



La lettre de Lyon Métro Transports Publics n° 4

Membre de la FNAUT

Le mot du président

Cette quatrième lettre de LMTP essaye de préfigurer un mode de relation avec nos adhérents qui se veut également plus proche des usagers des transports publics. Notre rôle de force de proposition par l'élaboration de dossiers sur l'évolution du réseau TC à court ou moyen terme ou de dossiers de prospective à un horizon beaucoup plus lointain reste une fonction essentielle de notre association. Cependant nous ne devons pas perdre de vue que nous sommes également une association d'usagers des transports publics qui doit être à leur écoute pour faire remonter leurs remarques vers les responsables concernés.

Cette année, nous avons produit le dossier sur l'évolution du réseau de surface dont l'actualité n'est pas à rappeler puisqu'il coïncide avec l'élaboration par le SYTRAL du projet Atobus dont, en l'état des informations disponibles à ce jour, un grand nombre de dispositions sont cohérentes avec nos propositions.

Nous avons participé activement à l'actualité locale en prenant clairement position contre le projet de localisation du Grand Stade, en participant aux réunions de concertation avec Keolis, aux comités de lignes de la SNCF, ainsi qu'aux activités du Conseil de Développement du Grand Lyon concernant principalement le Scot, le projet de réforme territoriale, le plan climat ainsi que la commission Aménagement-Déplacements.

Notre association est membre de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) et participe activement à ses activités, conseil National et bureau, ainsi qu'en tant que tête du réseau thématique transports urbains.

Billet d'humeur

LMTP demande avec insistance que les travaux de prolongement du métro à Oullins soient dans la foulée conduits jusqu'au site de l'hôpital Sud. Il suffit de se rendre à cet hôpital pour constater le besoin urgent d'une desserte par un TC lourd. Accès en voiture pas facile, absence d'itinéraire direct, et vu le nombre de véhicules en stationnement interdit et dangereux (sur trottoirs, espaces verts, îlots,...) il est urgent d'agir et de réagir d'autant que ce site est encore en cours d'extension (facultés).

Lors de vos déplacements en TC, vous constatez ou subissez un retard, une panne, une anomalie, un dysfonctionnement... Faites nous un bref compte rendu, nous le transmettrons à l'exploitant KEOLIS. lyonmetro-tp@wanadoo.fr

Les couloirs bus à la lyonnaise : Encore du chemin à parcourir pour arriver au BHNS*

Toujours en recherche d'innovation et de performance, pour mieux satisfaire leur clientèle, les transports collectifs vantent aujourd'hui le concept de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : cette expression désigne du matériel circulant en site propre et assurant un niveau de service supérieur aux lignes de bus conventionnelles, en termes de fréquence, vitesse, régularité, confort et accessibilité.

En Région Lyonnaise, de nombreuses actions ont déjà permis d'améliorer la vitesse commerciale et la capacité sur des secteurs donnés, mais un problème majeur subsiste : celui du confort. Il y a environ 30 ans, le pavé belge « TRIEF » avait été présenté comme la panacée permettant d'améliorer le confort des bus. On subit aujourd'hui partout les défauts d'usure de ce revêtement.

Il y a bien sur le phénomène d'orniérage, particulièrement accentué lorsqu'un nombre important de bus circulent sur le même itinéraire : exemple à la Part Dieu, devant la gare, ou encore sur le tronçon Lafayette/Tolstoï emprunté par la ligne C3. Mais on a souvent pu remarquer que le Grand Lyon, lorsqu'il « resurface » une voirie avec couloir bus, ne refait que la partie de la chaussée ouverte à la circulation générale alors que le couloir bus, pour mieux se distinguer visuellement, reste en pavés auto bloquants. A l'arrivée, les deux surfaces sont souvent disjointes, ce qui augmente l'inconfort.

Contrairement au tramway où tous les réseaux sont déplacés avant la réalisation de la plate forme, les nouveaux couloirs bus ou « sites propres » hors voiries sont réalisés en conservant, dessous, tous les réseaux, en particulier « les traversants » : eau, gaz, EDF, PTT, etc. Il arrive (manque flagrant de coordination) que sitôt le revêtement neuf réalisé, de nouveaux travaux soient entrepris, laissant des bosses ou des trous.

De plus, en zone urbaine dense les plaques d'égouts, parfois en pente, les bouches à clés du service des eaux, du gaz, de l'électricité, etc. sont souvent situées dans la zone de roulement du bus. Pour en être convaincu, il suffit de circuler sur les lignes C3 et 11, mais aussi 25, 28 pour n'en citer que quelques unes... Ceci contribue à une détérioration très rapide du matériel roulant, ce qui a non seulement comme conséquence un coût élevé pour la collectivité mais encore nuit fortement à l'attractivité du réseau par le manque de confort ressenti au quotidien par les usagers : balancement, perte d'équilibre pour les usagers debout.

L'agglomération lyonnaise a encore quelques pavés de trop pour entrer dans la nouvelle ère du BHNS.

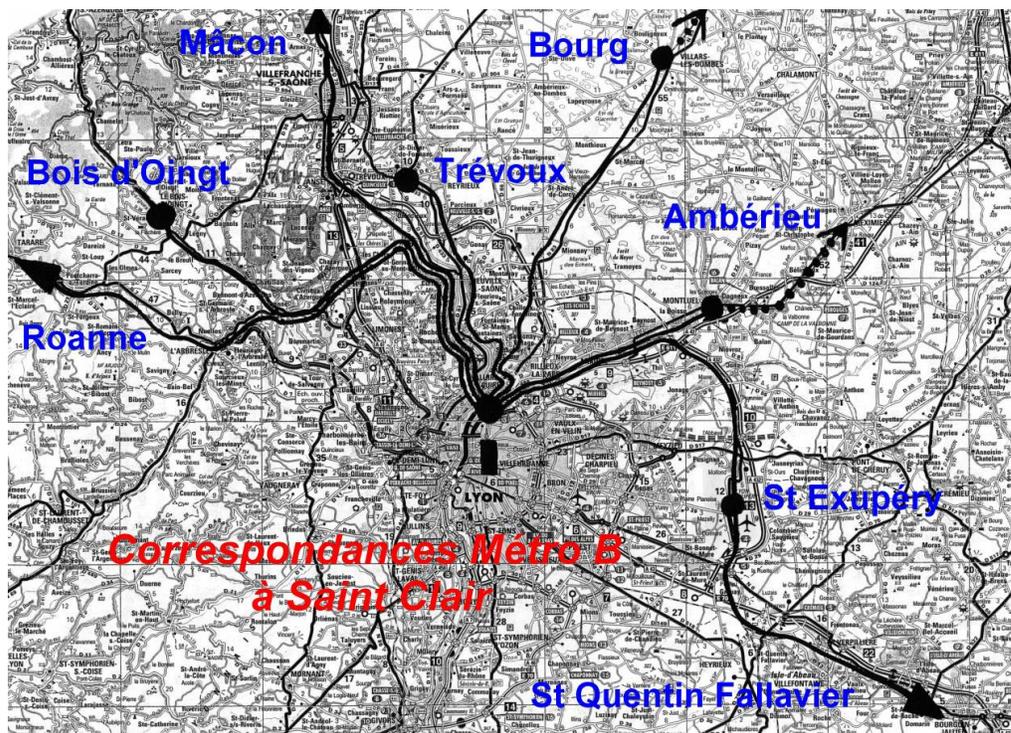
Proposition de réouverture de la halte Saint-Clair en liaison avec l'arrivée du métro

Il suffirait d'une rénovation des quais (150m.) et de la modernisation des accès pour pouvoir accueillir 5 lignes TER en provenance de Montluel/Ambérieu-Villars les Dombes-Bourg, Trévoux, Macon, Roanne, Val d'Azergues (Paray-le-Monial)

A terme, avec le « by-pass » de Saint Exupéry, on pourrait y faire arrêter des trains vers Saint André le Gaz.

A Saint-Clair, les usagers trouveraient des correspondances entre ces différentes lignes, la proximité du métro B pour la Cité Internationale (à seulement 1 station), et au-delà vers Charpenne (correspondances entre les lignes A & B), les 2 lignes Cristalis C1 & C2 et différentes lignes de bus.

Cette nouvelle gare, comme celles de Jean Macé et d'Oullins, permettrait de limiter les ruptures de charges et les correspondances des usagers venant du Nord Ouest et Nord Est de l'agglomération, tout en déchargeant notablement la gare et la station de métro Part Dieu.



Prime « transports » : un an après, un bilan difficile à mener

Une prise en charge des frais de transport domicile/travail prévue par la loi

Jusqu'au 1er janvier 2009, seuls les employeurs de la région parisienne participaient aux frais de transport public de leurs salariés. Depuis cette date, l'indemnisation des frais de transports publics des salariés entre le domicile et le lieu de travail devient obligatoire pour tous les employeurs, y compris en province.

Cette prise en charge est faite dans les conditions suivantes :

- à hauteur de 50 % des frais occasionnés pour le motif TRAVAIL (mais l'employeur peut aller au-delà de ce plafond)
- la compensation couvre le trajet entre la résidence habituelle et le lieu de travail
- la prise en charge par l'employeur couvre l'intégralité du trajet effectué en transport collectif : si plusieurs abonnements sont nécessaires à la réalisation de ce trajet, l'employeur prend en charge 50 % de ces différents titres d'abonnements (par exemple, un abonnement hebdomadaire de la SNCF complété par un abonnement de bus urbains)
- le délai de remboursement est fixé au mois suivant celui pour lequel les titres ont été validés et le remboursement est réalisé au vu de justificatifs
- Les services publics de transports de voyageurs ainsi que les services publics de location de vélos sont pris en compte
- éventuellement et sous certaines conditions, il peut y avoir prise en charge de frais de carburant pour certains salariés. Un décret (n° 2008-1501 du 30 décembre 2008) définit les conditions des prises en charge

- Le non respect de cette obligation de remboursement est sanctionné de l'amende prévue pour les contraventions de quatrième classe (750 € pour les personnes physiques et 3 750 € pour les personnes morales)
- la mention sur le bulletin de paie est obligatoire.

Inscrire les transports publics dans une réflexion d'entreprise

Les objectifs de la loi étaient de plusieurs natures :

- prendre en compte la vulnérabilité des ménages lors des déplacements obligatoires domicile/travail,
- promouvoir les transports collectifs et inscrire ces transports collectifs dans une démarche de déplacements liés aux emplois, déplacements que l'on pourrait qualifier de « déplacements professionnels ».

Un an après : des interrogations subsistent

Plusieurs difficultés sont très vite apparues, dont certaines ne sont pas encore complètement levées :

- la **notion de déplacements pour « convenances personnelles »** reste suffisamment floue pour que les employeurs aient des difficultés à accorder la prime qui est réservée à l'usage domicile/travail
- la **compensation « transports » renchérit le coût salarial** : le droit au remboursement de ces frais de transports acquis pour le salarié commence à faire réfléchir les employeurs qui prennent en compte ce qu'ils assimilent à une « taxe » c'est-à-dire un renchérissement du coût unitaire du « salarié ». Dans ces conditions, les employeurs ont tout intérêt à trouver un salarié résidant près de son emploi pour éviter ce surcoût. Cette appréciation est très souvent mise en avant par l'employeur (notamment du secteur privé) même s'il bénéficie de l'exonération des contributions sociales sur cette compensation.
- Par un jeu de domino, le salarié en recherche d'emploi a également intérêt à taire cette revendication car elle agit comme un discriminant pour l'accès à embauche.

A ces difficultés s'ajoute la **quasi impossibilité de dresser un bilan quantitatif** puisqu'aucun organisme n'est chargé de ce bilan et que ces montants exonérés des prestations fiscales ou sociales habituelles ne peuvent être facilement appréhendés. Il y a donc fort à parier que nous retrouverons des revendications sur ce thème dans les prochains mois. Déjà, des organismes cherchent à aborder ces questions :

- le colloque international de l'AISLF (Association Internationale des Sociologues de Langue Française) a retenu le thème « les mobilités éprouvantes. (Re)connaître les pénibilités des déplacements ordinaires » pour son congrès de fin mars 2010
- thème également sous-jacent à l'étude d'impact des transports en commun de la région parisienne sur la santé des salariés et des entreprises (janvier 2010 - Technologia).

Pour en savoir plus :

- Loi de financement de la sécurité sociale pour 2009, article 20 relatif à la prise en charge des frais de transports personnels.
- Décret n° 2008-1501 du 30 décembre 2008 – JO du 31 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés.

Comité de rédaction : Jean TORRIERO, Edmée RICHARD , Eric TOURNIQUET, Bernard VERDIER, Geneviève LAFERRERE
 Chef de publication : Maurice ABEILLE