

28 novembre 2014

ci-dessous la contribution de Limoges -Poitiers: cliquez la page pour agrandir

Ndir: TGV Albret : RFF est fort avec leur chiffrage: doublon de nombre de voyageurs.....



« Collectif Non à La LGV Limoges Poitiers-OUI au POLLT » - 8 Rue René PECHIERAS 87100 LIMOGES

Monsieur le Commissaire Enquêteur

La Cour des Comptes constate d'une part que le trafic voyageur d'une LGV est toujours surestimé dans les prévisions de RFF, et d'autre part que la SNCF ne dévoile jamais les chiffres de trafic. Mais la Cour ne souligne pas que dans les études et projections, un même voyageur peut être comptabilisé au titre de plusieurs projets LGV.

En effet, le dossier d'Enquête publique de la LGV Poitiers-Limoges porte sur un zonage qui englobe localement le Limousin, le Lot, la Dordogne, la Gironde et la Vienne.

Ainsi, **l'Aveyron, le Lot et la Dordogne** voient une très grosse partie de leur trafic POLT **détournée vers la LGV Limoges –Poitiers.**

Pourtant à la **page 105 du dossier H**, de l'Enquête publique en cours (analyse socio-économique) **le Lot et l'Aveyron** déjà comptabilisés pour la Limoges-Poitiers **sont de nouveau comptabilisés et font aussi partie du projet GPSO** (voir en annexe les parties surlignées en jaune).

Collectif Non à la LGV Limoges-Poitiers
OUI au POLLT

L'effet premier de ce tripotage de chiffres est, comme l'a déclaré le député de la Creuse Michel VERGNIER, de faire basculer un maximum de clientèle vers la ligne TGV Paris-Tours-Bordeaux pour améliorer sa rentabilité.

La conséquence première est le tronçonnage de la ligne POLT- Paris-Orléans-Limoges-Paris, hypothèse envisagée par SNCF : les trains de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) n'iraient donc plus jusqu'à Toulouse à partir de 2017 mais s'arrêteraient à Brive-la-Gaillarde (19).

Il s'agit là d'un effet contre-productif de l'aménagement du territoire qui obligerait les voyageurs du Lot, à passer par Toulouse pour se rendre à Paris en les rabattant sur cette ville en TER.

De plus, si la LGV permet un voyage plus rapide en temps de trajet, le kilométrage à la charge financière des voyageurs serait nettement supérieur : alors que de Toulouse à Paris par le POLT il y a **713 km**, par la LGV il y aurait **838 km**. **On atteindrait près de 1000 km depuis le Lot et L'Aveyron.**

Compte-tenu de ces éléments il serait donc judicieux de mettre en application les constatations du rapport de la Mission présidée par Emile QUINET, daté septembre 2013 et intitulé « Évaluation socio-économique des investissements publics », qui rappellent que les modèles de trafic « sont le socle de la détermination d'une large part des avantages apportés par le projet à évaluer, à la base du calcul socio-économique. **C'est dire qu'ils soient fiables, robustes** »

En conclusion, non seulement RFF surestime ces données pour amener à une rentabilité interne faussée (TRI), d'où à terme une participation financière des Collectivités locales plus élevée, donc des citoyens contribuables, mais aussi RFF comptabilise un même voyageur sur plusieurs projets LGV, ce qui a aussi une incidence sur la surévaluation du TRI et du VAN du projet avantagé par cet « excès » de voyageurs.
Pour le Collectif André THEPIN porte parole

Limoges 27 novembre 2014 - Contribution à l'enquête publique du projet de LGV GPSO

Page 2/10

Collectif Non à la LGV Limoges-Poitiers
OUI au POLLT

ANNEXE

Le dossier de l'enquête publique de la LGV Limoges-Poitiers

Dans le dossier F3 de l'enquête publique de la LGV Limoges-Poitiers, page 47 (voir ci-dessous la partie surlignée en jaune)

<http://www.enquetepublique-lgvpoitierslimoges.fr/pieces.html> (cliquer sur pièce F puis le lien 3-2)

Limoges 27 novembre 2014 - Contribution à l'enquête publique du projet de LGV GPSO

Page 3/10

Collectif Non à la LGV Limoges-Poitiers OUI au POLLT

Chapitre 3. Analyse des déplacements et de l'offre future

Niveau de desserte des grandes lignes sur l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Conformément à l'Appréhension Ministèrele du 25 mars 2013, le scénario de base des prévisions de trafic s'appuie sur un maintien du niveau des dessertes assurées sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLLT) tel qu'il existe en situation de référence 2020, c'est-à-dire 11 services par sens et par jour.

Le présent dossier, support de l'enquête d'avis publique relative au projet de LGV Poitiers-Limoges, n'a en effet pas pour objet d'apprécier l'impact de la ligne classique POLLT (dont la fonction majeure est de desservir les départements abutifs le long de cet axe et de permettre ainsi au plus grand nombre de voyageurs d'accéder à Paris).

La LGV Poitiers-Limoges et la ligne POLLT partagent néanmoins également une fonctionnalité commune de desserte du Centre-Ouest de la France depuis Paris et Nîmes-France. L'analyse des interactions entre la LGV Poitiers-Limoges et la ligne POLLT étant néanmoins, RFF a examiné plusieurs possibilités de desserte sur l'axe POLLT présentées dans un contexte de bonne information du public.

2 scénarios supplémentaires ont par conséquent été élaborés à titre d'hypothèses de travail se différenciant du scénario de base par l'offre de desserte sur la ligne POLLT, soit respectivement 7 services par sens et par jour (7 POLLT) et 4 services par sens et par jour (4 POLLT) et dont les caractéristiques sont détaillées au paragraphe 3.2.6. Scénarios avec modification de la politique de desserte sur l'axe Poitiers-Limoges.

En tout état de cause, ces hypothèses de travail ne peuvent préjuger à ce stade, des décisions effectives sur l'axe POLLT après la mise en service de la LGV.

Niveau de desserte TER

Enfin, l'offre TER sur le secteur est maintenue identique à l'offre de référence.

3.2. Les prévisions de trafic

3.2.1. Principes généraux

La situation de base est l'année 2020, pour laquelle les volumes de trafics sont reconstitués à l'aide des données observées les plus récentes (trafic ferroviaire, routier et aérien recensés, données enquêtes en gare et téléphoniques, données socio-démographiques de l'INSEE).

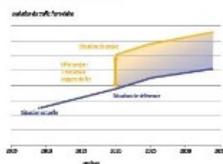
Les prévisions de trafic sont estimées pour les situations de référence et de projet en 2020, année de mise en service de la LGV Poitiers-Limoges, et aux horizons 2025 et 2030.

Les trafics en situation de référence sont estimés en appliquant aux trafics de la situation de base 2009 les hypothèses d'évolution de l'économie macro-économique. Ils correspondent à la situation la plus probable aux horizons futurs sans mise en place du projet.

La situation de projet correspond à la situation de référence à laquelle on ajoute le projet LGV Poitiers-Limoges et les dessertes envisagées. Les trafics en situation de projet incluent des usagers utilisant déjà le train en situation de référence, auxquels s'ajoutent les usagers réajournés du fait de la mise en place du projet.

Les effets du projet sont donc admettent comme différence de trafic entre situation de référence et de projet, à partir de la date de mise en service et pour les horizons futurs.

Illustration des modifications de trafic



Le report modal depuis la route ou l'air vers le fer est déterminé à partir d'une analyse de la concurrence entre les différents modes de transport en termes de temps de parcours, de coûts et de fréquence. Par exemple, la distribution des temps de parcours ferroviaires peut se traduire par des changements comportementaux conduisant, entre autres, d'un côté à des usagers d'un mode aérien à préférer le train.

Le trafic initial correspond à une mobilité nouvelle de certains personnes qui ne se déplacent pas auparavant, ou peut concerner des usagers actuels du ferroviaire qui décident de se déplacer plus souvent grâce aux services offerts sur la nouvelle infrastructure.

Le projet de LGV Poitiers-Limoges offrant une alternative plus rapide à l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse pour une grande partie des déplacements longue distance depuis et vers le secteur d'étude, les usagers de la nouvelle ligne comprendront également d'autres usagers d'un mode ferroviaire, qui en référence empruntaient l'aérien/autoroute.

Les projets dont la mise en service serait ultérieure à 2020 ne sont pas pris en compte, la LGV Poitiers-Limoges rentrant dans la situation de référence de ces projets.

Un modèle multimodal spécifique a été développé pour l'étude de la LGV Poitiers-Limoges devant à la fois permettre de prévoir des flux de trafic voyageurs sur les OD à l'échelle nationale et de juger de la pertinence de chaque itinéraire au sein d'un même mode, notamment pour le cas de la complémentarité entre l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et la LGV Poitiers-Limoges.

Ce modèle se caractérise par les éléments techniques suivants :

- un périmètre d'étude à l'échelle européenne permettant de tenir compte des liaisons internationales offertes par le réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- un zonage départemental, affiné localement sur le Limousin, le Lot, la Dordogne, la Gironde et la Vienne ;
- trois modes modélisés : Fer, Route et Air. Le mode Fer tient compte de la possibilité de choisir entre 3 itinéraires longue distance : l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, LGV Sud Europe Atlantique (SEA) ou LGV Poitiers-Limoges ;
- trois périodes de modélisation : JOB¹, Week-end, Été ;
- deux motifs de déplacements : professionnel ou personnel.

note

1) 120 km/h ou plus de vitesse

Des compléments d'illustration sont disponibles dans le dossier de consultation des avis publics relatif au projet de LGV Poitiers-Limoges, notamment sur le thème que le projet de LGV Poitiers-Limoges ne peut être envisagé en l'absence de l'axe de desserte de l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Collectif Non à la LGV Limoges-Poitiers OUI au POLLT

Un modèle multimodal spécifique a été développé pour l'étude de la LGV Poitiers-Limoges devant à la fois permettre de prévoir des flux de trafic voyageurs sur les OD à l'échelle nationale et de juger de la pertinence de chaque itinéraire au sein d'un même mode, notamment pour le cas de la complémentarité entre l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et la LGV Poitiers-Limoges.

Ce modèle se caractérise par les éléments techniques suivants :

- un périmètre d'étude à l'échelle européenne permettant de tenir compte des liaisons internationales offertes par le réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- un zonage départemental, affiné localement sur le Limousin, le Lot, la Dordogne, la Gironde et la Vienne ;
- trois modes modélisés : Fer, Route et Air. Le mode Fer tient compte de la possibilité de choisir entre 3 itinéraires longue distance : l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, LGV Sud Europe Atlantique (SEA) ou LGV Poitiers-Limoges ;
- trois périodes de modélisation : JOB¹, Week-end, Été ;
- deux motifs de déplacements : professionnel ou personnel.

En agrandissant une partie de la page le Lot, la Gironde et la Dordogne sont inclus dans le zonage.

Collectif Non à la LGV Limoges-Poitiers
OUI au POLLT

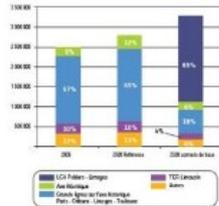
Chapitre 3 : Analyse des déplacements et de l'offre future

3.2.4.2. Impacts sur les trafics des réseaux existants

Cette partie présente plus précisément l'impact du projet de LGV Poitiers-Limoges sur les trafics grandes lignes et TER sur les réseaux existants à l'horizon 2030.

La nouvelle ligne prend en charge 65 % des 3,27 millions de déplacements ferroviaires longs distances du secteur.

Evolution de l'offre d'activités des axes ferroviaires



Axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Les usagers du projet proviennent principalement de l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse qui voit son trafic depuis et vers la zone d'étude diminuer de -68 % par rapport à la situation de référence 2020, du fait de ce transfert vers la LGV, soit une baisse de 1 232 000 voyageurs.

Les baisses de trafic les plus importantes se retrouvent sur les OD en concurrence directe avec la LGV (-77 % des voyageurs depuis Brive, -71 % depuis Limoges), mais aussi sur les OD en rabattement sur les gares du projet (-60 % depuis Périgueux, -77 % depuis l'Aveyron).

Les déplacements depuis et vers la zone d'étude, supérieurs à 80 km, utilisant uniquement le TER dérivent de -47%, soit 125 000 voyageurs.

Il s'agit par exemple des déplacements Haute-Vienne - Poitiers, que le LGV Poitiers-Limoges prendra en charge à 75 %. Le trafic reliant sur le TER correspond à des usagers à destination de territoires situés entre Poitiers et Limoges pour qui emprunter la LGV n'est pas intéressant ou à des usagers ayant une valeur du temps plus faible, préférant donc rester sur un mode plus lent mais moins cher.

Ces résultats montrent la complémentarité du projet d'amélioration du TER Poitiers-Limoges avec le projet de LGV. En effet, les territoires en rabattement en TER sur les gares de Limoges ou Poitiers cumuleront ainsi les gains de temps offerts par les deux projets.

Les usagers du secteur d'étude empruntant l'axe Atlantique dérivent de -45 %, soit 133 000 utilisateurs.

Cette dérivation concerne les usagers qui en référence avaient un avantage à emprunter l'axe atlantique plutôt que l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et reste donc très mesurée par rapport à l'utilisation de l'axe Atlantique total.

En situation de projet, les usagers du Nord de la Haute-Vienne ou de la Dordogne, par exemple, trouvent un avantage à emprunter la LGV Poitiers-Limoges.

Les lignes « autres » perdent -167 000 utilisateurs.

Celles-ci correspondent aux services TER hors Limousin et à des trafics Grandes Lignes d'axes concourants (Paris-Marseille pour tout de la Creuse, Paris-Denain pour le Cantal, et le TGV Sud-Est pour l'Aveyron notamment).

Mieux encore page 54

54

© Société Nouvelle des Infrastructures d'Équipement - LGV Poitiers-Limoges - Mars 2014 - 001

Page 19

Collectif Non à la LGV Limoges-Poitiers
OUI au POLLT

On y découvre que l'Aveyron et la Dordogne voient une très grosse partie de leur trafic POLT détournée vers la LGV Limoges -Poitiers

Axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Les usagers du projet proviennent principalement de l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse qui voit son trafic depuis et vers la zone d'étude diminuer de -68 % par rapport à la situation de référence 2020, du fait de ce transfert vers la LGV, soit une baisse de 1 232 000 voyageurs.

Les baisses de trafic les plus importantes se retrouvent sur les OD en concurrence directe avec la LGV (-77 % des voyageurs depuis Brive, -71 % depuis Limoges), mais aussi sur les OD en rabattement sur les gares du projet (-60 % depuis Périgueux, -77 % depuis l'Aveyron).

Collectif Non à la LGV Limoges-Poitiers
OUI au POLLT

Le dossier de l'enquête publique du « GPSO »

A la page 105 du dossier H, partie analyse socio-économique que découvrons-nous ? Le Lot et l'Aveyron, déjà comptabilisés avec la Limoges-Poitiers, font aussi partie du projet GPSO (voir ci-dessous la partie surlignée en jaune) :

Collectif Non à la LGV Limoges-Poitiers
OUI au POLLT

CHAPITRE 4. L'ÉVOLUTION DES BESOINS DE DÉPLACEMENT ET LES PROJETS STRUCTURANTS DES TERRITOIRES

4.3.2.6 Les évolutions du transport tous modes de voyageurs entre aujourd'hui et la situation de référence

La croissance moyenne de la demande tous modes entre 2009 et 2024 s'établit à 1 %. Elle est plus élevée pour les relations transrégionales, malgré l'effet crise, du fait d'une réduction de l'effet frontaliers. Elle est également soutenue sur les relations radiales, grâce à l'effet d'offre attendu par la LGV Tours-Bordeaux.

Déclasse en déplacements tous modes en itinéraire (Source : AIG, 2012)

| Déplacements, en millions / an | Demande tous modes en 2009 | Demande tous modes en situation de référence (2024) | Taux de croissance moyen annuel |
|--------------------------------|----------------------------|---|---------------------------------|
| Radial | 22,5 | 27,8 | 1,9 % |
| Intersecteur | 52,8 | 52,2 | 1,3 % |
| Régional | 289,4 | 224,4 | 0,8 % |
| Transrégionales | 70,7 | 91,8 | 1,8 % |
| Total | 329,4 | 396,2 | 1,1 % |

4.3.2.7 Les évolutions du transport ferroviaire de voyageurs en référence

Le trafic ferroviaire en référence a été déterminé à l'horizon 2024, après montage en charge opérationnelle et complété des projets et services présentés précédemment.

4) Le territoire et les liaisons clés en exemple

Les liaisons clés au projet se situent dans un périmètre permettant de prendre en compte l'ensemble des effets du programme. Ce périmètre s'étend ainsi à la péninsule Baltique, à la France, et à ses pays voisins.

On définit le « secteur GPSO » par la Région Aquitaine, hors Dordogne, et l'ensemble de la Région Midi-Pyrénées.

Seuls les déplacements concernés par le « secteur GPSO » (voir figure ci-dessous) ont été pris en compte à ce jour :

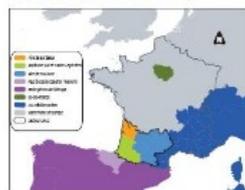
- de déplacements internes à ce secteur (ex : Bordeaux-Toulouse, Saint-Jay-Toulouse, ...)

- de déplacements d'échange avec ce secteur (ex : Marseille-Toulouse, Paris-Bordeaux, ...)

À ces trafics s'ajoutent les déplacements de transit au secteur du GPSO (ex : Paris-Madrid, Lille-Bilbao, Marseille-Bilbao, ...)

Le souci d'écouler à l'intérieur de ce territoire privilégie une logique d'axe (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne), et ainsi ne correspond pas, aux limites administratives régionales. Il est en revanche compatible avec les limites départementales.

Déclasse géographique du périmètre pour visualiser les évolutions de déplacements voyageurs longue distance (Source : AIG, 2012)



Les déplacements internes à des secteurs hors du périmètre du secteur du GPSO ne sont pas pris en compte. Il s'agit par exemple de : Marseille-Montpellier, Marseille-Barcelone, Paris-Angoulême, Strasbourg-Tours. Les déplacements du corridor méditerranéen ne sont pas non plus comptabilisés (ex : Paris-Bordeaux, Grande-Bretagne-Barcelone, Lille-Madrid, Marseille-Madrid, ...)

De plus, les déplacements routiers de courte distance (moins de 30 km) sont exclus des analyses relatives aux lignes nouvelles mais intégrés aux analyses pour les aménagements des lignes existantes.

Concernant l'étranger, les déplacements vers les liaisons ne sont pas comptabilisés comme mode concurrent au projet, ainsi que les trafics aériens en correspondance.

L'intégration de ces différents critères aboutit à la définition de la demande régitée au projet de lignes nouvelles.

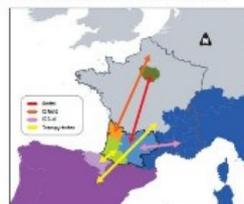
4) Définition des segments de liaisons

L'analyse des trafics passe sur plusieurs segments géographiques. Cette segmentation permet de mettre en évidence les différents types de relations bénéficiant du programme du GPSO.

On distingue quatre types de relations :

- les relations radiales, entre l'Île de France et le secteur du GPSO (ex : Paris-Bordeaux, Paris-Toulouse) ;
- les relations intersecteurs (EO : ES Nord entre le Nord de la France et de l'Europe, et le secteur du GPSO (ex : Bruxelles-Bordeaux, Lille-Toulouse) ; ES Sud entre les régions du Sud-Est de la France et de l'Europe (Italie et Israël), et le secteur du GPSO (ex : Marseille-Toulouse, Lyon-Bordeaux) ;
- les relations internationales transrégionales, radiales entre l'Île de France et l'Espagne (ex : Paris-Bilbao), régionales entre le Pays basque espagnol et la France et les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées (ex : Bordeaux-Bilbao, Bayonne-Saint-Sébastien, Toulouse-Bilbao), et intersecteurs entre la péninsule Ibérique et le territoire français hors Aquitaine, Midi-Pyrénées et Île de France (ex : Marseille-Bilbao, Nantes-Madrid) ;
- les relations régionales, en interne aux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées hors Dordogne.

Relatives à l'étranger, hors flux internes aux deux régions (Source : AIG, 2012)



Collectif Non à la LGV Limoges-Poitiers
OUI au POLLT

a) Le territoire et les trafics pris en compte

Les trafics liés au projet se situent dans un périmètre permettant de prendre en compte l'ensemble des effets du programme. Ce périmètre s'étend ainsi à la péninsule ibérique, à la France, et à ses pays voisins.

En agrandissant la partie surlignée

On définit le « secteur GPSO » par la Région Aquitaine, hors Dordogne, et l'ensemble de la Région Midi-Pyrénées.