



Région Rhône Alpes  
Syndicat SUD-Rail de Lyon  
2 rue Claudius Collonge  
69002 Lyon



Lyon, le 20/05/2011

- Destinataires :
- *Madame la Ministre de l'Ecologie, du développement durable, des Transports et du logement.*
  - *Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Transports.*
  - *Monsieur le Président du Conseil Régional Rhône-Alpes (copie aux groupes politiques).*
  - *Madame la Vice-Présidente (Transports) du Conseil Régional RA.*
  - *Mesdames, Messieurs les Conseillers Régionaux de la Région RA.*
  - *Monsieur le Président du Conseil Général (copie aux groupes politiques).*
  - *Monsieur le Maire de Lyon et président de la Courly.*
  - *Monsieur le Directeur Général de l'EPSF.*
  - *Monsieur le Président de RFF.*
  - *Monsieur le Président de la SNCF.*

Mesdames, Messieurs,

Par la présente nous vous alertons sur les conditions de mise en exploitation du Train-Tram DUALIS prévu initialement pour septembre 2011 sur le réseau ferroviaire de l'Ouest Lyonnais.

La Direction Régionale de la SNCF a présenté le 27 avril au Comité d'Etablissement de la Région SNCF Rhône-Alpes le dossier de consultation sur l'exploitation du Train-Tram sur les lignes ferroviaires de l'Ouest-Lyonnais.

Après plusieurs mois d'une pseudo-concertation avec les organisations syndicales, la direction n'a toujours pas fourni les informations indispensables permettant aux élus de se déterminer sur ce dossier dont des éléments essentiels relatifs à la sécurité ferroviaire et à fortiori celle des cheminots et des usagers.

Les élus du CE de la Région SNCF Rhône-Alpes n'ont donc pas été en mesure de se prononcer sur ce projet et ont refusé à l'unanimité d'émettre un avis sur cette consultation.

Une motion a par ailleurs été adoptée à la majorité pour demander l'arrêt de la mise en œuvre de ce projet en l'état.

Lors de la séance plénière du CE nous avons appris d'autre part que la direction SNCF n'avait pas encore obtenu l'Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale de l'EPSF, à ce titre, et sous réserve des informations que nous n'avons pas pu obtenir de la direction de la SNCF, il nous semble indispensable que des réponses et des solutions soient apportées au préalable sur les sujets suivants :

- l'exploitation du Train-Tram DUALIS va se faire sur trois lignes de l'ouest lyonnais (dont une - Lyon St Paul / Sain Bel - dès l'automne), trois lignes existantes du Réseau Ferroviaire National sans interconnexion avec le réseau urbain. Elles sont non dédiées au Tram-Train car en « co-circulation » avec des trains "classiques" (X73500,

Fret,...). C'est un réseau en voie unique banalisée, cadencé, saturé et complexe dont les fortes contraintes ont déjà entraîné des franchissements de signaux malgré le haut niveau de formation des conducteurs de ligne qui conduisent actuellement sur ce réseau.

- le Train-Tram DUALIS, en raison notamment de son poids à vide et du type de suspension, présente des problèmes de déshuntage (supérieurs à 3 minutes !?) et donc de non-activation des signaux derrière son passage (concrètement, cela signifie que lorsqu'un train occupe un canton, le train qui suit a le signal au vert l'autorisant à entrer dans le canton occupé). C'est le cas aussi du matériel X73500 qu'il va croiser sur les lignes de l'Ouest Lyonnais qui est le matériel qui génère actuellement la majorité des incidents de signalisation de ce type.
- les Trains-Trams présentent des caractéristiques de moins grande résistance aux collisions qu'un train normal, à ce titre l'EPSF aurait demandé le rabaissement de la vitesse d'approche aux passages à niveaux à 70 km/h sans visibilité supérieure à 200 mètres. Par contre, en contradiction avec ces consignes de l'EPSF, la SNCF a décidé d'abaisser la VISA (Vitesse Imposée Sécuritaire d'Approche) de 200 mètres à 100 mètres pour les CRTT (conducteurs envisagés sur ces Trains-Trams).
- la mise en œuvre du secours est complexe avec les rames Train-Tram DUALIS et n'est d'après nous pas conforme aux règlements de l'EPSF. Cela aura des conséquences importantes en terme de délais d'intervention et donc d'exploitation, particulièrement en cas de défaut d'alimentation électrique.
- en terme de classement UIC, la maintenance de l'infrastructure serait sous-évaluée et sous-dimensionnée pour un matériel qui freine et accélère fort, léger en structure (en cas de choc) mais lourd en charge : X73500 = 75 tonnes en pleine charge, DUALIS = 67 tonnes à vide et jusqu'à 325 personnes autorisées en surcharge (soit 96 tonnes au total).
- des PN (passages à niveaux) dangereux qui n'ont pas été modifiés ou aménagés (contrairement à Aulnay/Bondy) et toujours la possibilité de rencontrer des obstacles inopinés sur le parcours.
- un fort taux de sollicitation du matériel avec un faible temps d'immobilisation et donc une pression forte sur la remise à disposition. Polyvalence importante des agents d'entretien du matériel de l'atelier de l'Arbresle.
- baisse importante du niveau de formation des conducteurs de Train-Tram : 67 jours au lieu de 200 jours pour un conducteur de ligne.
- un matériel inadapté pour l'Equipement Agent Seul, sans porte d'accès, ni fenêtre conducteur, juste des écrans de contrôle de trop petite taille pour s'assurer que rien ne s'oppose à un départ en toute sécurité.
- aucun agent d'accompagnement (Contrôleur) pour la protection des obstacles ou participer aux opérations de secours et de prise en charge des usagers en cas d'accident.
- la suppression du contrôleur systématique va entraîner des conséquences néfastes pour les usagers avec une absence d'information en situation perturbée et plus aucune assistance en cas de voyageurs malades ou victimes d'un malaise.

- la suppression du contrôleur va engendrer une hausse de la fraude et inévitablement de l'insécurité dans ces trains (actes d'incivilités, agressions envers les usagers, détérioration du matériel).
- L'instauration de deux modes de contrôle (30 à 40 % d'accompagnement systématique et 60 à 70 % de contrôle en brigade) avec le même personnel contrôleur, dédié à l'Ouest Lyonnais, qui alternera entre ces deux missions crée un risque évident en terme de « sureté » pour le contrôleur lorsqu'il se retrouvera seul face à un contrevenant verbalisé par la brigade de contrôle à laquelle il aura participé. Les contrôleurs interviennent actuellement sur l'ensemble des lignes du TER et au-delà, ce qui permet d'éviter ce risque.

La direction de la SNCF, avant tout préoccupée par la recherche d'économies, entend malgré tout passer en force sur ce dossier car les questions qui restent sans réponses remettent clairement en cause les principes mêmes de son projet :

- Baisse de la qualification et de la formation des agents de conduite du Train/Tram.
- Suppression de l'accompagnement systématique par un contrôleur.

L'accumulation de ces différents facteurs de risques aboutit à une baisse généralisée des exigences en termes de sécurité des circulations et des personnes.

Pour le syndicat SUD-Rail, les usagers de l'Ouest Lyonnais et des TER ne sont pas des voyageurs de seconde zone et sont en droit de bénéficier du même niveau de sécurité que dans un TGV !

Il est urgent que les collectivités locales et les acteurs du secteur ferroviaire prennent leurs responsabilités sur ce dossier en revoyant les conditions de mise en exploitation du Train-Tram sur le réseau ferroviaire de l'Ouest Lyonnais s'ils veulent garantir la sécurité des circulations, des cheminots et des usagers.

Il nous semble par ailleurs indispensable d'associer étroitement les usagers et les organisations syndicales de la SNCF à la recherche des solutions à mettre en œuvre pour permettre la circulation en toute sécurité du Train-Tram DUALIS sur l'Ouest Lyonnais.

Pour SUD-Rail, la conduite des trains sur le Réseau Ferré National doit être confiée à des conducteurs de ligne avec un haut niveau de formation, les trains régionaux doivent être systématiquement accompagnés par un contrôleur, l'entretien de l'infrastructure doit être adapté, enfin le matériel roulant doit être conforme aux contraintes de circulation sur le Réseau Ferroviaire National.

Dans l'attente d'une réponse de votre part sur ces différents sujets, nous restons à votre disposition pour vous apporter les éléments d'appréciations que vous jugeriez utile.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour SUD-Rail Lyon,

Stéphane BOULADE

Eric MEYER

Sébastien GILLET