

POCL- Contre-expertises

**Comment un projet d'une telle ampleur
peut il reposer sur
des piliers aussi fragiles ?
se demandait Philippe Charlot en juin 2013**

Notre demande portait sur la ligne LGV1 Paris-Lyon actuelle

Coordination des associations du
Beaujolais

Le trafic de la LGV1: nos questions de départ

- L'augmentation du nombre de voyageurs (à vérifier) aboutirait à la saturation de cette ligne (à vérifier) et justifierait de la doubler par la construction de POCL
- Vérifier si cette solution est la bonne : les retards constatés sur les lignes actuelles seraient-ils supprimés par la construction de POCL ?
- La socio-économie du projet est faussée par l'introduction d'une somme de 4 milliards d'euros de valorisation de minutes de retards potentiels. Elle fausse la VAN. Elle est disproportionnée.

Nos analyses

- **Le nombre de voyageurs potentiels est à recalculer en fonction:**
- Des conditions économiques (augmentation du PIB)
- De la réalisation ou non des lignes LGV prévues dans le SNIT et de leur date de mise en service
- **Le principe même de la saturation peut être remis en cause**

Ce que dit l'expert

- Nombre de voyageurs attendus : la surestimation est certaine
- La date de réalisation (2025)est irréaliste
- Les hypothèses présentées par RFF tiennent compte de toutes les LGV prévues ce qui est très contestable.

Suite remarques de l'expert

- POCL -La situation économique limite les moyens.
- POCL ne devrait intervenir qu'après les autres lignes car elle est liée à leur date de réalisation.
- Pertinence de la saturation? Il y a des réserves de capacités

Socio-économie selon l'expert

- La part financière réelle est faible dans ce projet
- Les gains de temps sont survalorisés par rapport à cette part financière
- Le coefficient de 2,69 pour la minute de retard potentiel est injustifié et discutable
- Les calculs reposent sur des hypothèses discutables et ignorent la crise économique.

Points soulevés

- Le trafic attendu sur POCL est faible
- Les critères qualitatifs et les critères d'impact sur la société et sur la santé ne sont pas pris en compte
- Le fret devrait être valorisé
- Ne pas compter deux fois sur deux projets les bénéfices attendus

nous attendions un complément d'expertise: nous avons demandé une étude sur la régularité

- La contre-expertise sur la régularité (prévue en juillet 2013) constatera que les retards sur la ligne actuelle ne proviennent pas de la LGV Paris-Lyon, mais des rames roulant sur les lignes classiques
- et que les 2/3 sont imputables à la ligne au sud de Lyon, entre Lyon et Marseille. Sur ces retards, POCL ne changera rien ou presque.

2014: suites contre-expertises

- La deuxième contre-expertise concernant les causes des irrégularités et retards constatés sur la LGV1 Paris-Lyon actuelle n'a pas été faite.
- **Nous avons protesté.** Raisons invoquées :
- Manque de temps (mais que s'est-il passé ces derniers mois ?)
- Manque d'argent
- **Cette contre-expertise aurait-elle été gênante ?**
- Ou bien aurait-elle révélé ce que chacun savait déjà, et donc aurait-elle été inutile ?

Les trains venant du sud et roulant ensuite sur la ligne LGV1 prennent du retard avant d'arriver à Lyon

- Causes : mauvais état des voies (ex: ligne classique Grenoble-Lyon)
- Encombrement du nœud ferroviaire marseillais
- Nombreux arrêts dans des gares intermédiaires entre Lyon et les villes du sud = source de minutes perdues
- **Doubler le tronçon de LGV entre Paris et Lyon n'y changera rien.**

Les trains transitant dans le nœud ferroviaire lyonnais prennent des minutes de retard à Lyon

- Encombrement des voies disponibles
- Concurrence avec les TER
- Concurrence avec le fret que l'on fait patienter
- Conclusions :
- **Une nouvelle ligne LGV passant à Lyon ne va pas diminuer les problèmes, mais les augmenter**
- (surtout si on doit croire les perspectives de circulation annoncées par RFF qui semblent surdimensionnées)

POCL et la LGV1 :

Une mauvaise solution pour un vrai problème

- Faut-il continuer à augmenter de façon exponentielle les circulations de trains passant dans la région lyonnaise ?
- Après avoir doublé la ligne entre Paris et Lyon, il faudra dans 30 ans doubler celle entre Lyon et Marseille
- Ne faut-il pas envisager d'autres couloirs de circulation ?
- Et mieux utiliser les autres voies existantes pour ne pas encombrer les lignes LGV ?

Le bilan socio-économique présenté pour la ligne POCL est à revoir

- Rappel : L'expert avait contesté ses résultats
- Surévaluation du nombre de voyageurs. Il avait demandé une révision des éléments pris en compte dont beaucoup reposaient sur des données économiques de 2008. Au bout d'une année supplémentaire de travaux, ces données sont toujours absentes du bilan présenté par RFF.
- Surévaluation de la valeur du temps gagné et du coefficient de 2,69 appliqué à la minute de retard

Ce bilan devrait permettre à l'Etat d'évaluer l'intérêt de ce grand chantier

- Les minutes de retard potentiel sur la LGV1 sont valorisées à hauteur de 4 milliards d'euros: mais ces minutes de retard ne sont pas dues à la LGV1: POCL n'y changera rien
- Ces 4 milliards représentent la presque totalité de la VAN du tracé Ouest
- Dans le tracé médian, on nous explique que les résultats sont meilleurs à cause des 10 minutes gagnées entre Paris et Lyon

Pourquoi dépenser 14 milliards d'euros ?

- Le bénéfice socio-économique de la partie « aménagement du territoire » est invisible dans les bilans socio-économiques: très peu de nouveaux voyageurs sont attendus
- Tout repose sur les bénéfices pour les voyageurs entre Paris et Lyon : ils pourraient gagner 10 minutes avec le tracé médian.
- Ces 10 minutes gagnées constituent 50% de la VAN
- Les autres 50 % du bénéfice reposent sur une valorisation excessive des minutes de retard

Les conclusions 2013 du Collectif STOP-LGV-POCL

- Il faut dégonfler la bulle POCL et l'emballlement qui s'en est suivi
- Revenir au débat en termes de besoins ferroviaires pour les régions du grand Centre: Auvergne, Limousin, Centre, Bourgogne (population, économie...)
- Réfléchir au train du futur, réseau et matériel (intermédiaire entre TET et TGV). *Voir rapport Bianco et déclaration Duron.*
- Tourner la page de la LGV POCL et s'atteler à un projet concret et réaliste financièrement pour une coopération entre territoires, sans perdant.

Philippe Charlot