



Cahier d'acteur n°172

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

LGV POCL : un projet inutile, impossible à financer

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

SUD NIEVRE ENVIRONNEMENT

Association loi 1901
6, le Haut du May
58390 Dornes
christiane.deboyer@orange.fr

Association de défense
de l'environnement et du cadre
de vie dans le Sud de la Nièvre.

*L'association Sud Nièvre Environnement
a été une des premières à s'opposer au projet de construction
de la nouvelle ligne de trains à grande vitesse
Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.*

*Reposant sur des hypothèses fausses,
ce projet est inutile pour la majorité de la population,
ruineux pour tout le monde
et extrêmement dommageable pour l'environnement.*

Des hypothèses fausses

■ Le projet repose sur deux piliers :

La desserte de 13 villes du Grand Centre-Auvergne et le doublement de la ligne existante Paris-Lyon.

Ce doublement serait justifié par la forte croissance du trafic d'ici 2025.

Dans son dossier initial de Janvier 2011, RFF prévoyait un trafic sur la ligne Paris-Lyon de 65 millions de passagers en 2025. Dans le dossier soumis au public, en Octobre 2011, la prévision n'est plus que de 57 millions de passagers.

Par rapport au trafic actuel de 40 millions de passagers annuels, l'augmentation de 17 millions d'ici 2025 s'explique :

- pour 5 millions de passagers, par la croissance du PIB de 1,5% par an. Cette prévision paraît bien optimiste, au moins pour 2012 et les années suivantes.
- pour 15 millions de passagers par la mise en service de nouvelles LGV.

Ces autres projets ne se feront pas :

- la concertation relative au projet PACA est arrêtée, et le Préfet de Région a demandé que la nouvelle ligne accueille des trains de marchandises et des TER, qui n'iront pas sur Paris-Lyon.
- Sud Est Atlantique (Pays basque) est arrêté ; RFF prétend que la ligne actuelle est saturée avec 50 trains par jour, alors qu'elle peut en supporter 300. Le Ministère des Transport a demandé à une commission indépendante l'étude du trafic.
- Le Lyon-Turin, d'un coût total de 25 milliards d'euros rencontre une forte opposition, tant en Italie qu'en France.

L'augmentation du trafic d'ici 2025 paraît donc très surestimée.

L'affirmation d'une saturation de la ligne actuelle Paris-Lyon, à 57 millions de passagers en 2025, est un mythe.

Le rapport de M.Alain SAUVANT (Ministère des Transports-Octobre 2002) indiquait une saturation de la ligne à 120 millions de passagers. M.Alain SAUVANT est aujourd'hui Directeur de la Stratégie de RFF.

Au Japon, la ligne Tokyo-Osaka accueille 120 millions de passagers par an.

Aujourd'hui, il ne passe que 2 trains entre 12 et 13h, 6 trains entre 8 et 9h, 14 et 15h, 19 et 20h, 1 train entre 21 et 22h, aucun train entre 22 et 24h, sur la LGV Sud-Est, tronçon Valenton-Coubert, Paris-Provence, semaine (source : CPDP interconnexion Sud LGV), alors que la capacité théorique est de 15 trains à l'heure.

Au surplus, l'utilisation systématique de rames double-plex porterait la capacité théorique de la ligne actuelle à 200 millions de passagers.

Le bilan socio-économique du projet, qui varie de 1 à 10 millions, en positif, selon les scénarios proposés par RFF, comporte également des chiffres mensongers.

Ce bilan comprend 4500 millions d'euros de valorisation de retards évités sur la ligne actuelle, soit 1,7 minute, multipliée par le nombre de passagers et valorisée à 24 euros de l'heure. Mais, pour tenir compte de la pénibilité du retard, et uniquement dans le cadre de POCL, RFF multiplie par un coefficient de 2,69 sa valorisation du retard évité.

Le taux horaire passe donc à 64,56 euros, soit un salaire brut mensuel de 14 000 euros.

Les bilans des 4 scénarios se trouvent donc surévalués de 2 700 millions d'euros, ce qui redonne à certains d'entre eux une valeur négative.

Un projet réservé à une petite élite

Il convient de rappeler que sur 5 millions de passagers quotidiens du train, seuls 300 000 empruntent un TGV.

Le TGV profite à ceux qui l'utilisent :

- élus locaux, ■ dirigeants consulaires,
- cadres dirigeants, ■ professeurs d'université.

Il s'agit des "cadres de fonctions métropolitaines", qui seraient 16 500 à Orléans et 17 500 à Clermont-Ferrand.

Ces privilégiés, qui ne payent pas leur billet de leur poche, pourront profiter d'une LGV payée par la collectivité à 85%, alors que la masse de la population sera condamnée aux Intercités et aux nouveaux autocars de grande ligne de la SNCF du projet SPEED, qui vont doubler les LGV.

Un projet ruineux

Le financement prévu est de 15% (1,6 à 3 milliards) pour RFF ou le Partenariat Public Privé RFF-VINCI (ou BOUYGUES, ou EIFFAGE) et le solde à partager à égalité entre l'Etat et les collectivités locales. Il est évident que l'Etat est incapable d'apporter 6 milliards. Les collectivités locales non plus : la région Bourgogne a difficilement apporté 75 millions à la LGV Rhin-Rhône, qui impacte 3 de ses 4 départements. Comment pourrait-elle apporter 500 millions d'euros pour POCL, qui ne concerne qu'un seul département ?

Le projet de SNIT révisé rend très hypothétiques tous les projets de LGV. Les Assises du Ferroviaire (Commission n°3) ont marqué un accord général sur l'arrêt des créations de LGV et l'abandon des études en cours. Le Ministère des Transports a indiqué que seuls se feront les "coups partis".

Tous les acteurs (sauf RFF, mais RFF existera-t-il encore dans 3 mois ?) sont d'accord sur l'abandon des projets de LGV et la priorité absolue qui doit être donnée à la rénovation du réseau.

C'est d'ailleurs l'abandon par RFF de l'entretien du réseau classique qui entraîne des difficultés sur la ligne Paris-Lyon. Dans le dossier de RFF, étude Trafics, Rail Concept, Juin 2011, p.33, il est indiqué :

"L'essentiel des perturbations, donc des retards constatés sur LGV, provient d'événements extérieurs au système LGV."

"on constate depuis 2006 une régression annuelle de la propagation des retards sur LGV".

"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".

Un désastre environnemental

Selon les scénarios, il faut 15 à 20 ans pour équilibrer le bilan carbone du projet.

C'est donc à partir de 2040 ou 2045 que POCL commencera à améliorer son bilan carbone.

C'est bien trop tard pour la planète !

Pendant les 30 prochaines années, POCL, s'il se faisait, ce serait plus de CO₂.

En fait, RFF ne voit l'environnement et la biodiversité que comme un risque juridique.

C'est pourquoi, lors de la réunion du débat public à

Bourges consacrée à l'environnement, la présentation de RFF comportait un chapitre intitulé : "Les risques que fait courir la biodiversité au projet". Nous pensions que c'était POCL qui faisait courir des risques à la biodiversité.

De même, avec sa méthode des petits carrés de 20 mètres affectés d'un coefficient, soit 10 000 pour le patrimoine mondial de l'Unesco et 1 pour la nature ordinaire, RFF ne voit que les problèmes de recours contentieux. La nature ordinaire, qui est la condition de l'existence de la nature remarquable, est méprisée par RFF.

CONCLUSION

Ce projet POCL auquel nous nous opposons catégoriquement, appartient déjà au passé et il devra retourner dans le placard dont il n'aurait jamais dû sortir.

Inutile, impossible à financer, nuisible aux populations et à la nature, il n'intéresse que des élus à l'ego démesuré et le groupe de pression du BTP qui se cache derrière RFF.

SUD NIEVRE ENVIRONNEMENT

Association loi 1901
6, le Haut du May
58390 Dornes
christiane.deboyer@orange.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67

secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org

www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL