

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 inférieure aux prévisions)
- De la réalisation ou non des lignes LGV prévues dans le SNIT et de leur date de mise en service = *60% des voyageurs supplémentaires viendraient de ces nouvelles lignes*
- **Le principe même de la saturation peut être remis en cause**

Ce que dit l'expert (*Bernard Gerardin*)

- 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 des 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 du projet 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 par l'expert :

- 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: une étude sur la régularité de la LGV1

- 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 justifier la construction de 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 le 8 juillet 2014.*
- 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 ?

La dépense est-elle justifiée par les bénéfices espérés ? **NON**

- 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 potentiels. *(voir ci-dessus)*

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 perdants.

Philippe Charlot