

Tram-train de l'Ouest lyonnais : faux départ ou fiasco politique ?

En arrêt depuis le 3 décembre dernier, le tram-train de l'Ouest lyonnais devrait reprendre son service de manière progressive à partir de fin janvier. Pas moins de 8 000 voyageurs par jour selon le Conseil Régional, 4 000 selon la SNCF sont jusqu'ici restés à quai.

Six mois, voire un an de fermeture. Les paris allaient bon train sur la durée de l'arrêt du tram-train de l'Ouest lyonnais depuis son incident le 3 décembre dernier. En réalité, les choses pourraient aller un peu plus vite, estime le service communication du constructeur Alstom :

« Le réseau sera ré-ouvert à partir du 20 janvier pour le Pays de la Loire et fin janvier sur l'Ouest lyonnais de manière progressive. La totalité du parc sera ainsi en service commercial courant avril 2014 ».

Les défenseurs du tram-train vont certainement traîner ce nouvel accro comme un boulet pendant quelques temps. Car on a frôlé la catastrophe. Le 3 décembre dernier, vers 21h30, après un stop en gare de Fleurieux-sur-l'Arbresle, une roue du tram-train s'est subitement bloquée. L'accident, qui s'est produit alors que la rame roulait à petite vitesse, n'a eu aucune conséquence fâcheuse pour la quinzaine d'usagers. Mais depuis, plus aucun appareil ne circule sur les deux lignes de l'Ouest lyonnais (Sain-Bel/Saint Paul et Brignais/Saint Paul).

Alstom a-t-elle fait preuve de négligence ?

Dans la foulée, la ligne Nantes-Clisson a également été [suspendue](#) par mesure de précaution.

Après une première étude au technicentre de l'Arbresle, la roue défectueuse a été passée au crible au centre d'essais ferroviaires de Vitry-sur-Seine, dans le Val-de-Marne. Les conclusions ont été rendues le 20 décembre dernier. C'est le boitard, une pièce reliant la roue à l'essieu, qui s'est fissurée, puis cassée. Conséquence : la pièce défectueuse sera changée sur la totalité des trams-trains équipés du système Dualis d'Alstom (48 trams-trains).

Pourtant, cette casse aurait pu être évitée selon Patrick Mondon, représentant du syndicat Sud Rail, si Alstom n'avait pas fait preuve de négligence.

« Avant la mise en circulation du tram-train, Alstom avait testé le boitard sur ordinateur et pas sur machine. Le constructeur n'avait pas jugé cette pièce à risque ».

La galère des usagers

En attendant la reprise de la circulation, les usagers doivent faire contre mauvaise fortune bon cœur. Un [plan de transport adapté](#) a immédiatement été mis en place. Un train toutes les trente minutes en heure de pointe sur la ligne Saint-Bel/Saint-Paul, complété par des cars.

Sur la ligne Brignais/Saint-Paul, la desserte est uniquement assurée en car au départ de Brignais et de Gorge de Loup (Lyon 9e). La courbure reliant cette ligne au tronçon commun ne permet pas d'employer un matériel TER classique. Blandine Merle, membre de l'association des Clients de la ligne T.E.R. Sain-Bel-Tassin-Lyon (SATALY), dénonce ce plan de transport adapté :

« Depuis l'incident, je voyage dans les anciens trains pour faire l'Arbresle-Lyon Saint-Paul, et la fréquence a été divisée par deux. De 15 minutes à 30 minutes. Et le week-end, c'est pire. Pour les vacances de Noël, les TER de remplacement ont même été supprimés sur notre ligne. Résultat : un bus toutes les heures. »

Pour Nadine Vachez, présidente de l'association d'usagers, ce n'est pas tant la gestion de la crise qui a péché :

« J'ai dit bravo pour la gestion immédiate de l'incident, car dès le surlendemain (5 décembre), des TER étaient mis en service sur la ligne Sain-Bel/Saint-Paul ».

En revanche, elle attend désormais un plan à la hauteur de la gêne occasionnée : « La SNCF nous répond qu'elle ne peut pas mettre de trains supplémentaires. Il n'y aurait soit-disant pas assez de matériels et de conducteurs disponibles, car les conducteurs de trams-trains ne sont pas habilités à conduire des TER ».

Depuis le 3 décembre, les usagers quotidiens du tram-train doivent ainsi développer des systèmes D. Certains ont eu recours au covoiturage. C'est le cas à Chaponost où plusieurs voyageurs font du covoiturage pour aller prendre le métro à Oullins. Une information tirée du dernier comité de ligne de l'Ouest lyonnais. D'ailleurs, la conclusion du compte-rendu, que s'est procurée Rue89Lyon, révèle l'urgence de la situation :

« D'une manière générale, la situation s'est dégradée. La SNCF se donne un mois pour réagir ».

Indemnisation : « ce n'est pas notre priorité »

La question de l'indemnisation avait été également soulevée lors du dernier Comité de ligne.

« Sur les trois branches, les usagers qui avaient acheté un abonnement pour décembre peuvent se présenter à la SNCF. La mesure d'indemnisation sera vue au cas par cas ».

Joint par téléphone, Alexandra Autret, responsable territoriale du TER Rhône-Alpes, balaie d'un revers de main cette information :

« Ce n'est pas notre priorité pour l'instant. L'objectif est surtout d'assurer la sécurité des voyageurs. Et que chacun puisse trouver une solution à son trajet. Aucune date n'est encore arrêtée pour les indemnisations ».

Une fréquentation en hausse

Lancé en septembre 2012, le tram-train répondait à un besoin : [désenclaver l'ouest lyonnais](#). Cette zone compte 35 communes et environ 230 000 habitants. Sa géographie vallonnée était particulièrement propice à ce mode de transport déjà éprouvé dans d'autres périphéries urbaines. Au final, le projet aura coûté 297 millions d'euros, financés en majeure partie par la Région.

Tous les voyants semblaient au vert jusqu'à l'incident. Le taux de fréquentation a connu une progression de 20% entre septembre 2012 et août 2013. Eliane Giraud insiste sur un point, le taux de ponctualité :

« Il est de très bon niveau, compris entre 96 et 98%, soit un taux supérieur à la moyenne en Rhône-Alpes. Alors que le taux de trains supprimés est faible, compris entre 0,8 et 1,6% ».

Gilles Desforges, conseiller municipal de Brignais, délégué aux transports et aux économies d'énergie, défend le tram-train :

« L'accident fut un grand choc, une grande déception pour tout le monde. Car à Brignais, ce système très efficace a eu un succès immédiat ».

Des couacs en série

Malgré une progression du nombre d'usagers, le tram-train n'a jamais fait consensus. Avant sa mise en circulation, il était déjà sous le feu des critiques. Aujourd'hui, les événements donneraient presque raison à ses

détracteurs. Le départ fut poussif : un an de retard pour l'Ouest lyonnais, dix mois de retard sur la ligne Nantes-Clisson. Les couacs se sont enchaînés. Voici quelques exemples relatés par Sud Rail :

- Le 3 septembre 2012, incident du tram-train 890056 sous le tunnel de Loyasse : des voyageurs bloqués pendant des heures.
- Mouvements et chutes de poteaux caténaïres.
- Difficultés récurrentes du matériel en hiver comme en été sous l'effet du froid ou de la chaleur.
- Problème de fermeture des portes.

La liste est longue pour des usagers de plus en plus excédés. Que ce soit sur des [blogs de particuliers](#) affectés ou encore sur des [sites de pétitions](#) en ligne, le tram-train nourrissait, avant même l'incident du 3 décembre, pas mal de [critiques](#).

Un transport « low cost »

Si beaucoup ont reproché le coût pharaonique, pour certains syndicalistes de la SNCF, au contraire, il s'agit d'un projet « low-cost ». Comme Patrick Mondon, délégué Sud-Rail :

« La situation actuelle sur l'Ouest lyonnais prouve que nous avons raison d'être contre le choix de la SNCF et du conseil régional de faire du ferroviaire avec une organisation et du matériel low-cost inadapté sur l'Ouest lyonnais ».

Il avance une raison : le coût.

« C'est un choix purement économique avec des conducteurs sous-payés. La SNCF a créé un nouveau grade – conducteur tram-train- avec un salaire de 1 200 euros net en début de carrière contre 3 000 euros en moyenne par mois pour un conducteur TER. Même chose au niveau de la formation : un conducteur TER fait neuf mois de formation contre trois mois pour un conducteur tram-train. Sans oublier qu'ils se trouvent seuls à bord ».

Une critique à laquelle la SNCF, jointe par téléphone, n'a pas souhaité répondre.

Un gain de temps faible

L'association SATALY n'a jamais vu d'un bon œil la présence du tram-train dans l'Ouest lyonnais. Blandine Merle accuse les instances d'avoir fait la sourde oreille à leurs revendications :

« Comme d'autres associations, nous avons demandé un doublement des voies, car le TER circulait sur une seule voie. Les différents organes décisionnels ont demandé notre avis sans en tenir compte au final. On nous a avancé des raisons de coût et de réalisation. Certains tronçons comme le Tunnel des 2 Amants avant Gorge-de-Loup ne pouvaient pas être doublés ».

Nadine Vachez s'interroge sur la viabilité d'un tel investissement :

« On gagne finalement peu de temps avec le tram-train, cinq minutes sur un trajet d'une demi-heure. Cela n'est pas considérable compte tenu de l'investissement occasionné. Notre principal souci est moins le temps que la fiabilité. Les usagers n'ont pas envie de circuler sur du matériel défectueux ».

Ce à quoi répond Eliane Giraud :

« On n'a pas fait le tram-train parce qu'on voulait faire un système low-cost. La Région voulait un transport innovant en milieu urbain pour répondre aux besoins des usagers ».

Reste à savoir si les usagers avaient réellement besoin d'un transport qui semble rouler sur des œufs.

MÉTROPOLE MOBILITÉ

La voiture perd du terrain dans les déplacements urbains

Comment se déplacent les habitants de la métropole

[Un jour moyen de semaine en 2015]

LA MÉTROPOLE DE LYON



59

communes

1,3 millions

d'habitants

+ 9% d'habitants
entre 2006
et 2015

4 054 000

déplacements
en 2015+1% [Entre 2006
et 2015]

0,99 voiture

par ménage

en 2015

1,11 en 2006



3,38

déplacements
jour/habitant

en 2015

3,62 en 2006

MODES DE DÉPLACEMENTS

42 % en voiture
(48 % en 2006)35 % à pied
(33 % en 2006)19 % en transports
en commun
(15 % en 2006)2 % en vélo
(2 % en 2006)2 % autres modes
(1 % en 2006)

NATURE DES DÉPLACEMENTS

26 %
liés au travail5 km moyenne
d'un déplacement17 km
pour une journée62 mn
par jour
(70 mn en 2006)27 mn
temps moyen
d'un déplacement
domicile-travail,
(23 mn en 2006)21 mn
temps moyen
d'un déplacement

Infographie : P. Villard

L'enquête « déplacements » menée en 2015 sous la conduite du Sytral avec une quinzaine de partenaires dresse le tableau de l'évolution des habitudes de déplacements des habitants de la Métropole depuis 2006.

La mobilité des habitants des 59 communes de la Métropole lyonnaise est en baisse. Certes, le nombre total de déplacements quotidiens en jour de semaine a augmenté de 1 % en près de dix ans, pour atteindre 4 054 000, mais la population a augmenté de 9 %. Résultat, le nombre de déplacements par habitant par jour tombe de 3,62 à 3,38. C'est le premier enseignement de l'enquête « déplacements » de l'aire métropolitaine menée d'octobre 2014 à

avril 2015, sous la houlette du Sytral avec une quinzaine de partenaires. Le périmètre d'études dépasse les frontières du Rhône mais les premiers résultats rendus publics portent sur la seule métropole où vivent 56 % des 28 000 personnes enquêtées.

Optimisation des déplacements

Cette baisse de mobilité peut s'expliquer en partie par le commerce sur internet, mais surtout par une optimisation des déplacements avec un passage plus faible par la case maison entre deux activités. Ce phénomène est une tendance observée au niveau national. Autre information majeure : la poursuite du recul par les métropolitains de l'usage de la voiture au quotidien et même sa possession.

Précieux pour les projets futurs

Les enquêtes « déplacements » répondent à une méthodologie standardisée nationale (ex-Certu, désormais Cerema, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) qui permet d'en comparer les résultats par rapport à des précédentes en un même lieu, mais aussi aux habitudes entre plusieurs agglomérations. C'est un outil précieux pour établir les Plans de déplacements urbains. Martial Passi, vice-président du Sytral et la Métropole de Lyon, a rappelé vendredi que la concertation pour le prochain PDU était en cours. L'objectif est son adoption en 2017. Il doit permettre de compléter les projets envisageables à l'horizon 2022 mais aussi d'établir la programmation du plan de mandat suivant qui décidera des opérations à mener d'ici 2030.

« La tendance de la baisse de la voiture observée en 2006 est largement confirmée »

Annie Guillemot,
présidente du Sytral

Ainsi à Lyon-Villeurbanne, 39 % des habitants n'ont pas de voiture et seulement 13 % ont deux véhicules ou plus. Des chiffres qui se rapprochent de ceux de la population parisienne. En 2015, 42 % des déplacements en jour de semaine des métropolitains lyonnais ont été effectués en voiture. Le chiffre était de 48 % en 2006. Dans le même temps, les transports en commun ont assuré 19 % de ces déplacements (+ 4 points) et la marche 35 % (+ 2 points). Le vélo a permis d'effectuer 2 % des déplacements et grimpe à 3 % à Lyon-Villeurbanne, tandis que d'autres modes (trains, transports propres aux entreprises, trottinettes, etc.) représentent 2 % de ces trajets. Le recours à la voiture reste toutefois sensiblement plus important chez les habitants de la couronne de la Métropole lyonnaise : 57 %, en chute tout de même de 3 %.

François Samard

Une course automobile dans Paris ? Une initiative anti-pédagogique

Communiqué du 21 janvier 2016

Sous la pression des constructeurs automobiles et sans la moindre concertation, la maire de Paris, soutenue par le ministre de la Ville, veut organiser, le 23 avril, une course de voitures électriques en plein cœur de Paris. La FNAUT, la Fédération des usagers de la bicyclette, Rue de l'Avenir et les Droits du Piéton dénoncent cette valorisation anti-pédagogique de la vitesse automobile.

Une contribution à l'insécurité des déplacements, une initiative déplacée

Cette promotion inattendue et consternante de la vitesse (230 km/h annoncés !) sous prétexte d'écologie est perverse : on sait que la vitesse est la cause principale des accidents routiers.

Elle est totalement contradictoire avec la volonté affirmée par ailleurs d'apaiser Paris, d'y réduire la place de la voiture, d'y encourager la marche et l'usage du vélo par la généralisation des zones 30.

Bien loin d'être « *un signal fort adressé au monde* », cette initiative est nocive pour l'image internationale de Paris : imagine-t-on un tel rodéo à Copenhague ou Amsterdam, villes où la voiture a été remise à sa juste place sans être exclue et où le bien-être des habitants est une priorité des élus ?

La voiture électrique n'est pas la solution miracle

La voiture électrique permet de réduire le bruit et la pollution locale de l'air. Mais elle est aussi encombrante et accidentogène que la voiture thermique, son usage *généralisé* est donc inadapté au milieu urbain : il n'est justifié que dans le cas des flottes captives (taxis, voitures partagées, livraisons).

La voiture électrique est en réalité une fausse bonne idée : son cycle de vie n'est pas nécessairement moins émetteur de gaz à effet de serre que celui de la voiture thermique (1).

Les coûteuses subventions accordées à la voiture électrique et aux équipements de recharge, financées par les contribuables, sont inéquitables : elles bénéficient surtout à des ménages aisés.

L'obsession de la traction électrique conduit à des absurdités : alors que 4 000 bus thermiques RATP ne sont responsables que d'une part négligeable de la pollution de l'air à Paris, leur remplacement par des bus électriques deux fois plus coûteux va mobiliser plus d'un milliard d'euros, au détriment d'investissements (couloirs réservés aux bus) permettant d'attirer de nouveaux automobilistes au transport collectif.

La recherche légitime de progrès technologiques ne doit pas servir à promouvoir l'usage de la voiture. La mobilité durable passe en priorité par une réduction de cet usage, quel que soit le type de motorisation, c'est-à-dire par des changements de comportements.

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, Rue de l'Avenir, Fédération des Usagers de la Bicyclette, Les Droits du Piéton.



Contacts presse

FNAUT : Bruno Gazeau, président, tél. 06 76 73 31 09 ; Jean Sivardière, vice-président, tél. 04 76 75 23 31.

Rue de l'avenir : Anne Faure, présidente, tél : 01 43 27 50 74.

FUB : Claude Lievens, vice-président, tel : 06 13 18 26 21.

Les Droits du Piéton : Jean-Paul Lechevalier, président, tel : 06 86 79 33 23.

(1) Voir en particulier un article paru le 12-12-2015 dans l'hebdomadaire britannique *New Scientist*.