



# DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901

bulletin n° 12 – Janvier 2008

## **EDITO : Dialogues avec les syndicats SNCF et TCL**

Notre Soirée du 28 novembre 2007 au Palais du travail à Villeurbanne nous a permis de rencontrer publiquement des responsables syndicaux de la SNCF et des TCL (voir page 3), ces deux réseaux dont le métier est d'être au service des usagers. Ils nous ont exposé leurs constats et les conditions permettant les développements du service public, de la qualité du travail et du dialogue social. Nous avons beaucoup appris les uns des autres, lors des contacts préparatoires avec toutes les organisations syndicales et au cours de notre soirée-débat. Nous sommes tous d'accord sur la nécessité de transports publics de qualité, avec de meilleures performances (rapidité, fréquences et dessertes accrues, sécurité, ponctualité, régularité et confort, dont facilité d'accès). Les transports sont en effet dans notre pays le secteur d'activité le plus consommateur de pétrole et le premier émetteur de gaz à effet de serre. Et nous admettons tous que la qualité passe par des budgets en rapport avec les objectifs visés, et par une amélioration du dialogue social.

Les Comités de Ligne SNCF lancés il y a 3 ans par le Conseil Régional Rhône-Alpes s'inscrivent dans cette culture du dialogue. Ils permettent aux Représentants de la Région, de Réseau Ferré de France et de la SNCF, aux Elus locaux, aux Organisations Syndicales, aux Associations d'Usagers, de se réunir et d'échanger. Il s'agit de traiter très concrètement de telle ou telle ligne : Macon-Lyon-Valence, Lyon-Saint André le Gaz-Grenoble, Ouest Lyonnais etc. Tous ont été très actifs dans la préparation du cadencement des horaires de trains TER, lancé le 9 décembre dernier.

Déplacements Citoyens serait favorable à ce que l'on s'inspire de cette formule pour nos Réseaux de Transports en Commun urbains. Pourquoi, par exemple, ne pas lancer dans notre agglomération une dizaine de Comités de Secteur(s) désignés par zones géographiques, où se rencontreraient des Représentants du Sytral, de Kéolis (à qui est déléguée la gestion du Réseau TCL), des Elus locaux, des Organisations Syndicales, des Associations d'Usagers, des Conseils de Quartiers et des Comités d'Intérêts Locaux ? Avec, comme première préoccupation, l'amélioration très concrète de nos Réseaux de métro et de surface. Nous souhaitons explorer de telles pistes d'action. Pourquoi la Courly et le Département, composantes du Sytral, seraient-elles hostiles à nos propositions ?

Jean MURARD

## **VŒUX POUR 2008 :**

**Nous vous souhaitons une très bonne année pour vous-même, pour vos proches et pour tout ce qui vous tient à cœur.**

## **PROJET LESLYS :**

Le projet Leslys de desserte de l'aéroport, par la construction de 7 km de voies ferrées prolongeant les 15 km empruntés aujourd'hui par Lea entre La Part Dieu et Meyzieu, a des aspects séduisants :

- temps de parcours intéressants pour se rendre à St Exupéry à partir de La Part-Dieu (25'), à partir de La Soie (17' ou de Meyzieu Z.I. (7').
- correspondance avec la ligne A du métro à La Soie.
- temps de parcours plus sûrs qu'avec Satobus aux heures de pointe.

Mais il présente aussi de nombreuses lacunes :

- temps de liaison dissuasif entre le terminus de Leslys, à l'Est de la Gare de La Part Dieu, et la station du métro B, à l'Ouest, à cause de la distance et du fort encombrement de la gare traversée.

- attractivité moins bonne que celle de Satobus pour les nombreux usagers venant de Perrache,
- accessibilité aux terminaux de l'aéroport moins bonne que pour Satobus.

- faibles fréquentations prévues à l'horizon 2026 : seulement 10 % des clients de l'aéroport et 5 % des salariés travaillant dans son bassin d'emploi.

- coûts d'investissements (130 millions pour 7 km supplémentaires) et coûts de fonctionnement (plus de 8 millions par an) élevés.

De plus, en pariant sur un développement rapide de l'aéroport (doublement du trafic en moins de 20 ans), ce projet va à l'encontre des objectifs de la politique énergétique définie par la loi du 13 juillet 2005 : les transports aériens sont en effet consommateurs de pétrole, polluants, et, par dessus tout, émetteurs de gaz carbonique, le principal des gaz à effet de serre à l'origine du réchauffement planétaire.

Lors de l'enquête publique, nous avons donc émis un avis défavorable à Leslys et marqué notre préférence pour une fiabilisation de Satobus en centre ville, afin qu'il puisse emprunter un site propre, ou au moins protégé, sur la majeure partie de son parcours.

## **LE MÉTRO À LA GARE D'OULLINS**

Le projet de prolongement Sud de la ligne B prend corps. Un premier tronçon allant de Gerland à la Gare d'Oullins est soumis à enquête publique jusqu'au 8 février, avec une traversée du Rhône prévue en sous-fluvial.

Un pôle multimodal serait créé à la gare SNCF d'Oullins, comme il en existe près des gares de Perrache, Part-Dieu, Vaise, Gorge de Loup et Vénissieux.

Oullins serait ainsi à environ 15 minutes de la Part-Dieu et de Bellecour.

## **NOS FUTURS MOYENS DE TRANSPORTS ANNONCES SUR France INTER**

**Le 28-10-2007 par Jacques BEAUMONT, Directeur National de l'INRETS,**

Le Directeur de l'Institut National pour les Recherches et Etudes sur les transports et leur Sécurité a présenté lui-même cette Conférence. Tous les principaux moyens de transports et déplacements de voyageurs et de marchandises ont été évoqués : automobiles, bus, trains, avions, motos et deux roues rapides, vélos, bicyclettes électriques, frets de marchandises par camions, ferroutages et trains de camions. Autres sujets abordés : les différentes énergies ; progrès technologiques et ceux trop lents de l'organisation des transports et de l'urbanisme ; poids des comportements et freins individuels et collectifs ; enfin sécurité, prévention, contrôles automatiques, psychologie, et médecine. L'INRETS est le seul organisme de notre pays à étudier de telles approches globales relatives aux phénomènes de transports et déplacements.

Les petites autos resteront le moyen individuel majoritaire pour distances moyennes, avec des moteurs hybrides consommant quatre fois moins d'énergie, et moins nombreuses qu'actuellement, grâce à une économie de locations-fonctionnements se substituant progressivement à l'économie actuelle de propriétés. Sur petites distances, certains vélos, déjà indispensables, évolueront grâce à l'assistance électrique. Les moteurs diesel de camions subsisteront s'ils rejettent moins d'oxydes d'azote et de poussières noires, en évitant les embouteillages et redémarrages polluants. Les modes de transports en commun ont des places importantes à conquérir en ville et sur voies ferrées. Plus tard les moteurs à piles à combustibles s'imposeront, si les coûts de l'hydrogène industriel sont divisés par trois. Ce dont profiteront alors les avions (et les navires). Après 50 ans d'abandon du développement du fret ferroviaire, la SNCF se mobilise à nouveau sous pression publique et citoyenne. Les ferroutages et les trains de camions autoroutiers diminueront les encombrements et dangers. Les transvasements de leurs contenus de wagons et de camions deviendront la règle de l'approche des destinations.

40 % des évolutions proviendront de progrès technologiques, 40 % de l'organisation des moyens de transports et déplacements, de l'urbanisme, de la sécurité, et des comportements humains : ici les freins proviennent de tous les Individus, des Concepteurs jusqu'aux usagers. En compléments, des évolutions positives précédentes, 20 % des progrès seront liés aux phénomènes nouveaux, sécurité des dispositifs, prévention, et médecine. L'INRETS possède tous les spécialistes professionnels et interprofessionnels nécessaires à la compréhension des phénomènes et à la maîtrise des situations.

Régis Quagliaro

### **Déplacements urbains et péri-urbains Apport possible des véhicules 2, 3 ou 4 roues légers**

Des petits véhicules légers, existants ou à améliorer (Vélos à assistance électrique, cyclomoteurs, scooters à 2 ou 3 roues électriques ou hybrides avec ou sans toit, karts de ville, voiturettes,...) mériteraient de prendre une place beaucoup plus importante dans nos agglomérations. Ils suffiraient au transport de une ou deux personnes et de quelques marchandises sur les courtes distances.

Si des véhicules légers par exemple à 350 kg et 80 km/h, venaient à remplacer partiellement en ville les véhicules automobiles polyvalents d'aujourd'hui qui sont de 2 à 8 fois plus lourds et encombrants, ils consommeraient et pollueraient beaucoup moins (quasi-proportionnalité à technique équivalente). Ils libéreraient gratuitement la voirie disponible au profit d'une meilleure fluidité du trafic et permettraient l'aménagement de nouveaux espaces piétonniers ou paysagés.

Les transports en commun sont une bonne solution dans des centres villes denses comme ceux de Paris ou Lyon. Toutefois, ils ne peuvent pas desservir dans des conditions de coût et d'efficacité acceptables une grande part des zones périphériques ni satisfaire à de nombreux besoins.

Les voitures automobiles polyvalentes sont souvent utilisées en ville par une ou deux personnes. Pour cette utilisation, elles sont encombrantes, lourdes, chères et polluantes.

Les villes devraient être prioritairement réservées aux piétons, cyclistes, transports en commun, taxis, véhicules de service.... mais aussi à des mini ou micro-véhicules petits, légers et silencieux.

Tous les intéressés trouveraient leur intérêt au développement de tels micro et mini véhicules, par :

- l'amélioration du trafic en agglomérations, la diminution des bruits et des pollutions
- une diminution des budgets de transport
- le développement d'un marché de masse nouveau complétant celui des véhicules polyvalents actuels.

(suite page 3)

Trois conditions seraient nécessaires au développement de tels véhicules :

- une forte incitation des pouvoirs publics (Europe, France et pouvoirs locaux), suscitant l'intérêt par un statut juridique et fiscal novateur, incitatif et largement publicisé.
- l'amélioration technique et industrielle de ces produits afin d'en augmenter l'attractivité auprès des consommateurs (coût, sécurité et fonctionnalités).
- La capacité pour tous à changer plus facilement de mode de transport pour utiliser sur chaque trajet le moyen le plus approprié. Les locations de courte ou moyenne durée de véhicules alternativement gros et petits, ainsi que l'utilisation des parcs et parkings relais devraient donc être facilités.

*Pour poursuivre l'étude, contacter Olivier Billion, administrateur – 06 89 33 89 74 ou [olivier.billion@gmail.com](mailto:olivier.billion@gmail.com)*

**RENCONTRE DÉBAT DU 28 NOVEMBRE 2007**  
**AVEC DES RESPONSABLES SYNDICAUX DE LA SNCF ET DES TCL**

Cette soirée-débat avait pour thème la qualité du service public dans le transport de voyageurs et les conditions de son développement.. Elle s'est tenue dans la salle des Conférences du Palais du Travail de Villeurbanne devant une cinquantaine de personnes.

Après que Déplacements Citoyens se soit présentée, par la voix de son Président, comme une Association indépendante, ouverte au dialogue, motivée par de multiples sujets et très soucieuse de l'intérêt général, cinq responsables syndicaux, trois de la SNCF et deux des TCL sont intervenus à la tribune.

Les trois premiers intervenants : Olivier Dallest ( CGT ), conducteur de bus aux TCL, Yves Fédy (CGT conducteur de trains à la SNCF, et Jean-Louis Basset ( FO ), technicien de maintenance des infrastructures à la SNCF, nous ont parlé de façon très claire et concrète de la qualité du service public dans les métiers qu'ils exerçaient.

Les deux derniers : Jean Raymond Murcia ( CGT) issu aussi des services de maintenance des infrastructures à la SNCF, et Denis Faye (Syndicats autonomes ) conducteur de bus aux TCL, se sont ensuite exprimés sur les besoins de financement nécessaires au fonctionnement et au développement de leurs entités respectives.

Après les exposés, un débat long et dense s'est engagé avec la salle, à partir de questions posées par écrit, puis regroupées et synthétisées, afin de permettre d'obtenir le maximum de réponses aux questions posées.

Nous avons eu confirmation des difficultés de la conduite des bus en heures de pointe, quand ils ne sont pas en site propre ou protégé, et sont mêlés à la circulation générale. Aux prises avec des embouteillages, des stationnements en double file ou des travaux sur voirie, les conducteurs ont souvent de grosses difficultés à « tenir leurs horaires », jusqu'au point où le retard est tel qu'ils reçoivent un ordre de pas assurer leur service sur la totalité de la ligne. Tout ceci est source de mécontentement des usagers et de stress pour tout le monde. Leur métier demande donc à la fois beaucoup de technicité et de patience.

Nous avons appris que le métier de conducteur de train demandait une formation très rigoureuse. Et que pour devenir conducteur de TGV, il fallait franchir au préalable tout un cursus de formation et de tests psychologiques qui permet progressivement de conduire des trains de plus en plus rapides. L'objectif premier étant d'assurer en toutes circonstances la sécurité maximum aux usagers. Le temps de travail du conducteur de train n'est pas uniquement le temps de conduite. Les prises de service impliquent en effet pour le conducteur toute une série de vérifications et procédures préalables au départ du train.

Quant aux métiers de maintenance et d'entretien des matériels et des infrastructures, qui nécessitent aussi une grande rigueur, ils ne peuvent se faire sans moyens et notamment sans moyens humains. Le maître mot étant toujours la sécurité, notamment au niveau de la signalisation SNCF. Nous avons ainsi appris que les effectifs de la SNCF, Région de Lyon, étaient passés en une dizaine d'années de 11000 à 9000, alors que le nombre d'usagers et le nombre de trains express régionaux en circulation avait fortement progressé.

Tant aux TCL qu'à la SNCF, les grèves nous ont été présentées comme des solutions de dernier recours, notamment en cas d'insuffisance de moyens humains. Nos interlocuteurs nous disent être conscients de la gêne qu'elles occasionnent aux usagers et souhaitent que l'amélioration du climat social soit un facteur permettant au maximum de les éviter.

La question de l'insuffisance des financements a été soulevée aussi bien aux TCL qu'à la SNCF. Nos interlocuteurs des TCL s'insurgent contre la rigidité du contrat de délégation de service public passé entre le Sytral et la société Kéolis. Et ceux de la SNCF contre le désengagement de l'Etat et de Réseau Ferré de France pour le financement des investissements relatifs aux transports régionaux.

L'intérêt de ce débat public inédit a fait promettre aux intervenants et à Déplacements Citoyens de maintenir les contacts et de se retrouver prochainement.

## ÉCHOS DU GROUPE ANTIPOLLUTION

Les 4 réunions 2007 de notre groupe de travail ont eu lieu à la Mairie du 8ème arrondissement.

Notre collaboration avec des associations des quartiers de Gerland et du Moulin à Vent s'est poursuivie. Ce furent des points d'appui pour condamner certaines causes de pollutions, surveiller des résultats d'analyses et solliciter du Conseil Régional, sans succès jusqu'à ce jour, qu'il produise un nouveau Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).

Nos positions favorables aux accroissements des zones piétonnes en centre ville et aux limitations de vitesses à 50 km/h plutôt qu'à 30 km/h ne sont pas toujours comprises. Et pourtant, les pollutions et émissions de CO2 sont plus fortes à 30 km/h (et a fortiori en-dessous) qu'à 50 km/h.

Nos démarches épisodiques auprès des Mairies d'arrondissement et de communes périphériques (au sujet notamment des pollutions aux entrées Nord et Sud du tunnel de Fourvière) se poursuivent, pour conseiller des solutions à certains auteurs de pollutions, rendre compte de situations concrètes, et attirer les Citoyens vers les panneaux d'affichages municipaux ou les bulletins correspondants.

Le calendrier de nos réunions 2008 est à la disposition des personnes désireuses de nous rejoindre.

Régis Quagliaro ( 04 78 53 21 89 )

### PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE (P.P.A.)

Nous reviendrons plus en détail dans notre prochain bulletin sur le projet soumis à enquête publique fin 2007 par les préfets du Rhône, de l'Ain et de l'Isère.

Il rappelle que la circulation routière et automobile est la cause principale des nuisances observées dans notre atmosphère, et fait plusieurs recommandations auxquelles nous adhérons.

Nous avons cependant vivement réagi au fait qu'il passe sous silence les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère de notre agglomération, qui représentent environ 10 millions de tonnes par an, dont 3 millions pour le transport, secteur où la situation s'est le plus dégradée depuis 1990. Alors qu'il développe largement les progrès réalisés dans le même temps pour les polluants chimiques classiques (monoxyde de carbone, dioxyde d'azote, micro particules, etc...)

### CADENCEMENT DES HORAIRES DE TRAIN : PASSAGE RÉUSSI

La révolution du cadencement sur les lignes de trains express régionaux mise en place le 9 décembre à titre expérimental dans notre Région a été un succès. Tout n'a pas été parfait, mais compte tenu de la grande complexité d'une modification quasi générale des horaires, accompagnée d'une offre de trains plus conséquente, les dysfonctionnements observés ont été limités. C'est de bon augure pour une généralisation aux autres régions.

Bravo à tous ceux qui, à la SNCF et à la Région Rhône-Alpes, ont oeuvré à cette profonde mutation. En souhaitant que se poursuivent activement le remplacement ou la rénovation des matériels vétustes qui sont à l'origine de retards ou d'annulations de trains.

### DATE à RETENIR :

Notre prochaine Assemblée Générale Statutaire aura lieu :  
**le mercredi 21 mai à 18 heures au Palais du Travail à Villeurbanne**

**Le mot du trésorier :** Je profite de ce bulletin pour préciser que le montant de notre cotisation pour 2008 est toujours de 18 euros, que les sommes supérieures sont les bienvenues, de même que les adhésions de parents, amis et connaissances. **A tous un grand merci**

**XXX** Si vous avez une adresse électronique, pensez à nous le communiquer au 04 78 29 19 92

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	e-mail : <a href="mailto:murard3735@wanadoo.fr">murard3735@wanadoo.fr</a>
Commission anti-pollution	: Régis QUAGLIARO,	8, rue des Dahlias, 69007 LYON
	tél. 04 78 53 21 89	e-mail : <a href="mailto:quagliaro.regis@numericable.fr">quagliaro.regis@numericable.fr</a>
Cotisation et Dons	: Robert DIOT, trésorier,	22, avenue Condorcet 69100 VILLEURBANNE
	tél. 04 78 89 48 15	
Rédaction	: Monique ROVIDATI	63 bis rue Chazière – Allée 5 - 69004 LYON
	Tél. 09 54 98 96 34	e-mail : <a href="mailto:m.rovidati@free.fr">m.rovidati@free.fr</a>