

Pourquoi sommes-nous ici ?

20 novembre 2012



Pourquoi avoir pris ce matin le train à l'aube ?

Un Débat public accéléré orienté par un intense lobbying et peu constructif

Quelques faits :

La LGV-POCL ne fait pas partie des 2000 km de voies prioritaires (1ère partie du Grenelle) : où était l'urgence de ce Débat ?

Un débat annoncé au printemps 2011 pour 4 mois du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012

La Commission DP qui a deux mois pour rendre ses conclusions et donc jusqu'au 31 mars 2012, les rend 10 jours avant la date limite

RFF qui a 3 mois pour prendre une décision, la prend dès le 7 juin 2012: ***bon projet mais « pas de scénario évident et partagé » : continuons les études...***

Pourquoi ne pas attendre 6 mois les conclusions de la Commission d'arbitrage entre les projets...?

Nous contestons la décision d'écartier la variante du passage de la ligne principale par Mâcon

- Pourquoi choisir la solution la plus coûteuse?
- Il n'y a aucun argument économique qui justifie cette décision, au contraire (le relief de la zone traversée entre Roanne et Lyon augmente les coûts dans tous les scénarios)
- Il n'y a aucun argument environnemental (l'étude a négligé des points essentiels pour l'arrivée sur Lyon : il vaut mieux ignorer les obstacles tel que la DTA de Lyon...)
- Les deux variantes étaient équivalentes en terme de services, de distance
- Le seul argument donné : la variante par Mâcon n'a pas été soutenue par les financeurs du projet
- Un lobbying trop bien organisé...

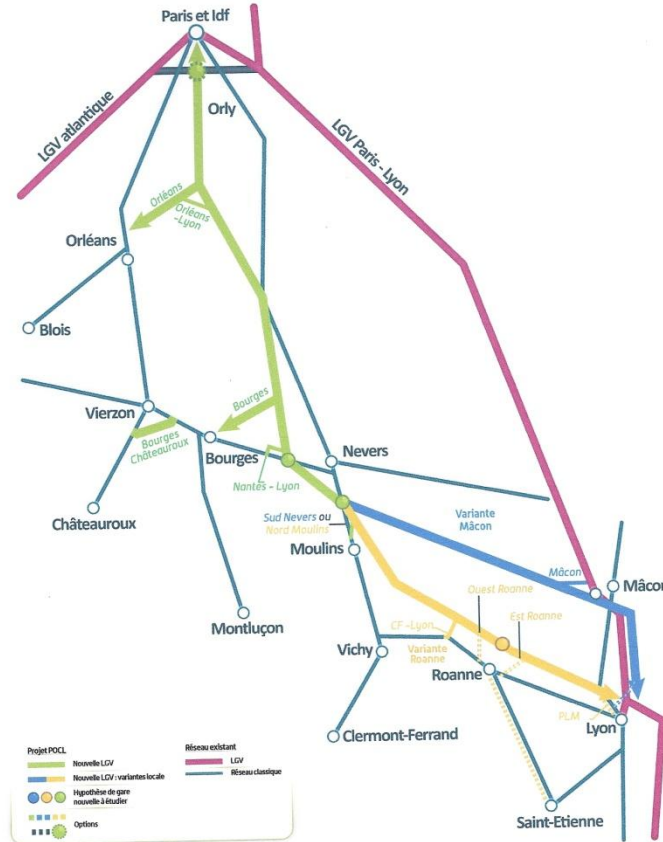
Pourquoi continuer les études sans attendre les conclusions de la Commission mise en place le 7 novembre par le gouvernement ?

Il manque des éléments, pour alimenter ces études:

- Le **nœud ferroviaire lyonnais** : le débat POCL aurait dû avoir lieu après
- La **Commission est chargée de faire un tri** dans les projets de LGV: les lignes qui étaient sensées amener du trafic supplémentaires sur la LGV-Sud-Est peuvent être remises en cause et diminuer le trafic attendu sur POCL
- Le contexte **économique** a changé depuis 2008
- Le gouvernement donne des consignes de priorité sur les TER et aménagements de lignes

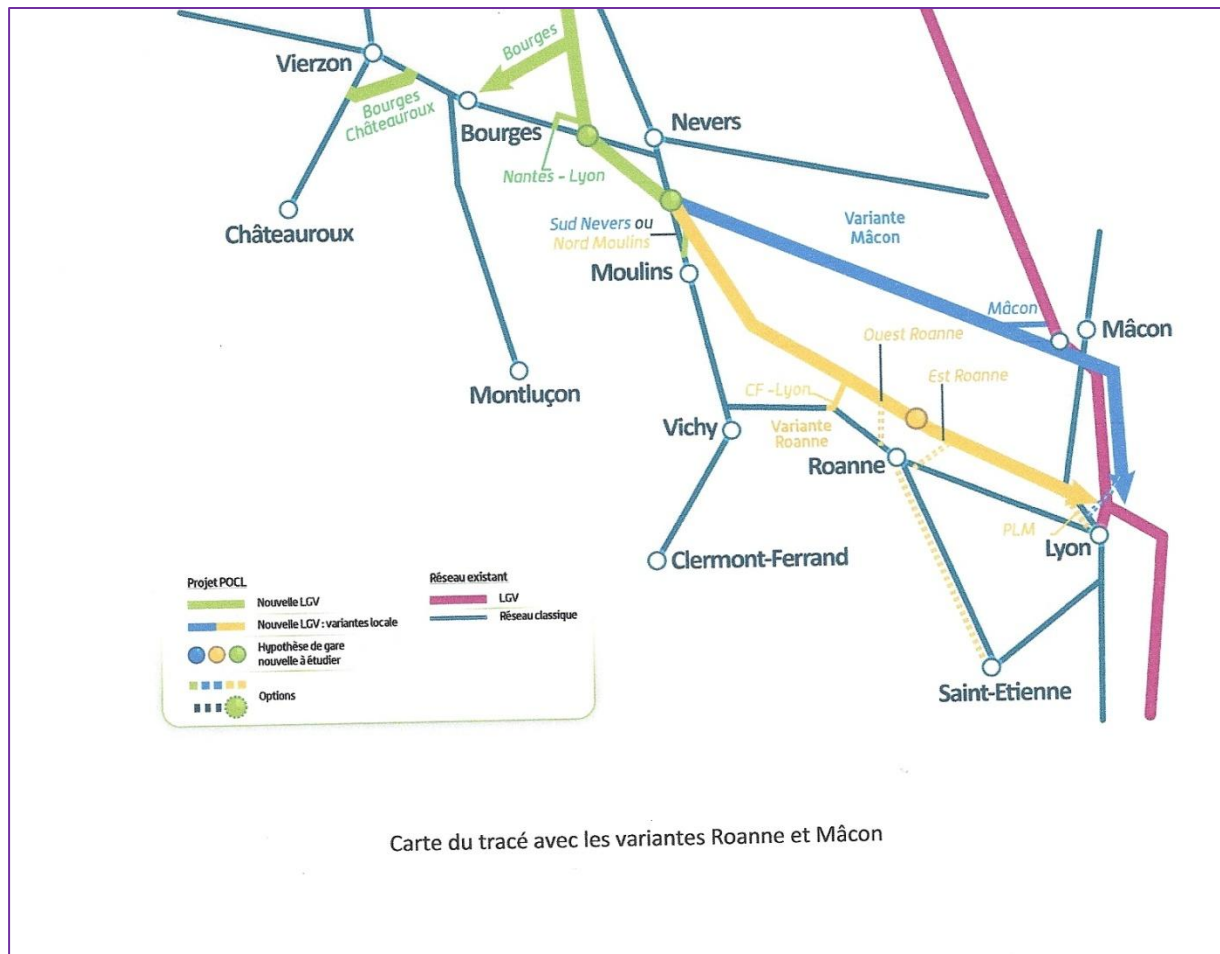
POCL : c'est un compromis

C'est un axe Sud-Nord Clermont-Paris
insuffisamment rentable en quantités de voyageurs attendus
auquel on veut faire remplir d'autres fonctions



Carte du tracé avec les variantes Roanne et Mâcon

Ce n'est pas un axe Est-Ouest
et ce n'est même pas le début d'un axe E-O
(le point le plus à l'ouest de la ligne principale se situe vers Nevers)



Un peu bancal ce projet avec toutes ses missions:

On cherche à gagner des voyageurs potentiels en lui attribuant une partie des fonctions de la ligne Paris-Lyon actuelle (la plus rentable)

On cherche à décharger la Gare de Lyon à Paris des nombreux voyageurs venant de Lyon en les amenant à la gare d'Austerlitz.

On aurait pu chercher à décharger la gare de La Part-Dieu à Lyon en faisant de la gare de Perrache le point d'arrivée de la ligne POCL (non retenu)

On annonce vouloir désaturer la ligne Paris-Lyon.

Mais cette saturation est une hypothèse niée par les spécialistes :

- Aujourd'hui la ligne n'est pas saturée (les gares peut-être)
- La politique commerciale de la SNCF fait passer sur cette ligne de nombreux voyageurs dont la destination n'est pas Paris et laisse à l'abandon des lignes classiques de liaison directe = voyageurs « parasites » qui augmentent la charge
- Le renforcement de capacité de cette ligne est prévue depuis 2005 par l'installation de la signalétique européenne ERTMS.
- **Le SNIT prévoit ces travaux dans les travaux prioritaires.** Ces travaux seront financés en partie par la Communauté Européenne. On peut supposer qu'avant 2020, ces travaux seront réalisés. Ils augmenteront la capacité de la ligne de 30%, au moins.

Bilan socio-économique du projet POCL

Médian par Roanne : bilan	Dépenses ou recettes (en milliards d'euros)	pourcentage
Investissement	15, 927	
Recettes ou avantages		
Recettes (location lignes + augmentation prix billet:50ans)	6, 368	21, 25 %
Avantages clients (gain de temps traduit en euros)	17, 402	58 %
Avantages tiers	1, 881	6,27 %
Risques de retards (coût minute estimé x 2,69)	4, 306	14, 37 %
Total recettes +avantages	29, 957	100 %
VAN	0,88	
Pertes de valeur	?	
Nuisances riverains	?	

L'étude socio-économique du projet montre la faiblesse de la rentabilité attendue

Nos commentaires :

Pendant 50 ans, les rentrées financières de la ligne ne compenseront que **20 % du coût du chantier** (= rentabilité faible)

80 % du chantier, soit 10 milliards d'euros seront payés par les budgets de l'Etat (40 %) et des collectivités territoriales(40 %)

Les gains socio-économiques reposent à 58 % sur la valeur des minutes gagnées par les voyageurs dans leurs temps de parcours vers Paris (valeur excessive ?)

Le facteur « risques de retards si la ligne ne se fait pas » n'a pas à être pris en compte ici : il peut y avoir d'autres solutions pour que ces retards ne se produisent jamais...

Il y a d'autres priorités pour l'investissement de l'Etat et des collectivités locales: ces sommes immobilisées ne pourront pas être utilisées ailleurs (ex : TER, parkings-relais, transports urbains...)

Contribuables français de la région Rhône-Alpes, et du département du Rhône, combien de fois financerons- nous cette ligne ? Par nos impôts d'Etat, de la Région, du Département... Par le prix du billet (+ 15 %) ,par la perte de valeur de notre cadre de vie, par la perte de valeur de nos habitations



Nous proposons à cet atelier une étude socio-économique de la solution alternative décrite dans le dossier du Débat Public

Aménagement des lignes existantes

- Faire passer les impératifs de vitesse au second plan
- Démarche intéressante pour compléter le dossier POCL lui-même
- Mais aussi intéressante pour les autres dossiers de LGV en instance
- Intéressant d'examiner dans un seul ensemble LGV et TER et calculer les avantages temps aussi pour les voyageurs TER.

Voir en même temps **les nœuds de correspondance** et calculer les avantages réels en temps de parcours et de correspondance pour les voyageurs des villes moyennes des tracés

A noter que **ce critère est obligatoire** pour le projet POCL puisque le SNIT et l'Europe attendent la mise en place prioritaire de la signalétique européenne ERTMS sur la LGV-Sud-Est