

LA SATURATION DE LA LIGNE PARIS-LYON : UNE CONTRE-VERITE.

A la réunion du débat public le 18 Janvier 2012, à Lieusaint, RFF déclare à propos de la soi-disant saturation de la ligne actuelle Paris-Lyon : « nous sommes sur 12 ou 13 trains par heure » (page 16 du verbatim).

Dans la note de synthèse « La capacité des lignes ferroviaires », du débat public de l'Interconnexion Sud (page 13), il est mentionné une utilisation moyenne de 7 trains à l'heure, sur le tronçon Valenton-Coubert de la LN1, entre 6h et 22h, en 2010, sens Paris-Provence, jour de semaine.

Dans le dossier du maître d'ouvrage, d'octobre 2011 (page 47), RFF donne dans un tableau une estimation moyenne de la demande horaire de sillons en 2025 égale à 9, entre 5h et 24 h, le vendredi, sens départ.

Nous sommes loin des 15 ou 16 sillons à l'heure qui pourrait saturer la ligne.

En fait, quand RFF parle de saturation, il s'agit seulement du départ en week-end , le vendredi entre 18h et 19h, estimé à 16 sillons en 2025.

RFF est prêt à endetter le pays de 15 milliards d'euros pour permettre à quelques bobos parisiens de partir confortablement en week-end dans le Luberon en 2025.

Au surplus, cette demande de 16 sillons à 18h ne se produira pas, car elle repose sur des hypothèses économiques dépassées :

-la croissance économique de 1,5% ne sera pas au rendez-vous ; déjà pour 2012, il est prévu 0,5%.

-les nouvelles LGV, inscrites dans la loi Grenelle, ne se feront pas pour la plupart, voire la totalité.

Les 57 millions (contre 40 millions aujourd'hui) de passagers prévus sur Paris-Lyon en 2025 sont un leurre.

Au Japon, la LGV Tokyo-Osaka fonctionne avec 120 millions de passagers. C'est d'ailleurs la capacité de la LGV Paris-Lyon estimée par le rapport Sauvant d'Octobre 2002. Monsieur Alain Sauvant est aujourd'hui Directeur de la stratégie de RFF.