

Contribution personnelle de Joël DUBOS (Vice-président de DARLY et de la FNAUT-AuRA)

DEBAT sur le NFL réunion de clôture du 11 juillet 2019

En préambule, je voudrais remercier la CNDP d'avoir permis l'organisation de ce débat, et remercier plus particulièrement la CPDP pour son écoute des acteurs des territoires et pour avoir su élargir le champ et le périmètre de la consultation au-delà du projet présenté dans le dossier du MO. C'était indispensable. Et des remerciements aussi à tous les représentants du MO et autres acteurs de ce débat de l'expert au simple citoyen qui ont enrichi ce débat.

Cela étant dit, je voudrais préciser d'où je parle :

DARLY, coordination de 20 associations de défense de l'environnement et de promotion des modes de déplacements autres que la voiture « solo » sur l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, constitue un véritable réseau citoyen acteur de la mobilité.

Née en 1995 de la fusion d'associations œuvrant dans ces domaines depuis 1986, elle fait la promotion des transports en commun.

Elle promeut notamment :

- les modes de déplacements doux (piétons, vélos, rollers), l'aménagement de zones 30 km/h, le « partage de la rue et de l'espace public », la mobilité moderne, réellement adaptée à nos besoins et non subie...,**
- la lutte contre les pollutions, les nuisances et les gaspillages dûs à notre organisation des transports : le tout route, le fret routier.**

DARLY est adhérente à la FNAUT et à FNE.

Nous participons depuis l'origine à quasiment tous les débats, consultations, concertations, enquêtes publiques, ateliers sur l'urbanisme, les transports, le climat...

1) "Quel regard portons-nous sur les enseignements que la commission tire du débat ? Est-ce qu'il reste des points à traiter ?"

- Sur le Débat lui même :

Lors de notre rencontre avec la CPDP avant l'ouverture du débat, tout en constatant que celui-ci arrivait bien tard, nous avons exprimé notre intérêt pour que soit abordé tous les sujets (les grands projets Lyon-Turin, CFAL...),

Nous avons demandé que le MO mette à disposition toutes les informations nécessaires à la compréhension des enjeux de ces projets et que l'aire de « concertation » soit étendue à l'AML. De ce point de vue, la CPDP a répondu en grande partie à nos attentes, même si il y a quelques trous dans la raquette.

Sur les enseignements de ce débat :

- Sur les transports du quotidien et l'urgence à intervenir**
 - desserte actuelle jugée insuffisante**
 - des suggestions d'ouverture de lignes ou gares**
 - le plan de mobilisation n'est pas suffisant et le NFL trop lointain**

Oui on est d'accord, on ne peut pas attendre 2040/2050, il faudra des actions plus rapides pour donner de la souplesse, fiabilité, régularité, et augmenter les fréquences ; Il faut Agir sans attendre et non l'inverse !

– **Sur l'opportunité du projet et ses objectifs**

- un consensus, le transfert modal est un impératif (environnement, saturation)
- la désaturation du noeud indispensable pour beaucoup
- objectifs de doublement des circulations voyageurs acceptés voire jugés insuffisants

Oui, le transfert modal est un impératif, la désaturation du NFL et doubler le nombre de voyageurs sont indispensables, mais pour ce faire, il faudra réaliser les grands projets concomitamment aux mesures d'urgences nécessaires et qu'il faudra réaliser sans attendre 2040. Il ne faut pas persévérer dans les travers des années 70 traduits par l'expression : pour les routes ont élargie, pour le ferroviaire on réfléchit.

- doublement fret sujet à caution
- un doute sur la capacité à financer

Sur le doublement du fret et le financement, nous sommes dubitatifs quant à la volonté des autorités à mener la politique ambitieuse nécessaire pour mener à bien ces grands projets et réaliser les objectifs qui leur sont attachés. Nous attendons cela depuis 2001 (débat sur le CFAL).

Nous sommes d'autant plus dubitatifs que ce ne sont pas les dernières mesurètes baptisées écotaxe sur l'aérien et la diminution de l'exonération de TVA des PL qui va alimenter au niveau nécessaire les fonds dont l'AFITF a besoin (Agence de Financement des Infrastructures de Transports en France).

- **1) Taxe sur les billets d'avion rapportera 182M€ alors que la non taxation du kérosène coûte 3,7Md€ à l'Etat.**
- **2) 2Cts € de TVA sur le carburant des transports routiers soit 140M€ alors que les transporteurs bénéficient encore de 1,2Md€ d'allègement de TVA.**
- **Au total 322M€/an pour l'AFITF alors qu'elle a un déficit de 570M€.**

Sur le RER à la lyonnaise

- le rôle des différentes gares de la métropole lyonnaise
- nécessité d'un maillage entre ferroviaire et transports urbains, tarification unique, desserte cadencée, meilleure utilisation des gares (Venissieux, Oullins, J. Macé, Perrache, voire création d'une nouvelle gare St Clair)

Oui, 100% d'accord mais il faut ajouter dans cette liste des gares du maillage ferroviaire la gare de Saint-Exupéry ; car il ne faut pas considérer cette gare comme une halte d'aéroport. Il y a un bassin de vie dynamique sur ce secteur depuis l'Est Lyonnais jusqu'aux portes du Nord Isère (Bourgoin) et porte de l'Ain (Ambérieu) qui n'a pas besoin d'aller systématiquement à la Part-Dieu pour prendre un train en direction de Paris, Strasbourg, Grenoble, Chambéry... et même Saint-Etienne et le Pays viennois sont concernés par ce développement de liaisons intercity hors des gares centrales.

- desserte de St-Etienne

Elle passe par l'aménagement de la liaison Givors – Brignais – Lyon... et des aménagements spécifiques Voir d'ailleurs le Cahier d'Acteur de SNCF Mobilités...

- positions contrastées sur hub de la Part Dieu et le rôle de St-Exupéry

Part-Dieu peut conserver son rôle de Hub, mais il ne sert à rien de vouloir tout concentrer au même endroit. Il faut raisonner à une autre échelle, celle d'un HUB de l'AML composé de 3 gares principales ;

Attractivité, développement économique

- constat partagé du rôle du ferroviaire dans l'attractivité économique de la métropole, de la région (fret, accès aux emplois aux services, etc.)
- points de divergence entre concentration des emplois sur la Part-Dieu et répartition sur d'autres pôles

Là encore nous sommes d'accord avec ces enseignements et notre position diverge de celle des élus et candidats aux prochaines élections à Lyon et à la Métropole. Nous sommes plutôt de l'avis de Mme Éléonore LACROIX, Directrice du département Études générales, Développement et Territoires de RATP group qui nous a dit lors de l'atelier « déplacements du futur », « *qu'a trop concentrer les services dans un même lieu on finit par vite atteindre les limites* ». Et tous les spécialistes de RO (recherche Opérationnelle) et de la rhéologie vous diront que créer un gros tube dans un réseau, vous créez des surpressions (goulets d'étranglements) aux extrémités.

– Cependant, à propos du développement économique, je voudrais vous donner 2 citations.

– Citation : René DUBOS Biologiste Canadien né à Brice sous Forêt 95 le 20 février 1901, décédé le 20 février 1982 :

1) Des rapports avec la terre basés exclusivement sur l'utilisation de celle-ci en vue de la croissance économique ne peuvent que mener à sa dégradation, en même temps qu'à la dépréciation de la vie humaine.

2) L'un des pires démons de la civilisation technologique (celle que nous vivons) est la soif de croissance, laquelle est attirée par d'innombrables facteurs institutionnels, allant du prestige international à la promotion immobilière et à d'autres formes de publicité commerciales. [Les dieux de l'écologie 1973]

Sur le fret et le CFAL

- volonté politique ??? **Pas sûr** ; et forte demande de développer le transport fret par le rail
- Oui, mais où ?**
- un objectif partagé, le fret ne doit plus passer par le centre de Lyon, des avis divergents sur la manière de le faire,
- réaliser le CFAL en tout ou partie, **Non ce n'est pas le CFAL en tout ou partie, c'est le CFAL en totalité !!!** les accès alpins au Lyon-Turin ; **Oui !**
- le développement du fret ne doit pas se faire au détriment des trafics voyageurs ; **évidemment !!!**

Sur la desserte des métropoles

- interdépendance des noeuds lyonnais et grenoblois
- spécificité de la desserte de St-Etienne
- nouveaux enjeux de desserte de Clermont-Ferrand

Pour bien répondre à ces questions, mais d'une manière plus générale, il faut accéder aux données des fréquentations des lignes, des O/D (Origines/Destinations) des voyageurs, mais dont on nous a dit durant ce débat qu'elles sont confidentielles. Cela n'est pas admissible, sur ce point, le débat n'a pas répondu à la question, c'est un des points qu'il faudra reprendre et approfondir par la suite.

Sur les deux options (surface ou souterrain)

- un sujet clivant, des argumentaires développés (coût, insertion, nuisances) pour chacune des options, collectivités soutenant l'option souterrain, associations l'option en surface

Nous ne sommes pas surpris de ce clivage, il est déjà présent dans le rapport de 2011 de Mme Marie-Line MEAUX. Déjà en 2009/2010 les représentants des collectivités avaient rejeté l'option développement de Saint-Exupéry au bénéfice de la solution Part-Dieu, « et surtout la solution souterraine ».

Sur le phasage ou véritable alternative

- une demande quasi-unanime, réaliser ST FONS GRENAY le plus vite possible

Oui, mais avec le CFAL Nord depuis Ambronay jusqu'à Grenay ! Et, en prenant garde aux protections des riverains, autre point à développer.

- **Sur les éclairages apportés par les études complémentaires** sur le phasage ouvrent la perspective de scénarios alternatifs, dont l'un permet de ne pas réaliser la section centrale du nfl

De notre point de vue ces scénarios sont à affiner à partir des fréquentations et O/D des liaisons actuelles et avec des études commerciales d'évolution de clientèle.

Sur la coordination des AOT

- deux sujets récurrents : le maillage ferroviaire et transports urbains, la tarification unique pour un fonctionnement type RER

- une coordination accrue des AOT (AOT unique sur l'aire urbaine évoquée)

Evidemment !

2) Ce que le débat a permis d'aborder, et ce qu'il reste à traiter ?

– **Ce que le débat a permis d'aborder et mis en évidence :**

Il a permis de faire s'exprimer des populations et de leurs représentants qui n'avaient pas été conviés aux ateliers du NFL en 2009/2010. Et de ce point de vue c'est intéressant car on perçoit bien la dicotomie des raisonnements qui, pour les populations extérieures au centre ville veulent le développement de services ferroviaires de proximité, sur leur bassin de vie alors que les décideurs (élus, acteurs économiques ...) souhaitent au nom du sacro-saint développement économique tout concentrer en un même lieu.

Mais ce débat a aussi montré toute la complexité du système ferroviaire.

Aussi, on avait par moment l'impression qu'il y avait deux débats en un.

Un débat sur des fonctionnalités techniques de circulation (la vision du MO),

Un débat sur les services attendus (la vision du public),

Et personne entre les deux pour dire précisément Ok ! Moi, AOT ou AOM, payeur, je suis prêts à financer cela !

Mais ce débat a aussi fait ressortir nos propres paradoxes de nos modes de vie, de consommation... Commerces de proximités versus grandes surfaces ; densification des métropoles versus étalement urbain, maison individuelle...

– **Les limites d'une approche globalisante tiennent entre autre à l'équivocité de tout changement ; ce qui est progrès pour les uns l'est souvent au détriment du bien-être des autres. Par exemple, La diminution de la mortalité routière par la limitation de la vitesse à 80km/h sur les routes départementales a pour contrepartie des contraintes pour**

l'ensemble des automobilistes (Ces contraintes anéantissent le plaisir de conduire de ceux dont la vie a été épargnée grâce à ces mesures).

Autre exemple : l'amélioration des dessertes des métropoles régionales (Grenoble, Valence, Clermont-Ferrand...) par des TER directs sur la Part-Dieu privera les habitants des territoires traversés d'opportunités de transports « écologiques » et les cantonnera dans un rôle de « ruminants » qui regarde passer les trains... (Ex :St-Priest 177T/j en moyenne dont 145T voyageur/J (2 sens confondus) et seulement 20 arrêts/J/sens).

- **Aussi je pense que nous n'utilisons pas le bon thermomètre pour prendre la température de nos sociétés...**
- **nous vivons l'ère de « l'économisation » de la société, qui déborde du concept de « marchandisation ». Le modèle général sur lequel s'alignent tous les mécanismes sociaux, les institutions, la consommation, les loisirs, les personnes elles-mêmes dans la gestion de leur existence est celui de l'entreprise, avec le but de valoriser le capital. Tout est organisé, géré sur le modèle économique ; et là, je pense que l'on est pas sur les bons rails . On perd les dimensions informelles des relations sociales, et à leur place s'imposent des relations utilitaires, le plus souvent marchandes.**
- **Voilà pourquoi vouloir se déplacer à 600 ou 1200km/h comme envisagé dans les projets de MAGLEV ou HYPERLOOP me paraît incongru. Combien de personnes transportées, et à quel coût ?**
- **Je pense qu'il faut sérieusement corriger notre modèle et changer de thermomètre pour prendre aussi la qualité de vie, le bien être comme indicateur.**

- **Ce qu'il reste à traiter :**

Comme on dit familièrement, nous avons mangé notre pain blanc ; ce qu'il reste à traiter : Qui va décider, financer, quoi, ou, quand, comment... Mais avant, il faudra **Instaurer une AOM sur l'AML ,un observatoire des transports sur l'AML avec tous les représentants des acteurs de ce débat, s'entendre et décider du phasage de ces opérations :**

• **Quels seraient les priorités ?**

- **Mettre en place une AOM et un observatoire sur l'AML,**
- **La modernisation des lignes (électrification, ERTMS, ...)**
- **La réalisation du CFAL NORD,**
- **Le passage à 4 voies Saint-Fons – Grenay,**
- **Le doublement du virage de Saint-Fons et le passage sur le Rhône vers Givors,**
- **La réalisation des grands projets Lyon-Turin, CFAL Sud, Rhin-Rhône Sud, Pocl**
- **la future plateforme de chargement des poids lourds située entre l'aéroport et la zone logistique de Saint-Quentin Fallavier**
- **Mettre en place les services de RER et les rabattements et connexions entre les gares et les TCL.**
- **Développer des modes de financements nouveaux, « innovants »...\$; Sur les besoins en financement, voir les rapports RIVIER 2005... PUTALAZ 2012... MEAUX... 2011**