur le développement des « ondes vertes » en ville (obtenues par synchronisation des feux tricolores) favorisant une vitesses de 50km/h

Oui : 45 Non : 5 Non exprimé : 0

Avis sur l'interdiction de doubler pour les poids lourds, notamment sur autoroute

Oui : 29 Non : 11 Non exprimé : 10

Optimisation des vitesses sur parcours routiers

sachant que les consommations aux 100km sont respectivement :

30km/h 50km/h 70km/h 90km/h 110km/h 130km/h

5.7l 4.4l 3.8l 4.5l 5.9l 6.8l

Estimez-vous qu'il est préférable :

De rouler en ville à 50km/h plutôt qu'à 30km/h (sous réserve dans certaines zones, de la prise en compte de l'accidentologie

Oui : 37 Non : 9 Non exprimé : 4

De rouler sur autoroute à 100 ou 110km/h plutôt qu'à 130km/h y compris en terme d'accidentologie.

Oui : 25 Non : 21 Non exprimé : 4

NOTEZ SUR VOS AGENDAS

Notre prochaine Assemblée débat aura lieu le **mercredi 28 novembre 2007 à partir de 18 heures** au Palais du Travail à Villeurbanne sur le thème de la continuité du service public dans le transport. Notre ambition au cours de cette

assemblée est **de nouer un dialogue d'un style nouveau avec les salariés de la SNCF et des TCL et avec leurs organisations syndicales.**

L'ESSOR TROP LENT DES VEHICULES A MOTEURS HYBRIDES.

D'après les normes européennes pour nos automobiles à moteurs thermiques, les teneurs maxi en CO₂ au km ne devront pas dépasser 140g en 2008, et 120g en 2012. Par ailleurs, nous avons déjà grand besoin de véhicules propres. Or seuls les véhicules à moteurs électriques (VE) constituent une véritable réponse à ce besoin ; certes avec une très faible économie due à l'exigence de recharges lentes et fréquentes des batteries. Les véhicules à moteurs hybrides (VH) nous offrent donc une réponse intermédiaire intéressante, avec 80 à 100g de CO₂ émis par km.

Les VH associent deux chaînes de traction, l'une basée sur un moteur thermique (à essence, diesel, gaz, etc) ; et l'autre sur un moteur électrique. Ils sont donc intermédiaires entre les véhicules à moteurs thermiques conventionnels (VMT) et les VE. Ils en rassemblent les avantages (autonomie et souplesse d'utilisation du moteur thermique, et fonctionnement plus propre, presque comme celui du moteur électrique). Ils permettent de réduire la consommation énergétique suivant 4 principes :

- à l'arrêt, moteur coupé, la puissance électrique est suffisante pour redémarrer,
- lors des décélérations et freinages, l'énergie cinétique est récupérée et stockée,
- l'utilisation du moteur thermique peut être soit amplifiée pour améliorer son rendement et alimenter la batterie de la part d'énergie non utilisée pour la traction, soit remplacée par celle du moteur électrique, si batterie chargée ; ce qui permet de revoir à la baisse les dimensions du moteur thermique, et sa consommation,

- si les éléments électriques sont suffisamment dimensionnés, une traction électrique est envisageable, avec autonomie limitée et recharge batteries sur le réseau électrique.

Par ailleurs, des réductions importantes de coûts de fonctionnement compensent (et bien au-delà) les dépenses d'investissement. Restent à surveiller les fiabilités.

2 types de VH ont été développés, selon le mode d'association des deux sources d'énergie : le mode en série, et le mode en parallèle, avec des variantes :

- . le mode série est dans son principe le plus simple ; la traction est électrique (avec pouvoir d'accélération faible), et le moteur thermique charge les batteries en fonction des besoins,

- . le mode parallèle est davantage sophistiqué, la traction associant les deux chaînes d'énergie à la demande, avec pouvoir d'accélération intermédiaire,

- . les variantes du mode parallèle assurent une recharge presque en continu des batteries avec performances intermédiaires (cas du dernier modèle PRIUS de TOYOTA).

Ces améliorations ne concernent que les petits véhicules ; pour les poids lourds, la faiblesse des batteries les exclut. Les moteurs diesel pour camions européens ont encore de beaux jours devant eux. Pour de nouveau progrès au bénéfice des camions, il faudra encore attendre les moteurs à pile à combustible. Nous regrettons pourtant bien vivement la frilosité actuelle des constructeurs européens.

Robert Frechet, Régis Quagliaro,
Pierre Trambouze

Le mot du trésorier :

Le trésorier précise que la cotisation a été fixée cette année à 18 euro, et que les dons sont tout à fait les bienvenus. Merci au nom de tous.

NOUVELLES DE MARIE THÉRÈSE LASSINAT

De Guyane, nous avons eu des nouvelles de Marie-Thérèse Lassinat, mauvaises au printemps (sévère crise de paludisme) et bonnes en été (avec la naissance d'un petit-fils prénommé Mickael). Tous nos vœux de bonne santé à celle qui a été vice-présidente de l'association pendant 6 ans, et au petit Mickael, et félicitations aux grands-parents pour ce troisième petit-enfant.

*Si vous avez une adresse électronique, merci de nous la communiquer au
04 78 29 19 92 ou à murard3735@wanadoo.fr,
nous gagnerons en efficacité.*

Schéma Régional des transports (SRT)

Réunion de concertation du 29 Janvier 2007

Monsieur Soulage, 1^{er} vice-président de la région Rhône Alpes, délégué aux transports, déplacements et infrastructures, a conduit la réunion de bout en bout

Le SRT est un cadre de référence pour la politique de déplacements et de transports (voyageurs et marchandises) au niveau régional. Il se place dans une optique **de services rendus aux usagers**. Sa perspective est à 7 et 15 ans.. Son élaboration s'étale sur 18 mois.

Son principal défi à relever est celui de la **primauté prise par la voiture** particulière.

Pour atteindre les objectifs ambitieux assignés au SRT il devient désormais impératif de constituer une **structure unique de gouvernance**, allant bien au-delà de la simple coordination des différents acteurs concernés. Il est rappelé que les transports, **premier poste du budget régional**, avec plus du quart du total représentent environ un demi milliard d'euros . C'est un doublement depuis 1997. Le ferroviaire y détient la part du lion avec 92% du total.

- organiser des portes d'entrée Grande Vitesse : Lyon, Bourg, Annemasse, Chambéry-Grenoble, Roanne avec une articulation TER
- développer le ferroutage
- doubler le trafic fluvial en développant la complémentarité avec le fer.
- développer St Exupéry
- organiser la desserte des pôles urbains au plan des transports collectifs
- proposer un maillage TER intercités avec la généralisation du cadencement
- mettre en place un service périurbain pour le rabattement sur les centres des aires métropolitaines
- améliorer les gares, l'information et l'accueil
- coordonner les tarifications
- soutenir la recherche et l'innovation en matière de transports

Dans l'échange qui a suivi l'exposé, certains points ont été abordés parmi lesquels :

- le Contournement Ouest Lyonnais : la Région ne sera pas partie prenante dans la prise de décision
- le problème de la desserte, voire de la réouverture des petites gares souhaitées par les usagers de proximité, mais handicapantes pour la rapidité des dessertes.

Jean Claude Reverchon

Les principaux objectifs du SRT :

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DU GRAND LYON

Le Conseil de Développement a été saisi le 27 mai 2007 par le Grand Lyon pour produire une contribution sur la vision métropolitaine à partir d'un document de travail du Grand Lyon, intitulé « une métropole compétitive et responsable, creuset d'une nouvelle urbanité ». Dans ce but, il s'est organisé en fonction de trois angles de vue :

- Aménagement et Déplacements
- Vivre ensemble
- Développement durable

Il souhaite pour cela s'appuyer sur le dialogue avec les territoires voisins de la métropole,

tant au niveau des élus de toutes tendances que de la société civile.

Notre association va œuvrer pour que la question des transports et déplacements, fondamentale sur le plan environnemental, soit davantage traitée qu'elle ne l'a été jusqu'à ce jour dans les travaux préparatoires du Conseil. Elle souhaite que le Conseil de Développement ne se limite pas à de grandes affirmations de principe sur le développement durable, mais qu'il en déduise des actions concrètes à promouvoir et à réaliser.

Alain Bellemin. Représentant de Déplacements Citoyens au Conseil de Développement.

Fondateur	: Rolland MASSARD	
Siège	: Palais du travail,	9, place Lazare Goujon 69100 VILLEURBANNE
Adresse postale	: Jean MURARD, président,	110 rue Hénon 69004 LYON
	tél. 04 78 29 19 92	courriel: murard3735@wanadoo.fr
Commission anti-pollution	: Régis QUAGLIARO,	8, rue des Dahlias, 69007 LYON
	tél. 04 78 53 21 89	courriel: quagliaro.regis@numericable.fr
Cotisation et Dons	: Robert DIOT, trésorier,	22, avenue Condorcet 69100 VILLEURBANNE
	tél 04 78 89 48 15	
Rédaction	: Pierrette MAZELPEUX-COHEN	87, rue de Sèze 69006 LYON
	Tél. 04 37 24 31 16	courriel: jopier.cohen@free.fr