

Coordination des Associations du Beaujolais

association.bvabo@orange.fr Marie-France Rochard

Socio-économie du projet de LGV- POCL- 15 janvier 2013

D'après les documents du dossier du Débat public « Bilans socioéconomiques et évaluation carbone » daté de 2011, et la contribution que nous avons apportée au Débat public, nous avons repris les principaux critères utilisés et fait quelques remarques complémentaires. (Utilisation du scénario Médian –par Roanne)- (voir p.7 la fiche du dossier Setec Intern.Bilans socio-écon.).

Les réponses de RFF figurent en italique et en rouge ; nos commentaires de ce jour en rouge.

Observations sur les avantages attendus et comptabilisés (voir p 5 note 1)

- **Les rentrées financières attendues sur 50 ans** seront seulement de 21% des avantages= ce qui est très faible. RFF ne financerait que 2,2 milliards du chantier (17%) , tracé Ouest, ou 3,3 milliards (25 %) pour Médian.
- **Les bénéfices pour l'environnement**

La diminution de la pollution représente 0,7% du bénéfice attendu et la réduction des gaz à effet de serre 2,8 % du bénéfice attendu. Le total des avantages pour l'environnement sur 50 ans est chiffré à 0,222 + 0,833= 1,055 Milliard d'euros

Soit **3,5 % du bénéfice attendu** (1,055 : 29,957 milliards d'euros) et **compense 6,6 % de la dépense du chantier** (1,055 : 15,927). On peut évaluer qu'il faudrait 100 ans pour compenser 10 % de la dépense du chantier.

= bilan étonnement faible car l'un des arguments de ces grands chantiers de LGV est l'argument environnemental. A noter qu'il faut 50 ans pour avoir ce léger bénéfice, car les dix-neuf premières années compensent tout juste les coûts GES et pollution du chantier.

Autres questions concernant l'environnement :

Facteurs négatifs : sont-ils pris en compte ? dans quelle partie et pour combien ?

La consommation d'énergie : énergie supplémentaire nécessaire pour **rouler à 320 km/h** au lieu de 280 /290 actuellement entre Paris et Lyon ? = + 20% ? à prendre en compte.

Réponse de RFF le 15-1-13 : Le coût de l'énergie est négligeable dans le système ferroviaire. Il serait compensé par les économies en personnel (ex : gain de minutes) et en immobilisations des rames.

L' énergie supplémentaire nécessaire pour faire parcourir un trajet plus long que le trajet actuel aux voyageurs Paris-Lyon ? (facteur surtout important pour le scénario Ouest + 100 km) = +10 à 20 %.

Présentation de RFF de la longueur des lignes: ligne LGV Sud-Est actuelle 430 km ; Ligne POCL par tracé Médian 450 km et ligne POCL par Ouest : 500 km

Les retards évités.

Explication de RFF du 15-1-13. La régularité de la ligne Sud-Est est moins bonne (82 %) que la moyenne totale des lignes LGV (85 %) en France.

Mais le dossier du Débat explique que ces retards sont dus aux incidents et ralentissements sur les portions et raccordements des lignes classiques. Ils ne disparaîtront pas avec la construction d'une nouvelle ligne LGV, qui aura elle-même, d'après les schémas prévus, de nombreux kilomètres sur les voies classiques.

Ce critère doit être retiré des calculs. (voir p.6 la note 2)

La prise en compte de ce critère est introduite de façon artificielle et injustifiée.

Il pèse de façon trop considérable dans les bilans socio-économiques et doit être retiré.

Avec **ses 4,306 milliards d'euros**, il représenterait 18% des avantages non monétaires obtenus et près de 15% du total des avantages attendus.

Mis en parallèle avec les rentrées financières réelles, cette somme représente plus de 4 fois la part d'autofinancement (0,9 milliards d'euros) liée au trafic Sud-Est dans le scénario Ouest

Plus de 2 fois la part d'autofinancement (2 milliards d'euros) liée au trafic Sud-Est dans le scénario Médian

Près de **2 fois le total de l'autofinancement du projet dans le scénario Ouest** (2,2 milliards d'euros)

Il dépasse **de 30 % le total de l'autofinancement (3,3 milliards d'euros) du scénario Médian.**

Or cela ne concernerait que les voyageurs du trajet Paris-Lyon, pour des retards supposés qui, soit ne se produiraient jamais, soit sont susceptibles de se produire pour d'autres raisons et ne seront donc pas évités par la construction de la ligne POCL.

(ex les intempéries et chutes de neige du 15 janvier 2013 qui ont provoqué un retard de 45 mn d'un TGV Lyon-Paris amenant des participants à cet atelier : la construction d'une nouvelle LGV traversant le Centre n'empêchera pas la neige de tomber.)

Enfin sur combien d'années ont été calculés ces retards potentiels ? Ne pas oublier que la mise en œuvre de la signalétique européenne ERTMS devrait intervenir avant 2020 et qu'elle augmentera de 30% les capacités de la ligne actuelle en nombre de circulations de trains : **pendant au moins 15 à 20 ans, il n'y aura pas de retards liés à la surcharge de la ligne.**

La prise en compte dans les calculs socio-économiques de ce critère décrédibilise complètement le sérieux de ces études pour POCL.

Elle ne permet pas de situer le projet POCL par rapport aux autres projets de LGV et fausserait toutes les comparaisons.

La maintenir ne ferait que démontrer la non-rentabilité réelle du projet.

Réponses de RFF du 15-1-2013 :

Ce facteur dit « de régularité » est un nouveau critère introduit pour la première fois dans ce dossier. Il n'a jamais été utilisé jusqu'à ce jour mais pourrait servir dans le futur.

Le coefficient multiplicateur de 2,69 repose sur une enquête faite en Angleterre auprès de voyageurs interrogés sur le supplément de prix qu'ils seraient prêts à payer pour éviter les retards et la valeur qu'ils attribuaient à ce temps perdu. Leurs réponses ont abouti à ce facteur multiplicateur de 2,69 du montant de la valeur minute ordinaire utilisée dans ce type de dossier.

Nos commentaires : Cette réponse explique le multiplicateur de 2,69, mais ne justifie pas la prise en compte dans les calculs socio-économiques de cette importante quantité de milliards d'euros de valorisation d'un temps perdu supposé exister un jour.

Observations sur les nombres de voyageurs supplémentaires comptabilisés

Le critère de croissance économique utilisé pour les calculs a été une croissance moyenne **annuelle nationale du PIB de 1,46 %, entre 2009 et 2025**. Il est clair que sur de nombreuses années ce critère ne sera pas atteint, ce qui entrainera un trafic ferroviaire inférieur (par exemple une perte de 0,3 à 0,9 points pour le TRI et de 2,5 à 7,5 milliards d'euros actualisés de VAN).

Etonnant que ce critère ne soit pas évalué dans les « sensibilités... à quelques hypothèses ». Il est prévu en plus, mais pas en moins.

Réponse de RFF du 15-1-13 : Suite à notre remarque, le calcul a été fait par RFF qui confirme que le taux de croissance du PIB a été évalué à 1,46% par an à partir de 2008 et 1,8% après 2025.

Si les calculs étaient refaits avec un taux inférieur situé à 1% à partir de 2008 et 1,5 % à partir de 2050, cela représenterait 4,3 millions de voyageurs de moins avant 2025 et 9 millions de moins après 2025. Il y aurait 13 à 14 trains de moins par jour et l'horizon de saturation serait reculé, proche de 2050.

Nos remarques : Les taux d'augmentation du PIB pour la France sont connus pour 2008 à 2012 : 0,13 % en moyenne d'augmentation par an.

Pour 2013 , il est évalué entre + 0,8 % = hypothèse très optimiste, ou +0,4 % pour le FMI.

Même si la situation s'améliorait dans les décennies suivantes, il n'atteindrait même pas les 1% en moyenne, pris comme base de ce nouveau calcul.

Avec ce seul critère, il est clair que ce dossier de projet doit être abandonné et la situation réexaminée vers 2040 en fonction des besoins prioritaires qui se révéleront à cette date et qui seront certainement différents de ceux exprimés en 2008-2012.

Les nouvelles lignes LGV à construire et leur potentiel d'apports de voyageurs supplémentaires.

L'augmentation du nombre de voyageurs prise en compte repose pour 1/3 sur l'augmentation courante (voir ci-dessus) et pour les 2/3 sur l'apport de besoins entraînés par la mise en service des nouvelles lignes LGV à construire.

Ces nouvelles lignes à construire sont en cours de réexamen par la Commission Mobilité 21 car elles ne sont pas finançables.

Plusieurs seront soit supprimées, soit retardées. Un simple report de dix ans modifierait les calculs d'augmentation de voyageurs attendus sur la LGV- Sud-Est, donc les besoins et les recettes.

A noter que les mêmes incertitudes économiques pèsent sur les autres pays européens concernés par les déplacements longue- distance.

Réponse de RFF du 15-1-13 : La commission Mobilité 21 demande de ne pas communiquer sur ces éléments. Nos remarques : En revanche, nous avons appris dans les dossiers et à la réunion précédente que les 2/3 du supplément de voyageurs prévus venaient de la construction de ces nouvelles lignes (61 %).

En supposant que seulement la moitié se fassent, cela supprimerait 1/3 des nouveaux voyageurs... et donc repousserait l'horizon de saturation à 2060 ou plus...

Observations sur les coûts incomplets du projet

et sur ceux de la maintenance future

Pour que ce chantier puisse se réaliser, il faut que d'importants chantiers soient financés et réalisés auparavant. Il s'agit des travaux dans la région parisienne, travaux dont le coût n'est pas intégré dans le projet POCL. Il s'agit aussi des travaux du nœud ferroviaire lyonnais, les travaux de POCL s'arrêtant vers Montanay (suppléments pour Lyon estimés à plus de 2,5 milliards d'euros).

Réponses de RFF du 15-1-13 : Pour Lyon, il n'y a pas de travaux prévus et financés au sud de Montanay. Le nœud ferroviaire lyonnais ne relève pas de la responsabilité du dossier POCL.

Pour le trajet vers Paris, la ligne est bien financée jusqu'à la gare d'Austerlitz, en utilisant ou non des voies existantes. Mais les travaux de l'interconnexion sud de l'Île-de-France, non.

Les TER ne circuleront pas sur la ligne LGV nouvelle. Les rames LGV auront peu d'arrêts. Ce qui obligera une partie des voyageurs actuels Paris-Clermont ou Lyon-Clermont à un changement de train : ils perdront une grande partie du temps gagné.

Les lignes TER actuelles devront être entretenues et améliorées. **Les coûts de la ligne nouvelle viendront s'ajouter aux coûts de la ligne Sud-Est actuelle et aux lignes TER.**

Il n'y a aucun intérêt à anticiper trop un besoin potentiel lointain en créant trop tôt des infrastructures nouvelles à entretenir.

Observations sur l'intérêt du projet POCL

C'est un compromis qui ne satisfait pleinement personne (voir encore les discussions en cours)

C'est un aménagement du territoire a minima, qui ne prend en compte que les gains de temps de voyageurs qui ont déjà des liaisons vers Paris (LGV ou Teoz ou TER).

C'est un projet qui ignore la décentralisation et ne crée pas de véritable alternative au passage par la région parisienne et par Lyon. C'est donc un projet qui n'apporte que **des nuisances supplémentaires dans ces deux régions.**

C'est un projet qui n'apporte rien aux liaisons européennes.

Enfin, c'est un dossier dont l'ouverture n'aurait pas dû se faire maintenant car sa légitimité repose sur un très grand nombre de facteurs incertains.

-----Autres thèmes présentés par RFF ou abordés par les participants :

Simulation d'augmentation du prix du pétrole. Si le pétrole augmentait et passait à 160 euros le baril au lieu des 75 euros estimés dans le dossier, les voyageurs seraient plus nombreux à choisir le train : cela pourrait représenter 35 à 40 trains par jour de plus.

Quel est le tronçon le plus chargé de la ligne actuelle ? C'est la partie entre l'Île-de-France et Passigny, la bifurcation vers Dijon et Rhin-Rhône.

Pour les autres lignes réalisées ces dernières années peut-on connaître la différence entre les estimations prévues avant chantier et la réalité de l'exploitation ? Il y a les bilans LOTI, mais les critères changent et sont difficiles à comparer.

Peut-on avoir une idée du financement que devrait apporter chaque collectivité ? Réponse non. Le seul objectif de cette période d'étude est de différencier les tracés Médian et Ouest, pour le choix définitif. -----

Annexes

-Note 1- ce tableau reprend les données du tableau 4- p.16 de l'évaluation socio-économique des scénarios de projet (RA/RFF/ECO/2002/A)

Coûts et avantages du projet de LGV POCL d'après le dossier-Scénario Médian Roanne			
		en milliards d'euros	en % recettes
Investissement	évaluation construction	12,8	
	coût actualisé	18,788	
	valeur résiduelle à déduire	2,861	
	bilan investissement	15,927	
Recettes monétaires	recettes acteurs ferroviaires	9,046	
	coûts clients	0,348	
	pertes autres acteurs	3,026	
	bilan monétaire	6,368	21,25%
	Avantages monétarisés		
	gain temps anciens clients	15,985	
	gain temps nouveaux clients	1,417	
	retards évités	4,306	
	bilan avantage temps	21,708	72,46%
Avantages pour les tiers	valeur tués-blessés en moins	0,542	
	pollution diminution	0,222	0,7 %
	gaz à effet de serre	0,833	2,8 %
	réduction congestion routière	0,284	
	bilan avantages tiers	1,881	6,27%
	Nuisances	non comptabilisées	?
Recettes + avantages	Bilan avantages	29,957	
VAN totale (sans COFP)	29,957- 15,927	14,030	
VAN par euro investi	14,030 : 15,927	0,88	
VAN par euro public investi	14,030 : 13,538	1,04	

Répartition des recettes et des coûts d'après le dossier du Débat public –Médian par Roanne

Note 2 – Ce tableau reprend les mêmes données mais en ayant enlevé les 4 milliards d'euros du facteur «régularité », valorisation d'un temps qui pourrait être perdu si des retards se produisaient

Coûts et avantages du projet de LGV POCL d'après le dossier-Scénario Médian Roanne en retirant les sommes correspondant aux retards évités =simulation			
		en milliards d'euros	% des recettes
Investissement	évaluation construction	12,8	
	coût actualisé	18,788	
	valeur résiduelle à déduire	2,861	
	bilan investissement	15,927	
Recettes monétaires	recettes acteurs ferroviaires	9,046	
	coûts clients	0,348	
	pertes autres acteurs	3,026	
	bilan monétaire	6,368	24,8 %
	Avantages monétarisés		
	gain temps anciens clients	15,985	
	gain temps nouveaux clients	1,417	
	retards évités	supprimés	
	bilan avantage temps	17,402	68 %
Avantages pour les tiers	valeur tués-blessés en moins	0,542	
	pollution diminution	0,222	0,8 %
	gaz à effet de serre	0,833	3,2 %
	réduction congestion routière	0,284	
	bilan avantages tiers	1,881	7,3 %
	Nuisances	non comptabilisées	?
Recettes + avantages	bilan	25,651	100 %
VAN totale(sans COFP)	25,651- 15,927	9,724	
VAN par euro investi	9,724 : 15,927	0,61	
VAN par euro public investi	9,724 : 13,538	0,72	

Simulation en supprimant le montant des retards supposés évités : la VAN du scénario Médian, passe à 9,724 milliards sans COFP.

Pour le scénario Ouest, enlever ce montant de 4,306 milliards d'euros de minutes de retards potentiels a encore plus d'impacts : **il divise par deux la VAN** : VAN sans COFP : 9 249 – 4,306 = 4,943 milliards d'euros. **VAN par euro investi 0,31** (au lieu de 0,58)- VAN par euro public investi 0,36 au lieu de 0,68

L'utilisation des COFP (annoncés par RFF comme référence) diminue encore de 4,060 milliards la VAN dans les deux scénarios, ce qui la rend **proche de 0 pour le scénario Ouest**

La VAN avec COFP de **5,660 milliards dans le scénario Médian (soit 0,35 euros par euro investi)**, est un résultat extrêmement faible, qui fragilise le projet par rapport aux aléas économiques et techniques susceptibles de faire augmenter les coûts du chantier et diminuer les recettesvoyageurs envisagées.

