

PROJET POCL (PARIS – ORLÉANS – CLERMONT-FERRAND – LYON) ÉTUDE DE TIERCE-EXPERTISE



POINTS À RETENIR - THÈME TRAFIC

POINTS À RETENIR DE LA PHASE 1

La méthodologie déployée dans les études de trafic antérieures se révèle conforme aux règles de l'art :

- Le modèle de trafic, fondé sur des données solides, a été minutieusement adapté pour répondre aux besoins spécifiques des études sur le projet POCL, avec un zonage fin et une segmentation détaillée permettant de comprendre les variations et les comportements des usagers
- Les données utilisées pour le calage de la situation existante en 2008 ont été jugées fiables
- Les hypothèses de croissance de la demande de déplacements jusqu'en 2025, pour éclairer les projections futures, sont cohérentes avec les tendances actuelles. Toutefois, les projections de croissance entre 2025 et 2050, estimées à 1,8 % par an, apparaissent optimistes

POINTS À RETENIR DE LA PHASE 2

La seconde phase de la tierce-expertise des études relatives au projet POCL s'articule naturellement avec les conclusions de la première phase. S'appuyant sur une démarche rigoureuse, elle a clarifié les projections de trafic et a apporté un éclairage complémentaire sur les scénarios proposés.

La méthodologie des études de trafic antérieures est globalement conforme aux règles de l'art.

La tierce-expertise souligne la sensibilité de certaines hypothèses et leur impact potentiel sur les prévisions de trafics.

Principales liaisons concernées par les améliorations liées à POCL



Source : Bilan de la concertation – Etape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique, oct. 2012 – févr. 2015

Les principaux points à retenir sont les suivants :

Les taux de croissance annuels moyens du PIB de chaque région entre 2008 et 2025 diffèrent de manière significative du taux de croissance annuel moyen du PIB national (1,45%) utilisé dans le cadre des études antérieures.

Les méthodes développées dans le cadre de la tierce-expertise, pour prendre en compte les dynamiques régionales dans la prévision du trafic, ont abouti à des estimations plus modérées de la demande en 2025 par rapport aux prévisions des études antérieures, et ce pour chacun des deux scénarios étudiés. Ceci sans toutefois remettre en cause le fait que le scénario Médian demeure celui qui capte le plus de trafic comparé au scénario Ouest.

Les projets connexes et leur réalisation, notamment ceux émanant du Grenelle de l'Environnement, sont d'une importance capitale pour les projections de trafic et ont pour effet d'augmenter ou d'atténuer la viabilité du projet POCL.

Le fait que les LGV PACA et LGV Turin ne seront pas encore opérationnelles à l'horizon du projet a un impact significatif sur les liaisons entre Paris et diverses régions françaises, ce qui pourrait à terme influencer les prévisions de trafic du projet POCL. Le scénario Médian semble être le plus vulnérable aux effets de la non-réalisation de certains projets issus du Grenelle de l'Environnement, notamment en raison d'une perte potentielle plus significative en termes de voyageurs. Ce sujet mériterait d'être approfondi.

Le temps de parcours représente un paramètre fondamental dans la prévision de trafic ferroviaire.

L'écart de temps de parcours de seulement 10 minutes entre les deux scénarios peut influencer fortement le choix des voyageurs. Pour les flux de voyageurs entre Paris et Lyon, de telles variations de temps de parcours entraînent des changements importants dans la demande. À ce stade d'étude, les incertitudes relatives aux temps de parcours et aux longueurs des tracés des scénarios Ouest et Médian restent comparables, ce qui n'affecte pas la validité des résultats obtenus.



Les différentes interrogations soulevées au cours de cette expertise mettent en lumière la sensibilité des prévisions de trafic aux diverses hypothèses prises en compte.

Toutefois, en dépit de cette sensibilité, il semble improbable que la hiérarchie des scénarios soit remise en question. En effet, **tant que le scénario Médian continue d'offrir des temps de parcours inférieurs, notamment sur les liaisons Ile-de-France - Rhône-Alpes et vers le Sud-Est, il demeure logique qu'il attire un plus grand nombre de voyageurs.**