

Etudes sur la Ligne-LGV Sud-Est
présentées pour justifier le projet POCL
**Régularité-Saturation - Le contenu des études
confronté aux conclusions qui en sont tirées.**

La présentation « Impact des incertitudes économiques sur la saturation de la LGV-Paris-Lyon- Atelier 2 – Paris- 15 janvier 2013-

NB : les extraits des études publiées sont entre guillemets.

Le nombre de voyageurs

Il convient de vérifier le nombre de voyageurs en 2008 et ceux attendus en 2025.

« Les prévisions de trafic des scénarios de projet TRA / 7004 A (p. 13 de l'étude de Setec International » donnent

	2008	2025
Ile-de- France vers Rhône-A	14,2 millions de voyageurs	16,8 M de voyageurs
Ile-deFrance vers Sud-Est	14,9 M de voyageurs	19 M de voyageurs
Rhône-A vers N et NO	6,1 M voyageurs	9,7 M voyageurs
total	35,2 M de voyageurs.	45,6 M de voyageurs
Ajout Paris-Saint-Etienne	0,6 M voyageurs	0,6 M de voyageurs
Total	35,8 M de voyageurs	46,2 M de voyageurs
Entre 2008 et 2025		+ 29 %

Si POCL ne se fait pas, les autres voyageurs qui n'utilisent pas la ligne LGV Paris-Lyon actuelle pour rallier Paris, ne l'utiliseront pas davantage.

Dans la diapositive 4 du doc.cité « Impact des incertitudes... du 15 janvier 2013, il est **annoncé en 2008 39 millions de voyageurs (et non 35,8...) et en 2025, 57,3 millions de voyageurs (et non 46,2 selon Setec Int.)** soit un dépassement de 24 % des chiffres annoncés par le bureau d'étude en 2011.

D'où sortent ces voyageurs supplémentaires ? qui figurent effectivement dans l'autre étude deSetec Int. TRA 7005 A.

S'agit-il de prévisions actualisées. Où sont les sources ?

A vérifier.

Répartition de la charge de trafic

« La ligne à grande vitesse de Paris à Lyon génère actuellement un trafic de l'ordre de 40 millions de voyageurs par an dont l'acheminement se traduit par la circulation **d'environ 250 TAGV par jour** (deux sens) dans sa partie la plus chargée, au nord. Cette section la plus chargée se situe entre le triangle de Coubert en Ile-de-France, après insertion des TAGV intersecteurs en provenance de l'Ouest et du Nord, et Pasilly en Bourgogne, bifurcation qui permet les relations avec Dijon et au-delà vers la Suisse.

Les jours les plus chargés (vacances d'hiver), la ligne supporte un trafic **pouvant aller jusqu'à 320 trains** sur une même journée.

Le schéma ci-dessous dénombre l'ensemble des circulations un Jour Ouvrable de Base. Les chiffres intègrent notamment les TAGV postaux, trains de fret, trains balais, parcours à vide, circulations de service, ... (cf :TRA7006A) »

Ce qui veut dire que RFF et la SNCF peuvent faire rouler certains jours jusqu'à 320 trains par jour.

« L'analyse effectuée met en évidence les variations de charge au niveau des bifurcations qui permettent aux TAGV de rejoindre ou de quitter la ligne. **Par contre, la variation est faible au fil des années prises en compte (2004 à 2008).** »

Ce qui veut dire que le trafic n'a pas augmenté entre 2004 et 2008... et entre 2008 et 2012 ? Avez-vous les chiffres ? Il est évident qu'ils existent et qu'ils ne sont pas confidentiels.

Merci de les communiquer aux représentants des collectivités et aux participants à ces ateliers techniques.

« La bifurcation de Créteil pouvant être considérée comme le point origine de la LGV Paris-Lyon-Marseille en sens impair (vers la Province), on constate sur le graphique ci-dessus une courbe de trafic « en escalier » compte tenu des effets créés par les entrées et sorties. Pour le sens impair, le trafic est maximal sur le tronçon commun située **entre Valenton et Pasilly** (conjonction des trafics radiaux au départ de Paris avec les TGV « intersecteurs » en provenance de l'ouest à Valenton, ainsi que des relations en provenance du Nord et de l'Est à Solers).

Ensuite, il reste élevé jusqu'à Montanay, où se situe la bifurcation vers Lyon Part-Dieu. Les bifurcations vers la Savoie (Pont de Veyle) et la sortie de Montanay, afin de desservir le Noeud Ferroviaire Lyonnais (NFL), voient le trafic chuter de presque moitié. »

Variation de charge annuelle

« A partir d'une analyse effectuée à hauteur de Pasilly, sur la partie la plus chargée de la ligne, on constate que :

- le trafic a très **légèrement augmenté sur les 5 années** analysées ;
- la pointe de trafic est peu marquée mais se **situe en hiver**, alors que l'on constate un léger creux en été.

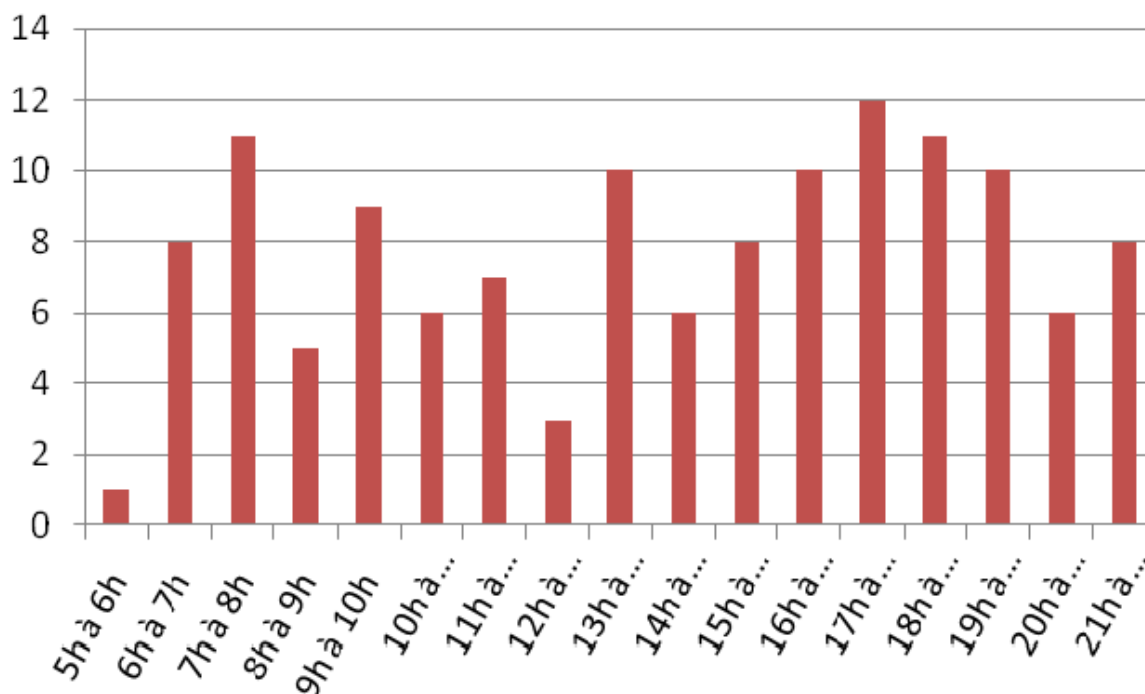


Figure 10 : Nombre de TAGV en 2009 dans le sens Paris-Provence le vendredi » (étude pour RFF)

Ce tableau prouve que sur la journée la plus chargée, le vendredi au départ de Paris, seule la tranche horaire de 17 à 18 h atteint les 12 trains à l'heure. Il suffit de décaler légèrement son voyage (départ 16h ou 18h)...

Les trains circulent-ils pleins ? = Taux de remplissage.(TRA7006A p24)

Il est en moyenne de 78,5 % (fig.22).

« Le taux d'occupation moyen figurant dans ces tableaux masque des différences importantes.

Des enquêtes menées un jour de semaine de septembre 2008 au départ de la gare de Paris Lyon ont permis de relever des taux variant suivant les heures et les destinations de 35 à 105% pour un taux moyen de 65%. Les vendredis après midi en sens Paris - province et les dimanches soir et lundi matin en sens province – Paris, de nombreux TAGV présentent des taux de 100% voire plus.

Les taux indiqués ci-dessus constituent donc une moyenne entre les taux des jours de semaine qui sont de l'ordre de 70% et les taux des jours de pointes hebdomadaires qui sont plutôt de l'ordre de 85% »

Même constatation : il suffit de décaler très légèrement son voyage, pour disposer de nombres de places disponibles importants.

Comment prétendre qu'il y a saturation quand 20 % des places sont vides ?

Rames à forte capacité

Actuellement seuls 29 % des trains circulent avec des rames jumelées, dont au maximum 48% de Paris vers Lyon et Saint-Etienne. De même les duplex seront renforcés dans les commandes de la SNCF. Ces renforcements de capacités seront un moyen économique de transporter davantage de voyageurs.

Régularité

« Sur la base des chiffres de la SNCF et sur plusieurs années, la régularité des trains circulant sur la LGV Paris – Lyon – Marseille apparaît médiocre, avec un taux de régularité à 5 minutes **proche de 82% en 2007 et 2008**, contre une régularité plus proche de 83-84 % pour le TGV Atlantique (bien que 2008 ait été proche du sud-est) et de 89 % pour le TGV nord, l'ensemble présentant une moyenne proche de 84-85 %. Les derniers éléments, en date de 2009, confirment cette tendance. » .

Ce mot de médiocre pour qualifier le taux de LGV arrivant avec un retard inférieur à 5 minutes est employé dans plusieurs études et repris sans vérification..

En vérifiant et en comparant , on voit qu'entre 2000 et 2008, à données comparables, le taux moyen de régularité de la LGV Sud-Est a diminué beaucoup moins que la moyenne des lignes LGV. (cf TRA 7006A fig 23)

	2000	2008	
LGV-Sud-Est	83,5 %	82,1 %	- 1,7 %
TGV Atlantique	87,2 %	81,4 %	- 6,6 %
Moyenne TGV	87 %	84,3 %	- 3 %

Pourcentage de trains TGV avec retard inférieur ou égal à 5 minutes.

Pourquoi ne pas doubler toutes les lignes LGV existantes pour cause d'irrégularité constatée ?

D'où proviennent les problèmes de régularité

Voir : « 2.5.5. Synthèse sur la régularité (TRA 7006A p.33)

« L'essentiel des perturbations, donc des retards constatés sur LGV, provient d'événements extérieurs au système LGV. En effet, les TAGV subissent deux fois plus de retard (en minutes) sur lignes classiques que sur LGV.

C'est ainsi que le sens pair est le sens de circulation le plus touché par les retards (fréquence et nombre de retards plus importants) dans le système PLM, mais est également le plus affecté en terme de minutes perdues dans la traversée du NFL.

Malgré une légère augmentation du trafic sur les 5 dernières années, et une charge quasi constante pouvant toutefois être considérée comme maximale en 2008, on constate depuis l'année 2006, une régression annuelle de la propagation des retards sur LGV, notamment dans le sens Paris-province. L'année 2008 est, de ce point de vue, la plus favorable. Dans le sens province-Paris, le même constat est réalisé mais à partir de Pasilly seulement.

Par contre, les conditions de circulation sur lignes classiques se dégradent d'année en année entraînant une augmentation du retard moyen de chaque train à l'insertion sur LGV, phénomène auquel il faut ajouter l'augmentation du nombre de relations transverses ou radiales à insérer.

La traversée du NFL entre les Bifs de Montanay et Grenay (Bif de Lyon) est également une zone particulièrement sensible et génératrice de retards (notamment dans le sens province-Paris) sur les trains assurant la desserte de la gare de Lyon Part-Dieu. »

Donc, la régularité sur la LGV Sud-Est s'améliore, ce qui est une bonne nouvelle, mais se dégrade sur les lignes classiques où roulent les rames LGV. La construction de la LGV POCL n'aura pas d'influence sur les lignes classiques de l'Est du couloir Saône-Rhône.

Il suffit donc d'améliorer les lignes classiques pour gagner de la régularité.

Bien cibler les problèmes

« Les missions radiales sud-est (Lyon, Rhône-Alpes, Alpes et Dijon) présentent des chiffres de régularité (retard moyen de 3 minutes 10 secondes et taux de régularité à 5 minutes de 83,4%) dans la moyenne de ce qu'on peut observer sur le réseau LGV français, même s'ils restent moins bons que pour certaines lignes telles que la LGV Nord ou la LGV Est ;

• **Les missions radiales Méditerranée affichent en revanche les plus mauvais chiffres de régularité pour des missions radiales sur le réseau LGV avec un retard moyen de 4 minutes 30 seconde et un taux de régularité à 5 minutes inférieur à 80% ; » (TRA 7005A p.30).**

On trouve le détail des tronçons de la ligne Paris-Marseille et de leur régularité dans l'étude de Rail-concept.(p 31- fig 31)

Sur 46 426 trains entrés sur la ligne en 2008, 16 323, sont entrés au nord de Lyon (de Montanay à Paris). **Ce sont seulement 35 % des trains circulant sur la LGV sud-est** qui seraient concernés par la ligne parallèle POCL destinée à améliorer le trafic. **La construction de la ligne POCL n'aura aucune influence sur 65 % des trains.**

De plus, sur le total des 197 623 minutes de retard constatés en 2008 en entrée de ligne LGV Sud-Est, seules, 63 855 minutes de retard sont constatées en entrées de ligne au nord de Lyon, à partir de Montanay, soit 32 % .

La construction de la ligne LGV POCL n'aura donc aucune influence sur 68 % des minutes de retard de la ligne, parce qu'elles ont leur origine au sud de Lyon.

A noter aussi le Nœud Ferroviaire Lyonnais fait perdre aussi des minutes qui ne seront pas non plus supprimées par la construction de POCL.

Il semblerait donc plus urgent de doubler Lyon-Marseille que Paris-Lyon ?

A vérifier les minutes de retard et leur valorisation dans l'étude socio-économique du projet POCL.

Revoir les augmentations de trafic liées à la construction des nouvelles LGV

C'est le facteur le plus important des augmentations de trafic attendues. Il représente les deux tiers des augmentations de voyageurs.

Dans les études de Rail Concept et de Setec International, figurent des nombres globaux de voyageurs attendus du fait de la construction de ces nouvelles lignes. Mais pas le détail ligne par ligne.

Il est évident que si la moitié de ces lignes ne se construit pas, ou si elles sont fortement retardées, le besoin concernant la LGV-Sud-Est diminuera d'autant.

Il est donc fondamental pour les responsables des collectivités et de l'Etat de connaître les augmentations ligne par ligne, prévues dans les études pour la LGV-POCL.

Dissimuler ces chiffres ne pourrait qu'être assimilé à une manipulation.

Nous demandons donc dès maintenant et une fois de plus, la publication de ces données.

Pour la Coordination des associations du Beaujolais

Marie-France Rochard.