

Olivier KLEIN : Bonsoir à tous ! Olivier Klein, de la Commission particulière du débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV. Donc, je vais animer cet atelier thématique sur les questions de financement, et vous retrouvez l'ensemble de la commission, à commencer par François Perdrizet, notre président ; Michèle Tilmont ; Jacques Ducout, à la machine, et Camille Saïssset. Voilà ! Donc, le thème, c'est une réunion publique un peu particulière, c'est un atelier sur une thématique bien précise qui est celle du financement. On va organiser cette séance en deux temps : un temps d'exposé pour apporter des informations avec, d'abord, une intervention de Monsieur Liebermann. Alors, Monsieur Liebermann est ingénieur général des Ponts et chaussées, et il est là parce qu'il a mené un certain nombre de négociations sur des projets de TGV. Et donc, il va nous faire part de son expérience sur comment le financement des projets de TGV se mènent ou se sont menés, en tout cas, d'après ses expériences. On aura un exposé de Réseau ferré de France spécifiquement sur la question du financement. Donc, cela, c'est la première partie, on va dire, informative. Et ensuite, une partie de débat, qui va aborder successivement trois thèmes. Un premier thème plus orienté sur les questions d'opportunité : faut-il financer cet ouvrage ? Un deuxième thème plus sur les questions de... si on se place dans l'hypothèse qu'il faudrait financer, sur les questions de répartition de ce financement entre les différents acteurs. Et puis, un troisième thème sur les modalités du financement, du montage financier. Alors, il y a, dans la présentation de l'atelier (*montrant le programme annoncé sur le site internet*), un certain nombre de questions qui ne sont pas là pour vous imposer les questions que vous devez poser. C'est simplement pour vous inciter, c'était pour vous inciter à venir et, éventuellement, guider votre réflexion. Vous pouvez, évidemment, aborder certains de ces thèmes, pas d'autres, en aborder des qui ne sont pas listés, vous êtes parfaitement libres. Donc, voilà comment va se dérouler la réunion. Il me reste à vous dire que cet atelier thématique donnera lieu à une synthèse qui sera, compte tenu des échéances du débat, sans doute un peu plus courte et un peu plus rapidement établie que la synthèse sur l'atelier "capacités". On vous promet que nous la mettrons en ligne dans une version provisoire avant le 5 mai. Charge à vous, participants à cet atelier, de nous retransmettre vos remarques, suggestions de correction, compléments et cetera, de manière à ce que nous puissions mettre à nouveau en ligne une version définitive pour la réunion de Longjumeau, le 11 mai. Donc, cela veut dire que vous nous laissez deux jours pour réagir. Donc, voilà ! Disons le 9 ou 10 mai au matin, jusqu'au 9 ou 10 mai au matin, vous pouvez nous faire part de vos retours. Voilà ce qu'on vous propose de manière à ce que, ensuite, il reste quand même une semaine à cette note pour qu'elle puisse alimenter le débat. Donc, sans plus occuper le temps de parole, je passe la parole à Claude Liebermann. Ou non, RFF d'abord ? Oui, alors, ok ! On ne me l'avait pas dit.

Tristan BARRÈS : Merci, bonsoir ! Donc, nous avons prévu de faire une présentation assez rapide pour justement cadrer le débat en trois parties et à plusieurs voix. Une première partie, donc, un rappel très rapide du projet mais vous le connaissez bien, donc ce sera extrêmement rapide. Une deuxième partie qui sera faite par Monsieur Desgranges, directeur du Service des finances à RFF, qui vous présentera les principes de calcul de la part de RFF, la part financière de RFF dans un projet. Et puis, en dernière partie, je reprendrai la parole pour voir comment les principes qui auront été présentés par Monsieur Desgranges peuvent éventuellement s'appliquer sur... enfin, dans quelle mesure ils peuvent s'appliquer sur le projet de l'Interconnexion Sud. Alors, le projet Interconnexion Sud, vous commencez à le connaître très bien. Donc, c'est ce que l'on appelle, nous, la clé de voûte du réseau national, parce que le réseau ferré grande vitesse se développe partout en France, et ne pourra bien fonctionner que si cette interco se réalise, et donc permette une circulation plus fluide et déconnectée des RER C, des TGV au niveau... entre Massy et Valenton. Diapo suivante... Et donc, consiste en la création d'une nouvelle ligne dédiée, donc, pour les TGV séparés des RER C, et la création de nouvelles gares TGV franciliennes : une à Orly, donc qui est

commune à tous les scénarios, et puis, une éventuellement... une autre gare éventuelle, soit à Villeneuve-Saint-Georges soit à Sénart. Donc, il y a vraiment deux fondamentaux dans ce projet, c'est d'une part la ligne dédiée et d'autre part la création de nouvelles gares TGV. Alors, on présente dans le débat public trois scénarios avec en fait plusieurs combinaisons possibles, en fonction de la localisation de la gare d'Orly, en fonction de "est-ce qu'on met une deuxième gare ou pas", en fonction des variantes tunnel ou pas, notamment pour le scénario B. En fait, toutes ces combinaisons représentent 24 variantes possibles. Je ne vais évidemment pas toutes les présenter. Ce qu'il faut retenir donc... on va les faire défiler un par un, c'est qu'on est sur des ordres de grandeur de gains de trafic entre 2 millions de voyageurs par an et 3,6 millions de voyageurs par an ; sur des ordres de grandeur de coûts entre 1,4 milliard d'euros et 3,3 milliards d'euros, et des taux de rentabilité internes au projet qui varient entre 4,2 % et 5,6 %... Non, pardon, 3,9 % et 5,6 %.

Premier scénario, c'est le scénario A qui est un tunnel direct de Massy jusqu'à Valenton, en passant par Orly ; avec éventuellement la possibilité de faire une deuxième gare. Donc, on voit qu'entre A à une gare et A à deux gares, il y a un gain de trafic et également une surévaluation du coût mais une augmentation du taux de rentabilité interne qui intègre, en fait, l'augmentation du coût mais également l'augmentation des bénéfices. Donc comme ce taux augmente, cela veut dire que les bénéfices apportés par la deuxième gare sont plus importants... enfin, en tout cas, sont valorisés de manière plus forte que l'investissement supplémentaire que cette deuxième gare représente. Un scénario B, qui consiste à jumeler les nouvelles voies TGV à la ligne classique, avec éventuellement une deuxième gare à Villeneuve-Saint-Georges. Et puis, le scénario C, qui consiste... Pardon, il y a une variante au scénario B, qui est une variante tunnel, donc qui partirait approximativement de la gare d'Orly pour rejoindre la ligne Paris-Lyon avec, également, la possibilité d'avoir une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Et puis, le scénario C qui est conçu pour desservir le secteur de Sénart, avec une gare TGV à Lieusaint. Il y avait également l'option Villaroche, mais compte tenu de ce qui s'est dit au cours du débat, donc là, on ne présente que Lieusaint. Voilà !

Les bénéfices du projet Interconnexion Sud, ils sont de trois types. Premièrement, une amélioration des liaisons pour les TGV intersecteurs : en décroisant les flux RER et TGV, cela améliore la régularité des RER, cela améliore la robustesse du réseau TGV, donc les liaisons intersecteurs. Deuxième bénéfice, c'est la correspondance entre le train et l'avion qui est assuré grâce à la gare TGV d'Orly, qui permettra aux voyageurs de permuter, de faire un premier voyage en train et puis un deuxième en avion ; et on attend entre 1,1 et 1,5 million de voyageurs au titre de cette intermodalité. Puis, troisième bénéfice, c'est par la création de nouvelles gares TGV franciliennes : c'est d'améliorer l'accessibilité des Franciliens au réseau grande vitesse en leur permettant donc de prendre leur TGV au plus près de chez eux. Le corollaire de ces trois bénéfices, c'est la décongestion des gares parisiennes, parce que dans chacun de ces cas-là, ce sont des voyageurs en moins dans les gares de Paris intra-muros qui seront reportés vers ces gares TGV franciliennes, et donc cela permet de donner un peu d'oxygène à ces gares TGV parisiennes qui, un jour, arriveront à saturation.

Alors, là, c'est un schéma qui est en quelque sorte le fil conducteur de tout ce que l'on va dire après. Quelles que soient les modalités de financement du projet, on reste toujours sur ce même schéma, en fait, de financement. Il y a un coût, le projet a un coût, et il est financé de manière générale par Réseau ferré de France, et donc on vous expliquera comment, par l'Etat et les collectivités territoriales, mais derrière RFF, l'Etat et les collectivités, il y a alors pour RFF, l'utilisateur. En fait, l'utilisateur, chaque fois qu'il achète un billet de train, une part du billet de train permet de financer, enfin, finance le péage, c'est-à-dire que c'est la somme que l'exploitant ferroviaire, par exemple, la SNCF, paie à RFF pour utiliser le réseau. Donc, c'est l'utilisateur qui, indirectement, paie le projet par l'intermédiaire des péages. Et puis, pour ce qui concerne l'Etat et les collectivités, c'est le contribuable qui, en payant ses impôts

évidemment, finance le projet, et là, au travers des collectivités publiques. On a rajouté une case « Autres financeurs », alors on en parlera tout à l'heure, parce qu'il peut y avoir d'autres acteurs qui financent ce type de projet. Alors, je ne vais nommer personne pour l'instant, on verra, comme j'ai dit tout à l'heure, mais cela peut être aussi l'Union européenne qui peut également participer à ces projets. Alors, comment détermine-t-on la part de financement de ces différents acteurs ? En fait, c'est la question de comment calibrer sa part de financement ? En général, un acteur public... alors, c'est la diapo suivante, calibre sa participation en fonction des bénéfices qu'il attend du projet. Or, ces bénéfices, ce sont des bénéfices socio-économiques, donc ce n'est pas forcément des bénéfices financiers, il y a tout un tas de choses qui peut être pris en compte dans le bilan socio-économique. Et donc, chaque acteur doit apprécier ce que le projet va lui apporter, et décide de contribuer à hauteur de ce que le projet lui rapporte. Alors, dans la liste de ces acteurs, il y a la case RFF, qui calcule d'une certaine façon sa part de financement, et donc, c'est ce que je vous propose de... ce que nous proposons de vous présenter pour bien comprendre le mécanisme de ce calcul.

Pierre DESGRANGES (RFF) : Merci. Donc, on peut passer à la première diapositive. Ce que vous avez sous les yeux, c'est ce que dans notre jargon, habituellement, on appelle « l'article 4 », qui est un terme qui revient de façon récurrente. Alors, ce qui est original dans cet article 4 c'est que, comme son nom le laisse supposer, c'est une disposition de droit qui intervient sur la détermination, la participation financière de RFF au projet d'investissement, au projet de développement notamment. Donc, le fait d'inscrire dans un décret, en l'occurrence, un cadre pour procéder à l'évaluation financière, c'est quelque chose qui est très original, et qui a ses propres avantages et ses propres contraintes, c'est ce que je vous propose d'explorer avec vous. Et ce que cet article dit, remis en français plus courant, c'est, pour l'essentiel, que RFF peut contribuer financièrement à un projet pour autant que cette contribution financière ne va pas dégrader ses comptes dans le futur ; autrement dit, qu'il faut qu'il y ait un retour sur cet investissement. On peut passer à la suite. Alors, cela a un sens en termes d'exploitation, c'est-à-dire qu'évidemment, on va avoir des recettes et des coûts, il faut que le résultat de tout cela soit positif ou nul. Cela a un sens aussi en termes de création de valeur, donc c'est ce que j'appelle une notion plus patrimoniale qui indique que, globalement, on espère évidemment que faire des projets, cela contribue à créer de la valeur pour la collectivité, et RFF faisant partie de la collectivité, également pour RFF. Donc, la conséquence, c'est qu'il ne faut pas créer ce qu'on appelle toujours dans notre jargon de la « mauvaise dette », c'est-à-dire une dette qui serait une dette qui s'ajoute à la dette que l'on a héritée, puisqu'il faut rappeler que RFF est né à la fois évidemment de disposition européenne mais aussi est né de la difficulté à soutenir l'accroissement de la dette de l'entreprise intégrée, la SNCF à l'époque, et à porter donc cette dette héritée. Donc, cette dette héritée, elle reste, elle est gérée de façon autonome. Et d'ailleurs, contrairement à une légende tenace, quand on perçoit des péages supplémentaires de la SNCF ou d'autres entreprises ferroviaires liés à la mise en place d'un projet, ces péages ne viennent pas diminuer la dette héritée, ils contribuent simplement à financer, à cofinancer le projet que l'on étudie de façon, justement, à ne pas perdre de l'argent sur ce périmètre-là.

Alors, évaluation financière et évaluation socio-économique, tout simplement pour vous rappeler que la justification des projets ne repose pas heureusement sur leur seule appréciation financière, et encore moins sur les conséquences financières pour la seule entreprise RFF, mais repose sur un grand nombre de critères au centre desquels l'évaluation socio-économique va prendre toute sa place. Simplement, cette évaluation socio-économique et l'évaluation financière doivent être évidemment cohérentes. Elles ont leurs propres objectifs mais elles s'appuient sur un corps d'hypothèses et d'études qui est commun en ce qui concerne les coûts, en ce qui concerne les trafics, en ce qui concerne tous les éléments d'étude. Alors, les conséquences de ce que j'ai dit précédemment, concernant la détermination

de la participation financière de RFF, c'est qu'on va avoir besoin de subventions publiques. Ce n'est pas une originalité, c'est-à-dire que la plupart des investissements d'infrastructures sont dans la même situation, que l'on va essayer de co-construire un financement prenant en compte ce qui résulte du calcul de participation financière de RFF et des subventions qui seront nécessaires pour boucler le plan de financement. Alors, évidemment, tout cela, et Claude Liebermann nous en parlera de façon très détaillée, cette élaboration du plan de financement, c'est quelque chose qui doit se co-construire, j'insiste beaucoup sur ce mot évidemment, et de telle sorte qu'au fur et à mesure de l'avancement du projet, on parte d'ordres de grandeur qui permettent à chacun de se situer, aux collectivités locales de prendre des décisions, aux différents interlocuteurs de savoir, en gros, ce que chacun est capable de mettre sur la table pour que, progressivement et le plus en amont, en partant le plus en amont possible dans la vie du projet, on puisse évoluer vers une solution qui soit viable. Il faut évidemment éviter qu'on soit au dernier moment dans une impasse financière, et sans solution.

Donc, en termes techniques, vous avez une équation très barbare sous les yeux. Cela veut dire quoi, simplement ? C'est pour rappeler qu'on évalue des flux, non pas sur une année, mais sur une période. Pour les grands projets de transport, pour l'interco, cela va être sur une durée de 50 ans. Donc, cela nécessite de faire appel à des notions d'évaluation comme ce qu'on appelle ici la méthode actuarielle ou l'intervention d'un taux d'actualisation. Alors ici, toujours pareil, dans le même esprit qui consiste à tuer un peu des idées reçues ou des erreurs tout simplement, cela n'a rien à voir avec la prise en compte de l'inflation, c'est-à-dire que même si vous êtes dans un système économique à inflation nulle, si vous attendez de l'argent de votre grand-mère, vous préférez l'avoir aujourd'hui que l'avoir dans 5 ans. C'est exactement ce que traduit ce principe-là. L'originalité du calcul de participation financière de RFF, c'est qu'on fait un calcul à l'envers, c'est-à-dire qu'on regarde, RFF devant emprunter pour financer la part qui lui revient sur le financement d'un projet, cela a un coût, cela a un taux d'intérêt. Donc, cela intervient dans le taux de rentabilité qui est attendu du projet pour RFF. On a aussi un certain nombre de risques, on ne prend pas tous les risques, on les partage mais un certain nombre de risques qui vont être pris en charge par l'entreprise, et qui interviennent aussi dans la rentabilité qu'on attend. Donc, les flux de recettes et de coûts qui vont intervenir au cours de l'exploitation du projet sont actualisés à cette valeur-là, et le solde sur la période d'étude de 50 ans pour les grands projets donne le montant de participation financière que RFF va pouvoir mettre au pot. Est-ce qu'on peut continuer ? Donc tout cela se fait sur un périmètre qui est le périmètre pertinent pour définir ce qui caractérise les fonctionnalités du projet, donc c'est un périmètre qui peut être beaucoup plus large que le périmètre sur lequel on investit. Evidemment, c'est le cas typique pour l'interco où les flux de trafic qu'on va prendre en compte, bien sûr, ne sont pas simplement sur le court segment qui va être objet d'investissement mais concerne, et on revient à la notion de pivot du réseau à peu près, une très très grande part de tous les trains à grande vitesse qui circulent, qui sont susceptibles de circuler en France. Donc cela, cette notion de périmètre est très importante. La maîtrise de l'étude du coût d'investissement est aussi quelque chose qui est importante, et le planning de réalisation va peser sur, évidemment, l'étude en elle-même, même si, il est indispensable aussi de le rappeler, la participation financière de RFF étant évaluée par rapport à l'exploitation du projet, à partir du moment où il est mis en service, au premier ordre, c'est-à-dire dans les chiffres qui sont à gauche de la virgule, le montant de l'investissement n'est pas une valeur dimensionnante pour la participation financière de RFF. Ce qui va être dimensionnant, ce sont les recettes et les coûts qui vont intervenir après la mise en service du projet. Evidemment cela nous donne une participation exprimée en euros. Si on rapporte cette participation en pourcentage au coût du projet, selon les coûts des différents scénarios, ces pourcentages, bien sûr, vont changer. C'est facile de le comprendre mais le montant de l'investissement n'est pas

discriminant sur la participation financière de RFF au premier ordre. C'est un point qui est extrêmement important de préciser ; j'y reviendrai, si vous voulez, dans le débat. Donc, les flux à prendre compte, et en fonction ce que j'ai dit, sont essentiellement en dehors du montant de l'investissement qui est notre balise, notre référence, en phase d'exploitation, bien sûr, les recettes sous forme de péage, on en a parlé. Et on va déduire de ces péages versés par l'exploitant ferroviaire ou les exploitants ferroviaires un certain nombre de coûts en exploitation, en période d'exploitation, qui sont les coûts d'exploitation proprement dits, à notre charge, et les coûts d'entretien du nouvel équipement et sur le périmètre étendu du réseau, c'est-à-dire, évidemment, comme je l'ai dit tout à l'heure, pas simplement sur le segment qui caractérise l'investissement. Donc, on va essayer d'estimer de la façon la plus précise possible ces coûts. Mais, comme vous pouvez le comprendre, on est dans une période qui est très antérieure à la mise en service du projet. Donc on serait extrêmement prétentieux de prétendre assumer une vérité absolue par rapport à cela. Evidemment ce ne sont que des estimations qu'on essaie de faire avec le plus de rigueur possible mais qui doivent être, après, vérifiées.

Ensuite je vais déléguer mon temps de parole sur un point particulier, qui est la capacité contributive, à Mondher qui va vous en dire quelques mots.

Mondher CHARGUI (RFF) : Merci, Pierre. Donc, comme nous l'a expliqué Pierre, ce qui intervient dans les estimations de flux, de recettes et de coûts, qui contribuent à la participation de RFF, c'est bien évidemment la dimension recettes, puisqu'on connaît assez bien la dimension coûts, en tout cas, l'évolution qu'on peut en avoir. Et donc, pour appréhender l'évolution des recettes sur le réseau, et en particulier sur un projet donné, on fait appel à ce qu'on appelle, à RFF, des approches par la capacité contributive du transporteur. Alors, l'idée c'est... Puisque RFF va mettre un certain péage, le transporteur va mettre un certain prix des billets pour s'adapter à ce péage-là, et donc le voyageur va ressentir cette augmentation du prix des billets. Donc, l'idée c'est de trouver un niveau de tarification voyageurs qui minimise le financement public, tout en assurant donc - une marge suffisante aux transporteurs aux sens larges, avec un « s » ; - l'équilibre financier du gestionnaire de l'infrastructure, donc en situation des projets - et bien évidemment la prise en compte des attentes de dessertes des territoires. L'idée derrière cette étude, cela va être d'approcher le péage maximal supportable par le transporteur que RFF va pouvoir mettre, évidemment, dans une logique d'excédent brut d'exploitation, donc entre recette projet et recette référence, au compte du projet.

Est-ce qu'on peut avancer ? (*à propos du Powerpoint*) Là, je vous mets un petit schéma illustrant donc le phénomène, je dirais, entre une situation de référence donnée et une situation de projet au niveau du transporteur. Donc, à gauche, une situation de référence du transporteur, donc une certaine recette. Il a des coûts d'exploitation en référence, aussi, il paie des péages à RFF et il a une marge résultante, en situation de projet. Mais, en général, le projet lui offre un nouveau service, qu'il va faire payer plus cher aux voyageurs. Et, en plus, je dirais qu'avec le « yield management », la SNCF va pouvoir faire cela en plus à... je dirais, à la capacité à payer du voyageur. Donc, les recettes augmentent. Donc, il facture, je dirais, un nouveau service plus cher. Il a des coûts supplémentaires puisque généralement cela lui permet de faire des allers-retours plus importants. En face, il a toujours, si on ne faisait rien, il a toujours les péages de RFF en référence, et sa marge augmente. L'idée que RFF a soumise à l'Etat et aux tutelles, c'est de dire : cette capacité contributive excédentaire, je vais construire une tarification pour aller la chercher, et renforcer ma participation pour un projet donné. Donc, là, je vous mettais donc un exemple... Enfin, comment l'EBE, donc l'excédent brut, la marge nette du transporteur, évolue entre la situation de référence et la situation de projet ? On voit bien que le transporteur, plus il va monter le prix du billet, plus son EBE va augmenter, bien évidemment ; mais au bout d'un moment, les voyageurs vont disparaître parce qu'ils ne peuvent plus payer ce prix-là et, donc, sa marge nette va descendre. Le même

phénomène se produit entre référence et projet. Donc, à travers cette abaque, je dirais, de l'évolution de la marge nette du transporteur entre référence et projet, on arrive, à RFF, on arrive à présenter cet exemple d'abaque-là, où vous avez, en abscisses, l'augmentation du prix du billet perçue ou ressentie par le voyageur entre la situation de référence et la situation de projet ; et, en ordonnées, vous avez le besoin de subventions avec, je dirais, en haut de l'ordonnée, 100 %. Concrètement, chaque point de la courbe constitue un niveau de péage potentiel percevable par RFF et, ensuite, une réponse potentielle du transporteur à ce péage-là ; et donc, derrière, les capacités potentielles de RFF de participer à un projet. On voit bien donc que plus le prix du billet augmente entre référence et projet, plus le besoin de subventions va diminuer. Par contre, ensuite, il remonte. On voit bien là, derrière cet abaque, qu'on a bien l'enjeu, qui est derrière la participation et le plan de financement global d'un projet, c'est bien la balance usager versus contribuable. Donc, cette capacité contributive, bien évidemment, elle est très étroitement liée au volume du trafic, avant et après. Si le transporteur transporte beaucoup de voyageurs, il a une possibilité d'avoir une marge plus importante. A la gestion du transporteur, ou de ce qu'on appelle en anglais le « yield management », plus elle est capable... et la SNCF est de plus en plus douée, je dirais, à bien faire payer le voyageur au bon endroit, et c'est une qualité, il ne faut pas la critiquer là-dessus, au contraire, et un coût du transporteur, son modèle de coûts. Et là, pour le coût, on peut... Un transporteur qui a des coûts plus faibles que la SNCF peut aussi... son EBE va jouer aussi. Donc, RFF et sa capacité à aller chercher cette capacité contributive excédentaire, aussi, influe là-dessus. L'ouverture du marché ferroviaire, bien évidemment, puisque plus il y a de trains, plus a priori la marge se dégrade entre les différents transporteurs. Et, en dernier point, la modulation tarifaire du gestionnaire d'infrastructure. Là, bien évidemment, c'est... Je voulais mettre en évidence que la capacité de RFF à aller chercher cette capacité contributive passe par des modulations adaptées au marché grande vitesse. Donc je voulais juste faire un focus sur ce point-là, pour mettre en évidence le point sensible de l'évolution de la capacité contributive. Le volume du trafic voyageur dépend bien évidemment de l'offre mise en service par le transporteur. Les gains d'accessibilité offerts par ce projet, les gains de temps, bien évidemment, étant le premier paramètre clé dans l'évolution des trafics voyageurs entre référence et projet, ensuite... et au sens large, tous les paramètres d'accessibilité. Le consentement, bien sûr, à payer du voyageur lié à sa valeur du temps, puisque chaque... elle varie selon les motifs, selon les destinations ; de l'élasticité, bien sûr, du trafic aux tarifs, par O/D [= Origine/Destination], par motif, du prix du carburant qui peut avoir un retour sur la concurrence intermodale, et de la concurrence aérienne bien évidemment, et de la stratégie au sens large de l'aéroport, des aéroports d'Orly et cetera. Donc je redonne la parole à Pierre.

Pierre DESGRANGES : Alors, je crois que ce sera très rapide puisque c'est la dernière diapositive. C'est simplement pour donner un petit peu de concret après ces exposés, certes nécessaires mais théoriques. Oui, pour moi, la dernière diapositive, je passerai le micro, après, à mes collègues. Quelques exemples qui seront, je crois, complétés également par Claude Liebermann pour donner des indicateurs sur des projets existants ou déjà étudiés, à partir des linéaires, des gains de temps, des coûts de ces projets et des participations financières de RFF, exprimées à la fois en euros et en pourcentage. Pour vous montrer la diversité des situations, on a mis également des projets qui ne sont pas des lignes à grande vitesse, des projets régionaux. La typologie ferroviaire étant ce qu'elle est, on a un portefeuille de projets qui est extrêmement varié, et donc on a aussi des résultats de participations financières qui sont extrêmement variés, et qui peuvent partir de montants assez faibles jusqu'à des montants très très importants, comme vous le voyez sur ce transparent. Donc évidemment nous pourrions vous communiquer ces chiffres, si vous souhaitez les avoir de façon permanente. Voilà !

Tristan BARRÈS : C'est le dernier transparent. Et après, c'est fini. Donc, par rapport à ce qui vient d'être dit, il y a deux enseignements importants à retenir. Le premier, c'est que, comme cela a été expliqué, la part de RFF elle est encadrée, limitée et elle est complétée par des subventions de... des contributions de subvention publique. Et puis, le deuxième enseignement, c'est que la part de RFF dans un projet n'est pas dépendante du coût. C'est-à-dire que ce n'est pas parce qu'un projet coûte plus cher que... deux fois plus cher, que RFF met deux fois plus. En revanche, la part de RFF dépend fortement des gains de trafic et des gains de temps. Alors, qu'est-ce qui se passe sur le projet Interconnexion Sud ? Sur le projet Interconnexion Sud, les gains de temps, ce que j'appelle gains de temps, c'est purement ferroviaire, c'est-à-dire d'un point A à un point B en TGV, les gains de temps ne sont pas énormes. Comme vous le savez, ce n'est pas un projet qui fait gagner du temps.

Les gains de trafic : effectivement il y a des gains de trafic sur ce projet. J'ai dit tout à l'heure qu'on est entre 2 et 3,6 millions de voyageurs, c'est déjà pas mal par an. Mais on peut comparer cela, par exemple, aux projets SEA, donc cela c'est le projet Paris-Tours-Bordeaux, pardon, 20 millions de voyageurs en gain ; BPL, c'est le projet Bretagne-Pays de la Loire, c'est 20 millions également, pour des gains de temps qui sont beaucoup plus significatifs, puisqu'on est de l'ordre de 1 heure pour Paris-Bordeaux et de 30 minutes pour Paris-Rennes. Donc cela veut dire que, selon la méthode classique qui a été présentée, la participation de RFF, qui repose essentiellement sur des gains de trafic et des gains de temps pour l'Interconnexion Sud, sera vraisemblablement limitée. Deuxième caractéristique, et cela, a priori on le ressent, c'est qu'entre le scénario A, le scénario B et le scénario C, effectivement, il y a des variations de gains de trafic. Je l'ai expliqué encore hier en réunion publique, on trouve effectivement des gains de trafic supérieurs, par exemple avec le scénario C. Mais ces gains de trafic, ce ne sont pas de trafics nouveaux, principalement. C'est principalement du report de gares,... de trafic de gares parisiennes, c'est-à-dire de trains qui paient déjà des péages. En gain de trafics nouveaux, le gain de trafics nouveaux dans le projet Interconnexion Sud est également relativement faible. Ce qui signifie qu'en fait, face à un projet comme l'Interconnexion Sud, qui est un projet très atypique avec des gains qui ne sont pas traditionnels des projets de grande vitesse qui consistent en fait à gagner du temps entre deux points, nous pensons que cela vaudrait le coup de regarder, de manière un peu plus approfondie, comment on peut valoriser les gains atypiques de cette Interconnexion Sud.

Alors, valoriser des gains qui concernent RFF mais qui concernent également d'autres acteurs. Alors là, j'en ai cité quatre ou cinq qui sont des gains qui sont plutôt spécifiques à l'Interconnexion Sud, et complémentaires des gains traditionnels que l'on prend en compte dans la méthode qui vous a été présentée. C'est la robustesse du réseau national, comme je vous l'ai dit au début, l'Interconnexion Sud, c'est la clé de voûte qui permet de faire fonctionner le réseau ; comment valoriser cet élément-là ? C'est la mutation de l'aéroport d'Orly, le fait que l'aéroport d'Orly puisse convertir des créneaux aériens, de créneaux domestiques en créneaux internationaux ; cela aussi, cela a une valeur, comment le valoriser ? C'est la décongestion des gares parisiennes. Alors cela, je l'ai expliqué tout à l'heure, c'est le fait de reporter des usagers des gares, enfin de les reporter des gares parisiennes vers les gares franciliennes ; mais quelque part cela les décongestionne et cela permet d'éviter des investissements que l'on aurait dû faire dans ces gares pour faire face à la demande, à l'échéance de leur saturation. Et puis, c'est également l'amélioration des transports en commun. Alors, très directement, le RER C pour l'Interconnexion Sud en décroisant les flux, on améliore aussi le RER C mais également cela décongestionne tous les réseaux de transport qui convergent vers ces gares parisiennes et qui n'auront plus à acheminer les voyageurs qui, demain, prendront le TGV dans les gares franciliennes.

Donc nous avons une volonté d'approfondir ces points-là en vue d'un montage financier qui sera ultérieur et qui pourra s'inspirer de ces résultats, et c'est ce que nous... Alors, une des

composantes que nous proposerons, mais dans une réunion publique ultérieure concernant la concertation post débat, c'est de mettre de place un comité. Alors ce n'est pas un comité de financement, parce qu'il ne s'agit pas de négocier des parts de financement dans ce projet, mais plutôt un comité à caractère scientifique, qui serait, qui aurait pour objet de bien identifier tous les gains de ce projet et leurs bénéficiaires, et de proposer des méthodes de valorisation un peu innovantes, qui sont nécessaires pour ce projet, encore une fois atypique, et que l'on ne trouve pas dans les autres projets de grande vitesse. Alors, c'est un comité qu'on pourrait composer des... ce que j'appelle, enfin, ceux qui étaient là hier, les financeurs potentiels du projet, c'est-à-dire, ceux dont on pense qu'ils sont bénéficiaires du projet, l'Etat, les collectivités publiques, Aéroports de Paris, mais également des spécialistes en économie des transports ou en aménagement qui pourraient donner un regard plus scientifique sur une valorisation possible de tous ces gains. Alors, c'est un comité scientifique qu'on voudrait mettre en place dès l'issue du débat public, c'est-à-dire une fois que RFF aura pris sa décision, si on décide de continuer le projet. Mais comme on veut également que ce ne soit pas une question qui s'étale dans le temps, on veut que ce comité rende des conclusions, on va dire, au bout d'un temps qui est prédéterminé. Alors, je ne sais pas si c'est six mois, si c'est un an, mais on veut qu'il y ait une fin assez proche, en 2012, pour ce travail. Voilà ! J'en ai terminé.

Olivier KLEIN : Merci pour cet exposé très complet. Alors, c'est complet, c'est parfois sans doute technique, je pense qu'il faut le prendre comme un effort de transparence, parce que cela veut dire que rien n'est trop compliqué pour nous, on a le droit de tout savoir. Et en même temps, il ne faut surtout pas, je m'adresse à tout le monde, surtout pas vous interdire de poser des questions sous prétexte que vous risqueriez de passer pour trop profanes... Toutes les questions sont bonnes à poser, on a le droit de ne pas avoir compris tout ce qu'ils ont dit. Moi, c'est un peu mon métier et il y a des choses sur laquelle je pourrais à avoir des questions à poser mais je ne les poserai pas ce soir. Mais pour d'autres, pour qui ce n'est pas le métier, toutes les questions sont bonnes à poser. Et puis j'en profite pour l'ensemble des participants, les invités, à éviter de trop jargonner. Ce n'est pas une critique mais c'est vrai que des fois tout le monde ne sait pas forcément ce que c'est qu'une abscisse ou une ordonnée, il y a peut-être moyen de dire cela plus simplement, mais... Voilà ! Monsieur Liebermann, je vous passe le micro, enfin, je vous...

Claude LIEBERMANN : Je ne sais pas si je vais oser sans complexe, après les exposés que vous avez eus, à parler des problèmes de financement. Je me sens tout petit par rapport aux équations qui ont été données, et je vais essayer d'être relativement simple. Alors, j'ai une assez grande expérience du financement des lignes nouvelles, puisque j'ai bouclé, avec les collectivités, la deuxième phase de la LGV Est vers Strasbourg, les 106 kilomètres dont on parlait tout à l'heure, le contournement de Nîmes et de Montpellier, et je fais le pilotage du financement de la deuxième phase de la LGV Rhin-Rhône, et en même temps du TGV Bretagne-Pays de Loire, tout en ayant à temps perdu, parce que c'est plus joyeux et moins coûteux, l'opération du financement et du suivi du rétablissement des caractères maritimes du Mont-Saint-Michel. Ce sont les bonnes œuvres, si on peut dire. Même si le TGV de Rennes va permettre, j'espère, de faire du transfert modal sur cette opération où actuellement, je crois que 1,6 % des visiteurs viennent en train, ce qui est un petit peu insuffisant. Donc, ce que je voudrais vous dire et c'est la base, c'est qu'il faut rester modeste, et je veux faire un constat expérimental, parce que chaque projet a sa propre histoire et chaque projet a ses propres acteurs, dont il faut tenir compte. C'est-à-dire qu'on ne peut pas avoir une méthode générale et l'appliquer à tous les projets. Donc, ces propos que je vais vous faire sont tirés de l'expérience. Ils n'engagent que moi, et surtout pas l'administration, et je voudrais simplement faire deux remarques préalables. Vous êtes très en avance de parler de

financement, parler de comité scientifique tout cela. Le jour où le financement d'un TGV pourra être scientifique, il n'y aura plus besoin de gens comme moi, je crois que cela se fera automatiquement par les ordinateurs. Malheureusement vous avez encore beaucoup de calculs à faire dans ce sens. Donc, vous êtes très en avance, aujourd'hui, on reviendra tout à l'heure, parce qu'on commence à aller voir son banquier, quand on sait quelle voiture on va acheter ou quelle maison on va acheter. Aujourd'hui, on en est au stade de déterminer les contours de la maison, c'est le débat public de la maison qu'il faut construire. Mais cela n'empêche pas qu'on puisse réfléchir.

Alors, il faut d'abord voir la réalité économique des lignes nouvelles. Elles sont coûteuses, 22 à 25 millions d'euros par kilomètre hors zone urbanisée, et évidemment beaucoup plus quand on est dans des zones urbanisées, comme c'est le cas pour l'interconnexion. Là, j'ai simplement regardé, à diviser par le nombre de kilomètres, on est entre 90 et 140 millions d'euros le kilomètre pour une gare [à Orly], et 100 à 170 millions d'euros si on a deux gares. Alors, je vous ai mis là la répartition, elle est intéressante, des TGV déjà construits sur des bases identiques. Vous voyez deux choses, c'est que c'est beaucoup plus facile de parler de l'apport des autres, quand on est à quelque poste qu'on soit, c'est beaucoup plus facile de parler de l'apport des autres, quand on est collectivité, de l'apport de l'Etat, quand on est au niveau de l'Etat de parler de l'apport d'Europe ; et effectivement, quand on est RFF, on peut parler de l'apport de tous les autres, puisqu'on a fixé des règles qui sont fixées par décret qui, au fond, déterminent la participation de RFF. On connaît le coût que détermine par ailleurs RFF, et il reste la différence, et on se dit : tiens, qui va payer la différence ? C'est un peu l'exposé qu'on nous a fait tout à l'heure. Evidemment, si on en reste là, on ne ferait aucun projet. Alors là, vous avez vu que globalement, je crois que c'est le point important, le TGV, cela coûte de l'ordre de 20 à 30 millions d'euros le kilomètre, et cela fait évidemment des participations qui sont très différentes. Alors, on va passer rapidement, cela a déjà été dit, sur l'interconnexion. La seule remarque que je ferais, c'est que si on avait fait l'interconnexion en 30 ans plus tôt, elle aurait coûté beaucoup moins cher, c'est clair. Pour des tas de raisons, que vous connaissez, dont vous êtes tous les témoins à votre niveau. Et deuxièmement, c'est qu'effectivement on a un vrai problème dans les TGV, c'est la pénétration des agglomérations. Un TGV, tel qu'il a été conçu en France, il est fait pour rouler vite et plein. Entre Paris et Lyon, c'était le modèle. On a multiplié le réseau TGV, et les TGV ont roulé moins vite, moins pleins, notamment quand ils pénètrent dans les agglomérations, ce qui pose évidemment des problèmes. L'interconnexion, elle est le fruit de ces problèmes. Alors, les principes, ils sont assez simples. Il s'agit de mettre l'Etat, RFF et les collectivités autour de la même table le plus rapidement possible de manière à apprendre à partager les problèmes et à se faire confiance, parce qu'entre projets d'intérêt équivalent, le bouclage du financement permet d'aller plus vite.

J'ai des exemples de TGV qui ont doublé les autres, si on peut dire, parce que le financement a été mis en place. La deuxième phase de la LGV Est, je crois qu'un certain nombre de gens disaient qu'elle n'était même pas nécessaire, et grâce au plan de relance, on a réussi à la faire, cela c'est clair. Le TGV Bretagne-Pays de Loire dont on parlait tout à l'heure, c'est-à-dire la liaison vers Rennes et Nantes, par rapport par exemple à un TGV qui, j'espère, va déboucher parce qu'économiquement c'est probablement le plus intéressant, c'est la ligne Sud-Europe-Atlantique-Tours-Bordeaux. Donc cela marche bien lorsque les conseils régionaux sont chef de file, c'est leur rôle de faire l'aménagement du territoire, ils ont cela dans leur compétence, et cela marche bien quand ils sont chef de file, de vrais interlocuteurs de l'Etat, et qu'ils le font sans arrière-pensée. Alors, on a une particularité ici, sur l'interconnexion. Globalement, c'est que la Région touchée par les tracés n'est que peu intéressée, et que celles qui sont vraiment intéressées, évidemment, ont le tracé qui n'est pas chez elles. D'où un équilibre qu'il va falloir trouver, qui ne sera pas évident mais, je pense, sera nécessaire. Et dans cette

recherche de cet équilibre, je crois que la médiation extérieure est importante, c'est le rôle que j'essaie modestement de jouer. Cela permet de rassembler les interlocuteurs, de faire en sorte que le face-à-face avec RFF, si il y a, ne soit pas justement un face-à-face, c'est-à-dire qu'il y ait plusieurs volets, qu'on n'en reste pas aux approches purement mathématiques, et qu'on arrive à trouver des solutions pour agir en essayant de rassembler les bonnes volontés.

Alors, les règles de base, c'est la diapo suivante. Le premier TGV a été quasiment improvisé avec les apports locaux, c'est Jean-Claude Gayssot qu'il l'a fait, et je crois que c'était une innovation très forte, qui a permis aux TGV Est de se faire. Il est simplement arrivé, en disant : « Voilà, je mets 8 milliards sur la table », 8 milliards de francs à l'époque, d'ailleurs, donc en 2000, et puis, donc, il faudra trouver le solde. Cela a été 23,5 % je crois des collectivités. Alors, RFF, cela a été dit tout à l'heure, je n'y reviens pas. Et une fois déduits tous les apports qu'on peut avoir, notamment, l'Union européenne, je sais que c'est un vrai problème ici, parce que j'avais dit à Jacques Barrot, quand il était commissaire, il faudrait faire l'Europe ferroviaire de l'Atlantique à l'Oural et pas s'arrêter à Paris, ce qui a comme paradoxe qu'on finance la traversée de Vienne, la traversée souterraine de Vienne avec l'Europe, alors que là, on n'a pas normalement accès aux fonds européens. A un moment en plus où ils se raréfient, ce qui n'est évidemment pas facile pour ce projet. Donc une fois qu'on a déduit tous les apports possibles, on divise par deux, quand il s'agit de voyageurs, on divise par deux, et c'est 50-50 Etat au titre de l'aménagement et de l'aide à l'aménagement, et collectivités territoriales. Alors, c'est la règle de base, je dis quand il s'agit de voyageurs, de transport de voyageurs, puisque pour le fret, c'est plutôt 80-20, ce qui nous a permis... 80 pour l'Etat, puisque l'Etat est quand même plus responsable de la politique du fret, et donc, cela a permis, par exemple pour le contournement de Nîmes et Montpellier qui est mixte, d'avoir un taux 65-35, 65 pour l'Etat, 35 pour les collectivités territoriales. Alors, on affiche ces règles maintenant, ce qui est nouveau depuis que moi, j'ai traité des TGV, parce que c'est plus facile. En partant de savoir de quoi on parle avec les collectivités, cela permet de faire les calculs préalables, de voir un peu combien peut donner RFF. Et ensuite, de savoir combien il va falloir trouver dans chacun des cas. Alors on a fait une exception pour la deuxième phase de la LGV Est, tout à l'heure, il y avait les taux, parce que là, c'était extraordinairement compliqué, parce qu'on avait dit à tout le monde, au départ, quand on a fait la première phase, qu'il n'y aurait jamais de deuxième phase, donc ils pouvaient tout mettre sur la première phase. Et puis, quand moi je suis arrivé en disant : maintenant, il va falloir financer la deuxième phase, il a fallu qu'on fasse une exception, avec la bonne volonté de tous, on a réussi à faire dans des délais records pour arriver à boucler ce plan de financement, ce qui n'était pas évident du tout. Et il était clair que toutes les régions autres que l'Alsace, qui n'avaient aucun bénéfice dans leur relation avec Paris pour la deuxième phase LGV, ce qui va, je le rappelle, de Baudrecourt à Strasbourg, ce sont les 100 derniers kilomètres jusqu'à Strasbourg, elles n'avaient aucun bénéfice.

On ne pouvait pas leur faire payer un taux de participation plus fort que celui de la première phase, qui résultait des calculs de Jean-Claude Gayssot sur un coin de table, comme je l'ai dit tout à l'heure. Donc, après, il a bien fallu trouver le solde, et là, je dois dire que les méthodes de calcul de l'article 4 de RFF ont subi quelques... comment dire, quelques violations qu'on a été obligé de faire, parce qu'on y arrivait. Alors, on a eu de la chance aussi, parce qu'on avait une clause de retour à bonne fortune de la première phase, qui nous a permis de trouver un peu d'argent supplémentaire pour annuler cette clause qui nous a permis de boucler l'affaire, et au fond, on y est arrivé. Alors, voilà donc la règle de base, les principes et la règle de base. Alors, évidemment, il faut passer des fonctionnalités aux participations publiques. Cela, c'est, je ne reprends pas ce que vous avez dit..., ce sont les méthodes qui peuvent être différentes.

Il y a trois choses. Les fonctionnalités attendues du projet, cela, c'est clair ; à quoi cela sert ? Si cela ne sert à rien, il ne faut pas le faire, surtout dans un pays où on n'a pas beaucoup

d'argent, il ne faut surtout pas s'entêter et il ne faut pas le faire. Ensuite, le cadrage économique par les gains de temps, et à la fin toujours une approche plus pragmatique, il faut trouver les bonnes volontés. Qui veut payer ? Et si possible, il faut faire parler les gens de leur propre participation et pas de ceux que doivent payer les autres. Cela, c'est mon rôle que j'essaie d'appliquer, parce que je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est plus facile de parler de ce que doivent payer les autres que de ce que soi-même on doit apporter. Je vous ai mis la répartition en pourcentage des financements, des exemples que j'ai pris, ce sont tous les exemples, ceux que j'ai faits et puis d'autres également, des exemples. Vous avez, en jaune, la participation des collectivités. Vous voyez qu'elle varie entre 25 et 35 %, globalement, à quelque chose près. L'apport des collectivités, c'est 25 à 35 % pour tous les TGV qu'on a faits. Compte tenu de ce qui nous a été dit tout à l'heure, il est clair que pour l'interconnexion, ce sera plutôt la fourchette haute de ces 25 à 35 %, ce ne sera sûrement pas la fourchette basse, compte tenu des réflexions qui ont été faites. Alors, l'ordre de grandeur devrait être respecté, cela veut dire qu'il va falloir réunir des montants importants, 25 à 60 millions d'euros par kilomètre, des collectivités selon les hypothèses, je ne rentre pas dans le débat sur les variantes et leurs coûts, ce n'est pas mon sujet. Et évidemment, quand on fait cela, si on a trop de partenaires, cela complique exagérément la tâche. Pour la Sud-Europe-Atlantique, SEA dans notre jargon, on a dit, parlé du jargon tout à l'heure, il y a 58 collectivités qui sont appelées à participer. Il y en a toujours une bonne dizaine qui ne sont pas d'accord. Pour arriver, au passage, avec tout le monde, c'est quasiment impossible. Beaucoup s'y sont heurtés... Dans la LGV Est, on avait 15 collectivités, ce n'était déjà pas mal mais on y est arrivé. Et cette démarche prend du temps, de l'énergie, d'autant que, alors, comme cela se fait sur pas mal d'années, on n'a pas toujours la continuité politique locale. Il y a des élections, c'est une grande chance de notre pays démocratique qu'on n'est pas dans des dictatures qui durent des vingtaines ou des trentaines d'années comme on en a vues quelques-unes récemment. Là, il y a des élections, et donc, cela change mais il n'est pas évident que ceux qui arrivent ont les mêmes idées que les prédécesseurs. Et du coup cela ne simplifie pas la tâche de ceux qui sont censés rassembler les financements. Cela m'est arrivé quelquefois d'avoir des difficultés, qu'on a réglées d'ailleurs, en général avec la bonne volonté de tous sur ce plan. Et je crois que les grands élus ont un rôle très important dans cette affaire. C'est-à-dire, si les grands, il y a des grands élus dans une région, si les grands élus ne s'intéressent pas à un projet, là, cela devient très difficile. Et on a un certain projet, je ne citerai pas d'exemple bien sûr, je ne parlai pas du votre parce que je n'ai pas du tout d'opinion sur le votre mais j'en connais quelques-uns où les grands élus se font un peu tirer l'oreille, et cela ne facilite vraiment pas la solution des problèmes.

Alors, quand parler du financement ? Je dirais, ni trop tôt ni trop tard. Il y a deux étapes essentielles. Le débat public, dans lequel vous êtes aujourd'hui sur ce projet, c'est l'opportunité du projet. Est-ce qu'il faut le faire ? Est-ce qu'il est important et intéressant de le faire ? Et ensuite il y a l'enquête publique. C'est, quand on a choisi le tracé et le projet, quelles sont les conséquences sur ceux qui sont touchés, et comment ils doivent défendre leurs intérêts qui sont tout à fait légitimes. Quand on touche la maison, l'environnement, le bruit de quelqu'un, c'est normal qu'il puisse défendre ses intérêts, et que la collectivité trouve des compensations, d'une manière ou d'une autre, pour ces intérêts. Cela, c'est l'époque de l'enquête publique. Et il ne faut pas mélanger les deux, parce que si on fait l'enquête publique au moment du débat public, on se mélange les pieds, si je puis dire, et on n'arrive pas à des bonnes solutions, ni pour les uns et pour les autres. Notamment si on choisit des variantes pour qu'elles ne passent pas chez soi. Ce n'est pas la meilleure formule, je le dis, il y a des tas de raisons de choisir une variante plus que l'autre mais il faut essayer d'épargner l'enquête publique qui viendra plus tard, lorsque le projet est déterminé. Cela n'empêche pas, lorsqu'un projet a vraiment des inconvénients, lorsqu'une variante a beaucoup d'inconvénients, je pense

notamment sur le plan de l'environnement, de ne pas forcément la privilégier, parce qu'on sait qu'elle sera, soit beaucoup plus coûteuse, soit beaucoup plus difficile ensuite à faire passer. Deuxième observation, le mode de réalisation, que ce soit la maîtrise d'ouvrage direct, le partenariat public-privé, une concession même, a assez peu d'incidence au moment du débat public, et assez peu d'incidence dans la recherche des financements publics, pour une raison, mais elle vous a été expliquée tout à l'heure, c'est que cela ne change pas l'article 4, au fond. L'article 4, il est fait pour que dans le fond, le projet fonctionne. Cela veut donc dire que le mode de réalisation, en dehors du coût, qui est important quand même, n'a pas une importance fondamentale. Troisième observation, il faut rester tout à fait pragmatique et utiliser le facteur temps, il faut arriver à convaincre -et cela c'est très difficile, croyez-en mon expérience- chaque interlocuteur que, sans lui, le projet ne pourrait pas se faire. Parce que chaque interlocuteur, je parle en particulier des collectivités, à tendance à vous dire que ce projet est tellement important pour la France que même si moi, avec ma collectivité, je ne veux pas participer, vous trouverez toujours les moyens de le financer. J'ai écouté cela de nombreuses fois. Arriver à convaincre chaque interlocuteur qu'on a vraiment besoin de lui, que sans lui, le projet ne pourra pas se faire, ce n'est pas très facile. Alors, à cet égard, un phasage peut être utile si le phasage se fait sans arrière-pensée. Les phasages qui consistent à dire : « Moi je suis servi pour la première phase, et je sais que je n'aurai jamais à payer pour la seconde parce qu'elle ne se fera pas », cela ne fonctionne pas parce que vous trouverez toujours des gens qui bloquent l'opération avec cela. Donc le phasage oui mais à condition. Oui parce que cela permet d'étaler la dépense mais à condition que cela soit fait sans arrière-pensée et dans une grande cohérence.

Alors, je vous ai mis les étapes de la préparation d'un projet, je crois que c'est quelque chose qu'il faudra que vous ayez toujours présent, il y a deux barrières. Le débat public, l'enquête publique, je l'ai dit ; et puis, vous avez l'avancement technique et les études économiques et financières. Le haut, c'est de l'avancement technique ; les études économiques et financières, c'est le bas, c'est une diapo qu'on a mise au point avec la DGITM [= Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer]. Elle permet de bien y voir. Première question : le projet est-il... En bas, je parle en bas, puisque je laisse à RFF les avancées techniques. Il vous en parlait, c'est de rapprocher le fuseau pour arriver jusqu'au tracé, d'avoir un petit fuseau pour arriver jusqu'au tracé. Choisir les scénarios, cela c'est avant le débat public, c'est la phase dans lequel vous êtes. Ensuite, avoir un fuseau de 1 000 mètres, un fuseau de 500 mètres, c'est ce que RFF et le ministre vont tirer du débat public mais on n'y est pas encore, vous n'êtes pas encore là mais vous y arriverez, j'espère. Et puis ensuite on fait les études détaillées pour la concession. Et puis, en bas, le projet est-il utile pour la collectivité ? C'est la question qu'on se pose aujourd'hui, en ce qui concerne votre projet. Et ensuite, après l'enquête publique, quand on a un projet, qu'on connaît son coût et qu'on sait comment on va le financer, c'est là où intervient le vrai débat sur le financement du projet, c'est-à-dire après l'enquête publique, le rapport du commissaire enquêteur qui dit quel projet il faut faire, et combien il va coûter, bien entendu. Alors cela a un inconvénient, c'est qu'au moment du débat public le coût du projet est un peu, comment dire, en filigrane, en arrière-plan mais il n'est pas déterminant. Alors cela a une conséquence, c'est que l'on a l'impression, quand on veut faire un beau projet dans un débat public, que si on rajoute des coûts, ce n'est pas grave. Cela n'est pas du tout vrai, je le dis ici parce que je parle à des gens qui participent au débat public. Plus vous majorez le coût d'un projet, plus vous renforcez les chances qu'il ne se fasse pas, parce qu'on ne trouvera pas les financements. Comme cela a été dit tout à l'heure, RFF, lui, il a ses méthodes, il dit : ce sont des fonctionnalités du projet qui l'intéressent, c'est-à-dire comme qu'est-ce qu'il va rapporter, comment les gens vont passer. Et les autres, si le coût est trop élevé, on ne les trouvera pas. Donc, c'est pour cela que cela risque de retarder les projets. C'est facile et cela semble régler des problèmes au début, on en rajoute des trucs mais à la fin,

au fond, on risque de revenir au point de départ. Je le dis parce que c'est mon expérience qui m'a dit cela. Et c'est toujours embêtant quand à la fin, on a des cas sur le contournement de Nîmes et de Montpellier où on est un peu obligé de le faire, on est obligé de supprimer des choses qu'on avait mis pour faire plaisir aux gens, dans l'enquête publique mais parce qu'on n'arrive pas à les payer, et qu'on ne trouve personne pour les payer. Voilà ! Soit dans le débat public, soit dans l'enquête publique, donc, il faut faire très attention. Et quelquefois, je plaisante, en disant : un débat public, c'est un à deux milliards de plus. Je plaisante parce que ce n'est pas vrai systématiquement, il faudrait les prendre un par un. Mais quelquefois je pense à un débat public auquel j'ai participé, c'est Montpellier-Perpignan, franchement, on n'y a pas été avec la petite cuillère. Ce qui fait qu'après il faudra recalculer le projet si on veut le faire un jour, parce que c'est pareil, mais on n'en est pas encore au débat public sur PACA où on a fait... on s'est lancé dans des trucs qui coûtent très chers. Et donc, voilà ! PACA, c'est Provence-Alpes-Côte d'Azur. Je le dis à la dame pour éviter les sigles. Donc, voilà sur les étapes de la préparation du projet. Alors, pour réussir, je termine, j'ai fini pratiquement, il faut donner un signal de départ, ce sont les conclusions tirées par l'Etat et RFF du débat public, c'est le point, le signal de départ d'un projet. Evidemment, le débat public est important parce que c'est lui qui va permettre d'aboutir à ces conclusions, c'est l'étape dans laquelle vous êtes aujourd'hui. Essayer de ne pas inverser les étapes, c'est important. La convention de financement étant la dernière étape, celle qui soude l'accord des différentes collectivités de l'Etat, de RFF au moment où on connaît le projet et où on va le commencer. C'est la dernière étape avant le début du chantier. L'ingénierie financière est évidemment utile mais elle dépend beaucoup des projets concurrents qui font appel au même moment au financement public. Sur ce plan-là, la politique de relance qu'on a faite dans ces quatre projets en même temps, elle est moyenne, si je puis dire, sur le plan de l'efficacité financière, parce que cela assèche le marché des financements sur des gros projets, et qu'en plus, quand on a des PPP, des partenariats public-privé, il faut que chacun batte son financement. Ce qui veut dire que, pour financer un projet, il faut trouver le financement de trois. Globalement, c'est compliqué, et RFF s'arrache les cheveux, si on peut dire, pour arriver à mener néanmoins ces projets à bonne fin. Et évidemment, en fonction des gares, et notamment des gares nouvelles, il peut y avoir, ici ou là, un traitement financier et technique spécifique qui peut être opportun, notamment des PPP particuliers. Cela, c'est à voir dans l'histoire et dans l'histoire de chaque projet. Je ne dis pas grand-chose sur le projet d'interconnexion et le débat public. Simplement pour répéter ce qui a été dit tout à l'heure, c'est qu'il fait partie des projets Grenelle. Les coûts sont inévitablement élevés. Il faut motiver les futurs partenaires pour dégager les solutions optimales. Je pense que c'est ce que à quoi travaillent les uns et les autres. Pour les collectivités, il y aura une difficulté qui tient à ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est quelques partages entre l'Ile-de-France et les autres, en fonction de l'apport pour les uns et pour les autres. On n'en est pas là mais c'est un vrai sujet. Eviter de faire une enquête publique avant l'heure parce que, sinon, on compliquerait encore les choses, et y voir un peu plus clair et essayer de maîtriser les coûts, au terme du débat public. Alors, je n'ai pas grand-chose à rajouter sur l'ingénierie financière, si vous voulez. Si certains ont des idées, elles seront les bienvenues au stade actuel parce qu'on est à un stade très prématuré. Ce qui peut pénaliser ou retarder, en général, c'est quand on ne sait pas ce qu'on veut, on fait baisser, comme dans tous les projets publics. Si on ne sait pas ce qu'on veut faire et si on n'est pas d'accord sur ce qu'on veut faire, en général, cela n'accélère pas. Et parce que, dès que quelqu'un pousse quelque chose à une solution, on trouve toutes les raisons d'en faire une autre. Et donc on recule et on n'avance pas. Ce qui peut favoriser, c'est la prise en charge en amont, et avoir une zone de consensus qui s'élargit. Et en ce sens, le débat public est utile parce qu'il peut faire apparaître ou faire émerger des zones de consensus, et puis c'est une intelligence dans les découpages entre les gares, entre le projet, et de façon qu'on puisse appeler les... à

participer en fonction de l'apport réel du projet. Et puis aussi, les plans de relance des travaux publics, on a parlé de la LGV-Est tout à l'heure, ce n'est pas du tout d'actualité en ce moment, compte tenu de l'état des finances françaises et européennes d'ailleurs, mais cela peut aider, on l'a vu pour la LGV-Est, c'est cela qui a été un élément déclencheur. Alors il n'y a pas de conclusion à donner, il n'y a pas de recette, je l'ai dit, je crois. Si vous ne reteniez qu'un mot de tout ce que j'ai dit, c'est cela, il n'y a pas de recette. Le projet Grenelle apporte une chance, puisqu'on a mis beaucoup de projets de TGV ; mais en même temps c'est une contrainte parce qu'on se demande comment on va les financer tous, quand on a un peu réfléchi, on peut se poser cette question-là légitimement en tant que citoyen. Et donc, à un moment, il y a peut-être des gens qui vont stopper la fin de la récréation, et mettre des priorités sur tout cela, cela peut arriver. Sur ce point-là, je ne m'inquiète pas pour votre projet d'interconnexion parce que c'est vraiment un projet clé comme cela a été dit. C'est un projet qui permet de faire fonctionner les autres, c'est clair, et notamment le RER C. Donc je ne m'inquiète pas. Il y a une volonté partagée de réunir, de valoriser les LGV faites. Je crois que si je peux donner une opinion personnelle, on va de plus en plus parler de service et de moins en moins d'investissement, et on va de plus en plus parler de passer les nœuds du réseau, et pas de faire des lignes droites entre ces nœuds pour gagner quelques kilomètres/heure. Et là, sur ce coup, on est sur un des nœuds du réseau, un des nœuds les plus importants d'ailleurs du réseau. Quand on en parle avec les gens de la SNCF, et on a d'éminents parmi nous ce soir, on *voit bien que les nœuds du réseau, comment on passe les points* difficiles, c'est vraiment le problème aujourd'hui, et tout cela dans un esprit de robustesse, d'avoir de la robustesse, c'est-à-dire pouvoir garantir un horaire tout simplement, et de pouvoir faire face à un incident le plus rapidement possible. C'est bien cela la robustesse, que l'horaire soit garanti, et qu'on fasse... On règle les problèmes lorsqu'il y a un incident, les incidents, on en aura toujours, ce n'est pas la peine... on ne sera jamais dans un monde où il y a le zéro incident, ce n'est pas cela. Mais si tout est bloqué ou si tout tient à un point de passage unique quelque part, c'est clair qu'un incident peut avoir des circonstances dramatiques qui nécessitent plusieurs heures, sinon plusieurs jours. Si on a une robustesse du réseau, c'est plus facile. Voilà, c'est... on trouve des solutions plus facilement. Et puis voilà il faudra de plus en plus mettre l'utilisateur et le service au cœur du projet, le plus en amont possible, c'est ce qu'on fait quand on fait des débats publics. Et évidemment je suis à votre disposition pour poursuivre ce dialogue. Merci de m'avoir écouté.

Olivier KLEIN : Merci Monsieur Liebermann. Alors, avant d'entamer la partie débat proprement dit, il y a peut-être quand même quelques questions de compréhension sur les deux exposés qu'on a eus. De toute façon, si vous ne les posez pas tout de suite, on pourra les poser plus tard aussi mais il peut y avoir des questions. Non ? Personne ne veut demander d'éclaircissement ? Donc, c'était parfaitement clair. (*Expressions de la salle*)
Je vous prendrai un cours particulier tout à l'heure, et plusieurs jours, c'est très intéressant, cela. Alors... Bien sûr. Michèle, vous avez un micro.

Michèle TILMONT : Oui, celui-là marche, j'entends la résonance. Je disais, RFF a cité, parmi les valorisations de gains atypiques pour l'Interconnexion Sud, la robustesse et la mutation de l'aéroport d'Orly, la décongestion des gares parisiennes, l'amélioration des transports en commun et le RER C, et également la valorisation foncière. On aimerait avoir des explications sur la valorisation foncière. Qu'est-ce que vous sous entendiez exactement par cela ?

Claude LIEBERMANN : Je veux en dire un mot, tout simplement, à propos de Reims. Le problème, c'est que c'est très difficile de la mettre a priori. J'ai écouté, moi aussi, ce que disait RFF tout à l'heure. C'est vrai que c'est une bonne idée mais comment l'appliquer ? L'environnement de la gare de Reims a changé mais du tout au tout, avec l'arrivée du TGV

qui met Reims à trois quarts d'heure de Paris. Il y a eu des projets fonciers partout, un développement foncier tout autour de la gare, des bureaux qui s'y sont installés, Science Po, je crois, qui a fait une annexe à Reims dans le système. Donc il y a eu un changement radical de la valeur, de la valorisation foncière. Simplement, j'en ai parlé avec la maire de Reims, qui a changé, d'ailleurs, entre les deux phases du TGV, on a eu un changement de maire, là aussi, cela ne simplifie pas nos affaires, mais on a parlé avec les deux quand il s'agit de faire participer à la LGV... elle a participé, d'ailleurs, la Communauté d'agglo de Reims a participé à la deuxième phase par solidarité avec ce qu'elle avait eu, ce qui est plutôt sympathique, je dois dire, ce n'était pas gagné d'avance... Mais il y a une gestion foncière à voir qui est compliquée. Voilà la valorisation foncière. Alors, comment elle doit être gérée au niveau de l'urbanisme et du foncier ? Cela, c'est un autre problème et sûrement, là, madame, vous êtes plus compétente que moi pour le traiter.

Olivier KLEIN : Ok ! Oui, Tristan Barrès.

Tristan BARRÈS : On l'avait cité comme piste à explorer, on n'a pas la réponse. En fait, on n'a pas la réponse, et on sait que c'est compliqué. On l'a mis... En fait, au début, c'était englobé dans la question de l'aéroport d'Orly, parce que l'aéroport... La valorisation foncière, cela, c'est essentiellement au niveau des gares, et en particulier à Orly parce qu'en plus de la mutation de l'aéroport, il y a également le projet d'aménagement de Cœur d'Orly à proximité, qui bénéficiera certainement de la création de la gare. Enfin, c'est applicable aux autres gares également, mais en particulier sur...

Olivier KLEIN : Donc, on a plusieurs demandes de parole. Alors, vous...

Jacques STEVENIN : Oui. Jacques Stevenin, secrétaire général de l'Etablissement public d'aménagement de Sénart. Sur cette question de valorisation foncière, évidemment, on est un peu dans le sujet. Il faut observer que sur Sénart l'essentiel du foncier mobilisable appartient à l'Etat, donc la question de la valorisation se discutera forcément avec l'Etat dans des termes un peu particuliers. Je voudrais quand même dire qu'on a aujourd'hui un contre-exemple assez intéressant qui s'appelle la nouvelle redevance annuelle sur les bureaux notamment, qui porte aussi sur d'autres types d'occupations du sol, et la taxe annuelle sur les bureaux. Enfin, redevance pour construction, pardon, création et taxe annuelle sur les bureaux, dont on a quand même bien le sentiment, compte tenu des montants qui sont mis en place qui, parfois, excèdent, je dirais, la valeur à laquelle on peut vendre le terrain, donc la charge foncière, elle peut se révéler assez rapidement contre-productive. Donc, c'est une piste qu'il faut certainement regarder. Monsieur Carrez a fait un rapport d'ailleurs tout à fait intéressant sur cette question dans le cadre du Grand Paris. Donc moi je vous inviterais collectivement peut-être, si on est amené à rediscuter de ces questions-là, à regarder aussi cette question de valorisation foncière au travers de ce filtre pour essayer de voir jusqu'où cela peut être productif, et à partir de quand cela peut devenir vraiment contre-productif.

Olivier KLEIN : Merci. Donc, Alain Mustière ? Non, Michel Lebœuf.

Michel LEBŒUF : Bien. Merci de me donner la parole. Moi, je voudrais intervenir sur quatre points. Oui, Michel Lebœuf, directeur Grands projets de SNCF Voyages. Le premier point, c'est sur la technique de montages financiers. Alors, intellectuellement parlant, c'est, je dirais, satisfaisant de dire : on commence par calculer l'article 4 de RFF, c'est-à-dire voir quel est le trafic nouveau, les recettes nouvelles, les coûts en face. Et le delta, finalement, il est affecté au financement du projet par RFF, et puis, le reste, en gros, il se divise en deux parties, une partie que va prendre l'Etat et une partie que vont prendre les collectivités territoriales. Mais moi je pense que, dans beaucoup de cas, ce serait justement à l'envers. C'est-à-dire que les collectivités territoriales déterminent ce qu'elles sont capables de mettre. L'Etat double la

mise, et ce qui reste c'est à RFF de le mettre. Et je pense par exemple à la LGV Bretagne, les Régions Bretagne et Pays de la Loire avaient déterminé, depuis de longue date, de très longue date, ce qu'elles étaient capables, je dirais, d'apporter. Et finalement je dirais qu'on est dans une situation où il y a un ajustement des deux côtés. Les collectivités territoriales sont amenées à donner plus qu'elles ne le pensaient, et RFF aussi. C'est pour cela que je pense que Claude a tout à fait raison quand il dit : il y a l'équation mathématique d'un côté mais en réalité, si c'était juste une équation mathématique, il n'aurait pas besoin de travailler. Mais en fait, s'il y a besoin de travailler, c'est que justement, cela ne colle pas mathématiquement parlant. Voilà ! Ceci veut dire que, je dirais, comme en général, RFF est amené à mettre plus que ce qu'il aurait normalement calculé au titre de son article 4, il va de toute façon être obligé d'essayer de récupérer, d'une façon ou d'une autre, les fonds propres qu'il aura investis, enfin, les fonds propres ou empruntés qu'il aura investis, et du coup, il va augmenter les péages. Ce qui fait que l'opérateur qui va être amené à faire les dessertes aura peut-être moins d'appétence sur les dessertes qu'on pouvait le penser initialement.

Et ceci m'amène donc à ma deuxième remarque, c'est que, comme il a été dit, le tour de table, il est fait, en mettant autour de la table l'Etat, les collectivités territoriales, RFF, éventuellement des experts, mais pas la SNCF. Donc, qu'est-ce qui va se passer ? Les Régions, les Villes, les Départements vont mettre de l'argent dans le projet pour qu'il se fasse, et ensuite elles vont implicitement considérer qu'ayant mis cet argent elles ont droit à une desserte minimum. Sauf que ceux, je dis bien ceux, je prends le pluriel, parce qu'à l'horizon, ce projet sera mis en service et il y aura la concurrence, ceux qui vont être en charge de faire les dessertes, n'étaient pas autour de la table. Autrement dit, la contractualisation est très incomplète. Si on voulait qu'elle soit complète, il faudrait que RFF annonce à l'avance les péages, sur une certaine durée, pour que les opérateurs puissent s'engager, ce qui ne se fait pas. Et donc, dans certains projets, comme par exemple le Rhin-Rhône, la desserte qui est faite actuellement, enfin, qui va être faite à partir du mois de décembre, cette desserte n'est pas tout à fait la desserte qui était prévue dans l'enquête d'utilité publique, et le différend a été tel qu'il a bien fallu nommer des médiateurs, voilà. On y arrive mais il faut bien voir que la convention de financement ne va pas régler complètement le problème, et qu'on met de côté un objet, qui est finalement le seul objet qui intéresse vraiment ceux qui le financent, c'est la desserte. Maintenant, je voudrais me rapprocher un petit peu du projet d'Interconnexion Sud. Alors, je réponds à une question que vous m'aviez posée, c'est quelle part de billet sert à financer l'infrastructure. En gros, on peut dire que 30 % ou 1/3, je dirais, des recettes de la SNCF sont dédiées aux charges d'infrastructure. Et nous considérons que nous, nous payons plus que le coût complet de l'infrastructure. RFF n'est pas d'accord mais enfin nous, nos calculs nous montrent cela. Pour la raison suivante, c'est qu'en fait, le coût est calculé sur un réseau qui dépasse largement le seul réseau des LGV. Mais enfin, en tout cas, voilà, c'est l'ordre de grandeur.

Maintenant, je voudrais dire un mot sur le financement de l'Interconnexion Sud. Je trouve que le grand gagnant parmi les collectivités territoriales, le grand gagnant, c'est quand même l'Ile-de-France. Le RER va être, je dirais, désolidarisé du TGV, et donc, le RER va mieux fonctionner. Un des objets du projet, c'est de désaturer les gares de Paris. Pour Paris, ce n'est quand même pas inintéressant. La desserte de l'aéroport d'Orly et l'hinterland de cet aéroport va être considérablement accru, on l'a vu à Roissy. Or, Orly, c'est quand même une des portes d'accès à la capitale, donc qui va en profiter. Et puis, par ailleurs, il ne faut quand même pas oublier que parmi les gens qui vont emprunter les trains qui tournent sur l'interconnexion, il y a les gens qui font province-province, ceux-là, ce ne sont pas des Parisiens, ou ne sont pas des Franciliens. Mais l'autre partie de la demande, un coup sur deux, ce sont des Franciliens. Et quand ce ne sont pas des Franciliens, cela veut dire simplement que certains points de l'Ile-de-France ont été rendus plus accessibles pour la province, et peuvent se développer. Quand

on est ici à Massy et qu'on voit le développement de Massy autour de la gare TGV, on peut dire que la commune de Massy a profité du TGV. Et donc, je pense que dans ce projet-là, l'Ile-de-France devrait faire un apport majeur du point de vue financier, alors qu'on va demander, ce que je trouve aussi logique, aux Régions périphériques, aux Pays de la Loire, à la Bretagne, à l'Aquitaine mais aussi à l'Est, on devrait leur demander de participer, puisqu'elles vont bénéficier de ce projet-là. Je signale d'ailleurs que dans le projet Rhin-Rhône, l'Ile-de-France paie zéro, alors qu'elle en profite. Et on voudrait que dans l'interconnexion, les Pays de la Loire paient parce qu'ils en profitent. Donc je veux dire par là que la logique qui consisterait à faire payer au prorata des avantages, je dirais, dispersés par le projet sur le territoire, est une logique qu'il faudrait suivre pour tous les projets, pas simplement pour l'Interconnexion Sud. Et en dernier lieu je voudrais parler du trafic nouveau, parce que je voudrais rectifier quelque chose qui a été dit. En gros, le trafic nouveau, enfin, je pense en termes d'ordre de grandeur, je ne vais pas rentrer dans les détails ni dans les scénarios, mais en gros, le trafic nouveau de l'Interconnexion, il est de 2 millions de voyageurs, auxquels on peut rajouter tout ou partie du million de voyageurs qui partent, qui sortent des gares parisiennes. Puisque ce trafic-là, puisqu'elles sont saturées, on n'aurait peut-être pas pu le faire. Donc, alors, est-ce que c'est la totalité ou pas ? Est-ce en heure de pointe, en heure creuse ? On peut discuter 50 000 ans mais je dirais que le trafic nouveau de l'interconnexion, c'est 2 millions plus quelque chose compris entre 0 et 1 million. Maintenant, si vous comparez cela au trafic nouveau d'autres projets, on peut prendre SEA, c'est 1,8 million, donc c'est moins. Et on ne peut pas dire que les gens qui... les nouveaux sur SEA font des distances plus longues que sur Interco, parce que l'Interco, il y en a qui font province-province avec des trajets très longs. Donc, en termes de recettes, ils apportent autant. Et la Bretagne, c'est 1,5 million de voyageurs nouveaux. Donc l'Interco a un côté très paradoxal, c'est très peu de gain de temps mais quand même un trafic nouveau qui est tout à fait comparable, voire supérieur dans certains cas, à des projets de LGV qui, elles, apportent un grand gain de temps.

Olivier KLEIN : Ok ! Merci. Alors, j'avais promis... Derrière moi, aussi. D'accord ! Alors, attendez, parce qu'il y a plusieurs mains. Oui.

Intervenant : Combien ? Il y a quatre sujets évoqués par Monsieur Lebœuf.

Olivier KLEIN : Ok ! On prend une réponse de RFF, et puis après, je donne la parole dans la salle.

Pierre DESGRANGES : J'essaie de faire court parce qu'effectivement, sinon le débat sera compliqué à organiser. Aussi bien Claude Liebermann que Monsieur Lebœuf ont, chacun à leur tour, commenté un exposé que je n'ai pas fait. C'est cela qui me gêne un petit peu parce que j'ai insisté, quitte à être redondant deux fois, sur la notion de co-construction du financement, je l'ai évoqué. Ce qui voulait dire effectivement que cette vision qui pourrait être caricaturale de RFF qui, dans son coin, avec ses boîtes noires, calcule la participation et puis qui, ensuite, va se coucher et attend que la subvention publique tombe, n'est évidemment pas la réalité de ce qui survient. Et pour reprendre concrètement ce qui a été dit sur BPL, où se situe la faille dans le raisonnement ? C'est tout simplement dans le fait que quand on dit qu'on applique cette pauvre mathématique tant décriée dans les calculs, cela veut aussi dire qu'on fait varier des paramètres, des éléments économiques qui servent justement comme variables pour faire évoluer, optimiser un financement. On n'utilise pas une batterie de paramètres qui est complètement figée, qui ne bouge plus et qui débouche automatiquement sur un niveau de participation financière de RFF. Je vais citer un exemple très facile à comprendre. C'est le risque, c'est la façon dont on partage les risques entre les différents partenaires, qui est un élément très dimensionnant dans la participation financière de RFF, comme peut l'être

également, effectivement, le niveau des péages en situation de projet, mais également sans le projet, puisqu'on est dans une analyse différentielle. Donc on a beaucoup d'outils, de leviers, de moyens pour faire varier cette participation, et justement l'adapter à l'évolution de la montée en régime du financement possible pour le projet. Sur BPL, il se trouve qu'effectivement c'est un projet qui réunit deux caractéristiques qui sont importantes pour nous pour avoir une participation robuste. Ce sont des gains de temps importants, cela a été souligné, notamment dans les diapositives ; et puis un trafic existant qui est très important. Donc un effet volume du fait que le trafic qui existe aussi bien sans le projet qu'avec le projet, mais sur lequel vont s'appliquer les avantages, est un trafic très important. Donc c'est un élément dimensionnant, comme peut l'être aussi le différentiel de trafic. Mais dans le cas de Bretagne Pays de la Loire, le différentiel de trafic n'est pas, effectivement, spectaculairement important du fait du projet. Donc qu'est-ce qui se passe ? Cela veut dire que, depuis très longtemps, on sait que le niveau de participation financière de RFF sera assez élevé sur ce projet. Et il a très peu varié. Et c'est vrai ce que dit Michel Lebœuf, c'est que les partenaires, très tôt, ont annoncé leur participation au projet mais, puisque ma responsabilité dans cette affaire est quand même d'engager, puisque j'ai supervisé la production, l'évaluation, la participation financière de RFF sur ce projet, je peux vous assurer qu'en aucune façon, dans l'évaluation, et a fortiori dans ces phases finales, au moment où il fallait boucler la préparation de la condition de financement, on a tordu les chiffres pour s'adapter à ce qui se passait. A tel point que les collectivités locales, finalement, vont mettre moins que ce qui a été prévu. Puisqu'on a une participation financière qui a été calculée, qui est... il s'agit de quelques dizaines de millions d'euros...

Olivier KLEIN : C'est une bonne nouvelle mais on n'est quand même pas là pour faire le bilan de BPL ou SEA.

Pierre DESGRANGES : J'aurais aimé que cela soit aussi signalé à Michel Lebœuf, à ce moment-là.

Olivier KLEIN : Ok ! Non, mais bon ! Vous savez, voilà. Simplement...

Pierre DESGRANGES : Non, mais c'est intéressant. Mais je crois, j'accepte tout à fait ce genre de question parce que cela permet d'avoir des points de repère. On ne peut pas, y compris en parlant de l'Interconnexion Sud...

Olivier KLEIN : Non, mais ce n'est pas une remarque contre votre intervention. Simplement, faire bien attention de bien focaliser le débat sur le projet, parce qu'on n'a pas énormément de temps, et on a un projet...

Pierre DESGRANGES : Oui mais c'est extrêmement important puisqu'il s'agit de la chronologie d'établissement des différents éléments de financement.

Olivier KLEIN : Je comprends l'intérêt.

Pierre DESGRANGES : Donc je pense que les gens peuvent tout à fait comprendre que cela s'applique aussi bien à l'Interconnexion sud. Donc voilà, je tenais à illustrer le propos, puisque l'exemple a été cité, et qu'effectivement faire de l'analyse comparative ce n'est pas totalement inutile pour dire que, finalement, les collectivités vont mettre moins au pot que ce qui était prévu, parce que le calcul nous a montré qu'il y avait une possibilité, du fait de la robustesse de l'évaluation, qui permettait de faire cela. Donc, je ne serais pas plus long sur ce sujet.

Olivier KLEIN : Ok, merci ! Donc, je vous avais promis la parole, je vous la donne.

Pierre DELANNOY : Pierre Delannoy, de Dammarie-les-Lys, agglomération de Melun, près de Sénart. Je tenais à insister sur une chose, qui a été redite mais qui n'était pas suffisamment soulignée, c'est le gain de temps pour certains Franciliens, notamment, et pour certains provinciaux sur certains parcours. Parce qu'aujourd'hui, pour faire Melun-Marseille, c'est quand il y a un TGV et il n'y en a qu'un dans la journée. C'est facile, 6 heures 30, je crois de la mémoire. Là, ce sera 3 heures. Donc, on gagne énormément de temps sur certains parcours Ile-de-France-province et province-province. On gagne en trafic, parce que les gares parisiennes sont saturées, comme on l'a dit. On gagne en trafic parce qu'on permet de faire un transfert de la route vers le rail sur certaines destinations de province, donc c'est clair qu'il y aura un gain de trafic. On gagnera en régularité, parce que le nombre de fois où je suis parti de Massy et où je me suis retrouvé à Montbard, ou je me retrouvais à Lyon, cela doit être quatre ou cinq en dix ans. Bon, donc c'est quand même un petit peu gênant. Donc on gagne en régularité, d'où je pense un gain quand même sur les péages et sur le cash-flow global de l'opération. Et vous faites état, dans votre livre, d'une rentabilité de 5,2 %. C'est quand même une bonne rentabilité, parce qu'à part mettre son argent chez Madoff à 15 %, 5,2, c'est quand même une bonne rentabilité. Donc on peut espérer quand même un certain retour sur l'investissement. Enfin, je voulais conclure sur la participation hypothétique de l'Ile-de-France. On dit que l'Ile-de-France ne participera pas, participera peu, et cetera. Mais cela dépend un petit peu du projet, de comment il est géré. Si on explique qu'on aura une valorisation conséquente du territoire, qu'on créera des gares, que les TGV ne vont pas seulement traverser l'Ile-de-France à 300 à l'heure, de Nantes à Lyon, peut-être qu'il y aura une possibilité de valorisation du territoire, et donc également pour la région, de développement, et donc peut-être d'apport de financement complémentaire. Ou alors, peut-être par des taxes de 10 % lors des transactions immobilières ou par d'autres détails qu'il faudra régler d'un point de vue juridique le moment venu, mais il y a quand même certainement une possibilité de valorisation pour la Région Ile-de-France. Donc, s'il y a des gares bien implantées, s'il y a une valorisation du territoire, ce projet est certainement économiquement viable. Je tenais à insister là-dessus.

Olivier KLEIN : Merci ! Donc, il y a des éléments de réponse aussi à apporter, mais on va continuer à prendre des interventions.

Bernard GOBITZ : Mon nom, c'est Bernard Gobitz. Je fais une contribution qui va apparaître, prochainement, je pense sur le site de la Commission particulière. Je n'ai pas de compétence particulière en financement des projets publics. Je m'intéresse simplement, depuis de nombreuses années, aux contributions publiques en France et dans le monde. Et je suis aussi, comme nous tous, citoyen français, contribuable français, usager des transports publics et de la voiture. Donc ce sont mes seuls titres de gloire. En suivant les différents débats depuis quelques mois sur ce sujet, on s'aperçoit qu'il y a un consensus assez large sur trois besoins qui ont été nettement exprimés. Le premier, c'est que les TGV intersecteurs puissent traverser la région parisienne dans des conditions normales, sans être freinés, retardés, et cetera. Sans gain de temps excessif, peut-être, mais enfin, bon, normalement, et c'est évident, tout le monde le demande aussi bien les provinciaux que les Parisiens. Le deuxième point, c'est qu'organiser une certaine intermodalité entre l'air et le TGV, à défaut du train, à Orly, c'est aussi une bonne chose. Alors, elle aurait du être faite il y a 20 ans, elle sera faite un jour ou l'autre, c'est très bien. Troisième point, des gares en périphérie de Paris, c'est aussi un bon point pour les zones qui ont été dites effectivement, pour éviter aux Franciliens d'aller dans le centre de Paris prendre le train et repartir ensuite vers la province. Tout cela, c'est un consensus qui apparaît clairement, et que personnellement je soutiens à fond.

Cela dit, quand on regarde le contexte dans lequel ce projet est proposé, on s'aperçoit des choses suivantes. La première, c'est un projet lourd financièrement. C'est 1,5 à 3,5 milliards

d'euros, c'est-à-dire c'est de l'ordre d'idée du prolongement de la ligne TGV Est jusqu'à Strasbourg, même plus si on prend l'option de Lieusaint, c'est très lourd, c'est un investissement massif. Deuxièmement, vous le savez tous, nous sommes entrés dans une période depuis quelques années, et cela ne finira pas avant un certain temps, de crise des finances publiques. Nous ne sommes pas la Grèce, pas le Portugal non plus, pas encore en tout cas, mais il y a des choses quand même qui se passent dans le monde qui fait que le financement public, qu'il soit d'Etat ou provenant des collectivités territoriales, aura de plus en plus de mal à sortir. Autre chose, on s'aperçoit, et on le savait déjà, que la SNCF rechigne de plus en plus à payer les péages que RFF lui demande. A tort ou à raison, on ne sait pas, je ne sais pas mais il y a quand même un problème aussi qui se pose dans ce domaine-là. Quatrièmement, enfin, troisièmement plutôt, et ce n'est pas une attaque contre RFF du tout, mais ce sont les faits, RFF est une société qui fait un chiffre d'affaires, je crois, de l'ordre de 4 milliards d'euros, et qui a une dette de 28 milliards d'euros. Donc il y a aussi un vrai problème public, de finances publiques, qu'il ne faut pas sous-estimer. Les projections que j'ai pu lire, effectivement, pour la fin de la décennie, ce seraient 40 milliards d'euros de dette. C'est un vrai problème, on ne peut pas non plus le sous-estimer. Partant de tout cela, et partant du fait qu'apparemment, il a été décidé en première approche, certains travaux modeste, modeste, oui, d'aménagement de la ligne actuelle Massy-Valenton, on peut se demander si les gouvernements à venir, qui iront à trancher pour ou contre ce projet, ne seront pas tentés de dire : « Ecoutez, ce n'est pas une priorité. Nous, on s'occupe des retraites, des questions sociales, du vieillissement de la population et d'autres choses mais l'Interconnexion Sud, on la verra le siècle prochain ». Et donc c'est un projet qui risque, je pense qu'il y a une part de risque assez importante de ne jamais voir le jour. Alors, dans ma conclusion, vous lirez différentes choses, en particulier, dans ces conditions qu'est-ce que l'on peut faire, parce que je pense que ce projet, malgré tout, devra voir le jour, un jour ou l'autre, quelle que soit sa forme. Il me semblait que la bonne approche aurait été... et là, c'est une critique du projet, clairement, aurait été que ce projet puisse être phasable. Le secteur public puisse déjà dépenser 200 millions pour faire tels travaux, puis, trois ans après, encore 200 millions, et cetera. Et progressivement, à chaque dépense correspond, plusieurs années après, une mise en service d'installation qui permettrait de bénéficier immédiatement des progrès dus à cet investissement. C'est la philosophie du plan Rail 2000 des Chemins de fer fédéraux suisses, qui marche depuis 20 ans et qui marche très bien. Les Chemins de fer fédéraux suisses investissent depuis 20 ans dans leur réseau par petites doses. Enfin, petites, c'est relatif... y compris dans des ouvrages lourds, comme le tunnel de Lötschberg, où ils ont décidé, dans un premier temps, de faire un tunnel partiellement à deux voies, et partiellement à voie unique pour des raisons économiques. Pourquoi ce projet n'est-il pas phasable ? C'est ma question. Je pense que cette, peut-être, non-phasabilité du projet risque de l'emmener vers le fond, et de le faire périr avant l'heure.

Olivier KLEIN : Merci ! Et effectivement, votre contribution va être en ligne. Elle l'est, elle devrait l'être, voilà ! Alors... Et puis, ensuite...

NEHME : M.Nehme, conseiller municipal à la ville d'Antony. Je voudrais juste rajouter ce qu'a dit le monsieur, la réalisation du projet Massy-Valenton va enterrer définitivement le projet d'Interconnexion Sud.

Olivier KLEIN : Alors... Allez ! RFF puis Monsieur Mustière, je vais finir par vous donner le micro.

François GULIANA : François Guliana, je suis de l'équipe projet Interconnexion Sud. En fait, l'intervention de Monsieur Delannoy répond tout à fait à l'intervention de Monsieur Gobitz bien que l'ayant précédée, avec tout de même une précision. C'est que le taux de rentabilité

interne que l'on présente dans le dossier support, c'est la valorisation du projet pour la collectivité. C'est-à-dire qu'il y a aussi bien des avantages pour Réseau ferré de France, qui sont monétisables dans le sens où on touche en effet un péage mais il y a également des avantages de la valorisation, une richesse créée qui, elle, ne l'est pas forcément, mais qu'en termes... parce qu'on fait des études socio-économiques, on arrive à mettre une richesse derrière, simplement, ce n'est pas de la richesse que l'on pourra capter pour financer le projet. Je pense par exemple... enfin, après, c'est exactement ce que disait Tristan en conclusion, c'est que notre travail maintenant c'est de trouver comment capter un maximum de cette richesse créée. Mais, par exemple, dans la valorisation qui aboutit au taux de rentabilité interne du projet, il y a cette notion, par exemple, du report des routes vers le rail, c'est moins de pollution, c'est également moins de morts sur les routes, et donc, c'est de la valorisation également. Tout à fait. Donc, ce sont ces éléments-là qui aboutissent...

Olivier KLEIN : Clairement, cela veut dire que le TRI que vous nous avez proposé n'est pas un taux de retour sur investissement financier ?

François GULIANA : Exactement. C'est un taux de rentabilité pour le projet d'un point de vue de la richesse qu'il crée pour la collectivité. Alors, ensuite, en quoi votre intervention répond à l'intervention de Monsieur Gobitz ? C'est que, certes, il y a en effet le projet d'aménagement de la ligne actuelle Massy-Valenton et le projet d'Interconnexion Sud, on remarque la création de richesse que le projet procure, elle n'est pas, à première vue, de la capacité que ce projet procure pour les TGV intersecteurs. Il y a, et c'est la notion des gares TGV, on a pu beaucoup insister dessus pendant la première phase du projet, qui crée l'essentielle partie de la richesse, surtout pour Réseau ferré de France. Or si on... La première partie du débat public aussi a pu le montrer, c'est que la gare TGV à Orly, tout le monde la pense préférable sous les aérogares, et on a pu le dire à plusieurs reprises, ce n'est pas une position phasable dans le projet à moins d'investir des coûts qui, eux, ne sont pas récupérables par la suite. Ensuite, un deuxième point important de valorisation du projet, c'est la seconde gare, et donc toujours avec la question via Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint. En revanche une gare à Lieusaint n'est pas phasable par rapport à cette création de richesse. C'est en cela que oui, il y a beaucoup d'éléments qui permettent de dire que ce projet a un potentiel économique, aussi bien pour Réseau ferré de France que pour la collectivité. Et cela a été même dit, la région Ile-de-France participe grandement à la réflexion autour de ce projet, parce qu'elle sait qu'elle y a un intérêt. Elle finance à 50 % les études et le débat public. Pour autant, en termes de valorisation, il me semble que, nous, on ne peut pas dire que faire simplement des aménagements sur la voie suffit à long terme, il faut aller bien au-delà, parce qu'il y a, dans la création des gares, une véritable création de richesse qui, elle, vient financer le projet.

Olivier KLEIN : Avec un micro mais on va d'abord... Pardon. François !

François PERDRIZET : Une précision, cela veut dire que les gains de temps des gens de la région de Melun qui voient leur trajet raccourci de 3 heures à une heure ou je ne sais pas, sont pris en compte dans ce que vous appelez le TRI. Donc, cela tient compte de ce raccourcissement, pour tous les acteurs, d'un voyage à partir de chez eux. Non mais, je voulais que cela soit bien précisé pour...

Olivier KLEIN : Si je comprends bien, il y a deux prises en compte de ce gain de temps, c'est-à-dire qu'il y a une première prise en compte parce qu'il va y avoir plus de voyageurs qui vont faire ce trajet. Donc cela, c'est directement monétaire, cela va rapporter des sous, d'abord à la SNCF, qui va donc faire circuler plus de trains éventuellement, et rapporter finalement des sous à RFF qui va pouvoir financer le projet. Cela, c'est le premier, ce que j'ai bien compris, et si j'ai bien compris, c'est la première manière dont ces gains de temps sont

pris en compte. La deuxième manière, c'est que les gains de temps ont aussi un intérêt pour l'utilisateur, au-delà de ce qu'ils payent. C'est cela ? C'est-à-dire qu'il y a une prise en compte de gain de temps au-delà de ce que l'utilisateur paye en choisissant de voyager plus ou en choisissant de voyager plus cher, parce qu'on a vu que la SNCF faisait payer ces gains de temps aussi. Donc il y a un intérêt pour l'utilisateur. Et cet intérêt-là, il n'est pas monétaire au sens où c'est du gain de temps que l'utilisateur engrangerait. Je m'excuse, je vous désigne mais on pourrait se désigner tous. C'est du gain de temps donc que l'utilisateur engrange mais qui ne donne pas lieu à un versement d'un euro. Voilà. C'est, cela qui...

François GULIANA : Sans déflorer ce qu'on dira à Créteil le 5 mai, c'est exactement cela, c'est que...

Olivier KLEIN : Vous pouvez déflorer, ce n'est pas...

François GULIANA : En fait, l'image que j'avais demandé que l'on présente, c'est véritablement que dans l'évaluation socio-économique, par exemple, pour ce qui est du voyageur, on va voir, on va lister les gains qu'il ressent. Et le fait, par exemple, qu'il n'ait plus à changer de train à Paris, donc il n'y a plus cette double rupture de charge, c'est monétisable en termes de temps et d'argent. Simplement, une partie de cette valeur, Réseau ferré de France, par l'intermédiaire de la SNCF, n'est pas en mesure de la capter. Donc, en effet, il y a une partie qui vient... enfin, tout vient dans le calcul du TRI, simplement, quand on est à gauche de... on établit l'évaluation socio-économique, ce qui permet de voir quelle est la création de richesse pour la collectivité en général. Cette création de richesse est répartie selon les différents acteurs, donc c'est Réseau ferré de France, les autres financeurs, les collectivités et l'Etat, et ensuite, on établit les parts de financement. Donc, pour RFF, c'est sa capacité à capter la création de richesse à travers le prix du billet et les péages. Et c'est en cela qu'ensuite, on définit, par l'article 4, la part de RFF, et par les avantages que les autres captent, aussi, la part des autres acteurs.

Alain MUSTIERE : Oui. Je me représente. Bonjour ! Alain Mustière, président de l'Association Interconnexion. Je crois que dans le débat sur lequel on assiste, on voit bien qu'on arrive à la fin de la création, la fin où une clé de voûte, j'aime bien l'expression de Tristan, de ce qui fait un vrai réseau. Je dirais... vous l'avez dit tout à l'heure, il y a trente ans, on aurait dû commencer par la faire, cette interconnexion, et on arrive par la faire, à la fin. Là où les réseaux sont faits, ou quand ils ne sont pas faits, ils sont aujourd'hui financés. Et tout le monde s'accorde à dire, une fois que la Bretagne, c'est 140-150 kilomètres pour 3 milliards, et là, on est à 18 ou 30 kilomètres pour le même prix. Et en fait, si on ne fait pas cette clé de voûte, jamais on n'aura de réseau interconnecté. Dans une cathédrale, quelle est la valeur de la clé de voûte ? Quelle est la valeur que l'on donne à cet ensemble qui va faire que le réseau existe, comme le bâtiment existe ? Donc il y a, quand même, me semble-t-il, une analyse de la valeur qui n'est pas à isoler sur 3 milliards pour 18 kilomètres. C'est 3 milliards pour quel service ? Si on le prend pour 3 milliards-18 kilomètres, on va à l'échec. Monsieur a raison de dire : il faut le renvoyer aux calendes grecques. Mais vous avez tort de dire cela. Excusez-moi, vous avez tort parce que dans ce cas-là, un, il n'y a pas de réseau, et on reste à la construction ferroviaire du siècle dernier sur lequel on arrive dans les gares qui existent déjà, et que... Et donc c'est un projet qui est stratégique pour le réseau TGV. C'est un projet qui est stratégique pour la desserte de la région parisienne en transports publics, les RER, le fret, il ne faut pas l'oublier, et c'est un réseau qui est stratégique pour le fait qu'on améliore la qualité de vie des Franciliens en créant de nouvelles gares. Et c'est stratégique pour Aéroports de Paris, où enfin on va avoir les aéroports connectés avec l'ensemble des réseaux et connectés entre eux en Ile-de-France. Donc je crois que si on ne met pas cela en avant, effectivement cela ne vaut pas le coup d'y aller. Mais malheureusement on arrive à la fin, à la fin... Il y en a

d'autres projets mais à la fin des grands réseaux parce qu'après, on va avoir des petits bouts de machins. Si on le ramène au kilomètre des TGV existants ou ayant existé aujourd'hui, il n'est rien, notre projet. Il se finance... Cela va représenter 10 % de l'un, 10 % de l'autre. Mais il faut trouver les moyens de ne pas isoler du réseau TGV ce financement. Cela, c'est le premier élément.

Le deuxième, évidemment, je ne suis pas politique, je n'ai pas les carnets de chèque des Régions, et je ne peux pas faire délibérer les Régions. Ce que l'on peut faire et ce qu'on a déjà fait, c'est que dans les phases provisoires, si vous n'avez pas été voir la région Poitou-Charentes ou Aquitaine, Monsieur Leboeuf en est témoin, ils n'avaient pas signé la convention. Ok ! Un travail extrêmement important à faire mais uniquement auprès des Régions. Aux Régions après à vendre ou à appeler la solidarité territoriale régionale, qui d'une grande métropole, qui d'un département... C'est comme cela que nous avons fait en Bretagne et en Pays de la Loire, la Bretagne et les Pays de la Loire assurant la garantie des financements pour l'ensemble. Donc il ne faut pas se perdre dans telle ville ou tel département. Je pense qu'il faut argumenter très fort par rapport aux régions, qui le comprendront, mais à condition de ne pas isoler cette interconnexion, et de la resituer dans la clé de voûte de Tristian Barrès. Merci pour cette clé de voûte, c'est beau, une cathédrale. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci.

Yves BOUTRY : Oui. Bonjour, Yves Boutry de la FNAUT Ile-de-France. Moi, je voudrais déjà faire mienne une conclusion de Monsieur Liebermann en disant, l'important c'est le service. Et effectivement il y aura un service supplémentaire qui va être apporté, en particulier pour un certain nombre de voyageurs de la banlieue, enfin, de toute la périphérie sud de l'Ile-de-France qui vont gagner du temps. Mais je voudrais quand même qu'on fasse un tout petit peu attention... Ce qui est important, c'est le service, ce n'est pas tellement l'infrastructure, ce n'est pas tellement... Nous, ce que l'on souhaite, c'est de pouvoir éventuellement avoir une gare supplémentaire mais on ne souhaite pas forcément avoir une ligne supplémentaire. Ce qui compte, c'est le service fourni. Et j'ai très peur, moi, que si on fait une ligne supplémentaire et là, je vais un petit peu aggraver mais gentiment la SNCF, si on fait une ligne supplémentaire, j'ai très peur que, par le système de réservation automatique, enfin de réservation sur Internet ou par d'autres moyens, la SNCF nous oblige à passer par cette interconnexion pour nous facturer plus cher. Et je suis désolé mais c'est déjà le cas. Et je pointe ce risque de faire faire des trajets en passant par cette ligne interconnexion pour tenter de la rentabiliser, puisque finalement, si on réfléchit bien, il n'y a pas de gain de temps, les voyageurs ne vont pas payer plus cher parce que les voyageurs, ils font déjà le trajet et je ne vois pas pourquoi les voyageurs paieraient plus cher le fait de faire Nantes-Strasbourg s'ils passent par Paris-Est ou s'ils passent par l'interconnexion, il n'y a aucune raison. Donc moi, je me méfie très fort de ces problèmes de tarification pour les voyageurs, parce que j'ai des exemples qui sont, hélas, contre-productifs mais où on vous fait faire un trajet pour aller de Thonon-les-Bains, qui se trouve donc au bord du lac Léman, à Valence, qui se trouve au sud de Lyon, et sur certains... Vous allez sur le site Internet de la SNCF, et vous verrez qu'ils vous font passer par Paris. Donc je trouve cela scandaleux. Et je pense qu'il y a un risque, que je pointe, de tenter d'obtenir une rentabilité en déviant tous les trafics par cette interconnexion. Alors, autant je pense qu'il la faut, l'interconnexion, je suis tout à fait d'accord qu'il la faut, je suis d'accord avec mon voisin comme quoi il faut la phaser, parce qu'on ne peut pas la faire tout de suite. Ce qu'il faut, c'est le service mais attention à la tarification, attention au passage obligatoire par Paris. Quand vous faites Nantes-La Rochelle, il y a une ligne directe, ou Nantes-Bordeaux, vous pouvez faire Nantes-Bordeaux autrement

qu'en passant par Paris. Et j'ai très peur qu'on nous fasse passer par Paris obligatoirement. En tout cas, c'est ce que le site Internet nous fait faire. Voilà !

Olivier KLEIN : Merci. Alors, je vous laisse rassembler vos idées. J'avais promis le micro, derrière. Mais la question, c'est bien : avec ce projet, est-ce que les usagers vont payer plus cher ? Oui, non. Est-ce que c'est justifié ou pas ?

Bernard COULOMB : Bonsoir, Bernard Coulomb, d'Antony. J'ai bien lu et bien compris pourquoi Orly ne peut pas être phasée. Et je voudrais qu'on me précise : est-ce que, et pourquoi, Lieusaint et Villeneuve sont phasables ? Est-ce que c'est une raison technique ? Est-ce que c'est une raison financière ou autre ? Merci.

Olivier KLEIN : Alors, sur le prix du billet...

Michel LEBOEUF : Je voudrais déjà rectifier quelque chose. Il est vrai que lorsque les premiers TGV intersecteurs ont commencé à rouler, la force de vente de la SNCF n'était finalement pas très mobilisée pour proposer, je dirais, les trajets dans ces TGV, et même le logiciel qui proposait des itinéraires avait tendance à privilégier le passage par Paris. Donc, c'est juste le contraire de ce que vous dites, c'est-à-dire qu'on n'oblige pas les gens à prendre l'interco. Aujourd'hui cette tendance est quand même un peu révolue, et on vend mieux les intersecteurs, on les propose plus souvent. Et pour les gens qui viennent en région Ile-de-France, on ne leur propose pas uniquement Paris, on leur propose aussi Massy, Marne-la-Vallée et Roissy. Donc je dirais qu'actuellement, on a le sentiment qu'on essaie de proposer aux clients ce qui est le plus rapide pour lui, ou ce qui est plus pratique pour lui. Alors, vous allez sûrement trouver toujours des cas, vous, où on ne fait pas l'optimum, et probablement, cela existe. Maintenant, en ce qui concerne les tarifs, là, je démens formellement. On ne fait pas payer plus cher parce qu'on prend un train interconnexion qu'un train radial ou deux trains radiaux. D'accord ! Ok !

Olivier KLEIN : La question posée portait aussi sur les transversales.

Michel LEBOEUF : Il y avait une dernière question qui a été posée : est-ce que les transversales coûtent forcément plus cher lorsque cette interco-là sera faite ? Par exemple, pour les gens qui font, mettons, Nantes-Lille, donc ils emprunteront l'Interconnexion Sud, donc quand elle sera réalisée, est-ce qu'ils paieront plus cher ? La réponse est probablement « oui un peu ». Pourquoi ? Parce que RFF va avoir besoin de financer l'argent qu'il aura investi dedans. Il va donc appliquer des péages relativement élevés sur cette interconnexion. Ces péages sont des coûts pour la SNCF qu'elle est obligée de répercuter dans le tarif, plus ou moins. Et donc probablement il y aura une petite augmentation du prix. En même temps, si vous voulez, ce n'est pas non plus complètement contestable puisque le produit va être d'une meilleure qualité. Voilà ! Et justement le bilan socio-économique, cela consiste à faire un compromis entre l'avantage qu'on laisse à l'utilisateur, sous forme d'un gain de temps, et l'avantage qu'on reprend à l'utilisateur, sous forme d'une augmentation tarifaire. Et quand on fait... Alors, ce que vous avez dit tout à l'heure est juste, c'est vrai que le plan de financement, c'est un jeu permanent, je dirais, sur les paramètres. Et il y a deux paramètres sur lesquels on joue, il y a le péage, d'un côté, et puis, il y a aussi le tarif voyageurs, de l'autre. Voilà !

Olivier KLEIN : Ok ! Si je comprends bien, vous avez pris l'exemple d'un Bordeaux-Lille, c'est cela ? Ou Nantes-Lille, je ne sais plus, on ne gagne pas de temps mais vous dites le service est meilleur. Cela veut dire qu'on aura plus de régularité ? C'est cela que vous allez faire payer ?

Michel LEBOEUF : Il y aura plus de régularité, il y aura plus de fréquence. Donc, finalement, les horaires vont être mieux adaptés aux besoins de la clientèle.

Olivier KLEIN : Ok ! Merci. Alors, sur... Bien sûr.

Claude LIEBERMANN : Sur les collectivités et les arrêts, Michel Lebœuf y a fait un peu allusion, c'est vrai que quand on discute avec des villes notamment, le maire qui vient et qui défend auprès de tous ses administrés, j'ai été maire pendant quelques années, donc, je sais ce que c'est, il nous dit : vous allez faire un TGV ; moi, je veux bien participer mais vous me garantissez que j'aurai les arrêts que j'ai aujourd'hui, plus encore d'autres. Alors évidemment, si tout le monde fait cela, on arrive, et les ministres signent à ce moment-là ce qu'on appelle des schémas de desserte, ce dont on est parti pour Rhin-Rhône quand on a fait la médiation avec Marie-Line Meaux pour trouver une vision réaliste des circulations et des dessertes, il arrive un moment où le système explose, parce que j'essaie d'expliquer que ce sont les clients qui font les dessertes et les arrêts et pas les maires. C'est-à-dire que s'il y a beaucoup de clients qui veulent s'arrêter, il faudrait être complètement suicidaire pour la SNCF, et je pense que malgré ses défauts elle ne l'est pas à ce degré-là, pour dire : on ne va pas faire ce qu'ils demandent parce que cela nous coûte trop cher. Cela coûte, cela rapporte... quand il y a des clients qui montent dans des trains et qui les remplissent, cela rapporte à la SNCF, et donc, c'est son esprit d'entreprise. Donc il y a un vrai sujet, qui est le sujet des contreparties des participations publiques. Et je reconnais que sur ce sujet-là, on a des progrès à faire, on en a fait quelques-uns déjà, je passe mon temps à faire de la pédagogie sur ce plan-là dans beaucoup de réunions, et on progresse. Mais, on a quand même encore des progrès à faire. Et c'est vrai que c'est plus facile quand on discute avec les Régions, parce que les Régions sont les garantes de l'aménagement du territoire régional, et on ne rentre pas dans ce type de détail. J'ai passé la veille de Noël à Nîmes pour aller justement régler un problème qui était un problème qui n'avait rien à voir avec le contournement de Nîmes et de Montpellier, la voie TGV. Mais, bon, on le fait, je l'ai expliqué au Conseil général mais c'est comme cela, il faut partir de la situation d'où on est, la situation parfaite est toujours plus agréable, mais malheureusement, elle n'existe pas. Donc il faut bien qu'on rentre là-dedans. Donc ces conventions, les schémas de desserte et tout cela, il faudra quand même arriver à une vision plus réaliste qui doit, à mon avis, être celle du niveau régional. Et puis, ceux qui ont des gares, parce qu'une gare, cela a été dit par plusieurs d'entre-vous, une gare c'est un vrai instrument d'aménagement local, et une gare nouvelle, notamment, c'est quelque chose qui est fondamental dans le paysage local. Donc, que ceux qui sont les plus proches, les agglomérations, les agglomérations qui sont autour, participent au financement, cela paraît être le bon sens. Après, il y a le problème de l'échelon départemental. Franchement, je trouve qu'on s'est compliqué la vie d'une manière excessive. Si la réforme des collectivités territoriales se fait, elle va régler le problème de soi tout seul, il y aura les régions et les grandes agglomérations porteuses de gares. Et puis on arrivera, après, à des visions plus simples. Cela n'est pas le cas pour les TGV qu'on vient de financer, là. Je pense, notamment, à ceux de l'Europe-Atlantique où alors là vraiment on a atteint le paroxysme des participations qui ne servent à rien et qui compliquent les choses pour souvent des bricoles parce qu'à la fin, quand on voit les sommes dont il s'agit, l'argent des déplacements pour aller les obtenir, dès fois, a été supérieur à la somme qu'on a obtenue.

Olivier KLEIN : C'est bon pour vous, cela !

Claude LIEBERMANN : Cela ne sera pas repris au procès-verbal mais c'est bon pour la SNCF. Je ne charge pas là, parce qu'on circule en train. Je dirais un mot de l'aéroport : C'est un sujet auquel je tiens beaucoup, puisque j'ai cosigné avec le président Dermagne, à l'époque, l'ancien président du Conseil économique et social, un rapport sur la Charte de

développement durable de l'aéroport de Roissy. Et on avait proposé dans ce rapport que les principales liaisons européennes à moyenne distance d'avions, et toutes leurs gares TGV... parce que cela permettait de faire en sorte que d'une ville à Paris on puisse privilégier le train par rapport à l'avion. Ce qui, évidemment, est développement durable très fortement, très fortement développement durable. Donc le fait qu'il y ait une gare dans ces aéroports, à Roissy mais c'est pareil à Notre-Dame des Landes, si un jour cela se fait, à Orly, dans les aéroports qui ont une vocation, à Bâle-Mulhouse, dans les aéroports qui ont vocation européenne, je ne fais pas de limitation, c'est quelque chose de très important. C'est dommage qu'on n'ait pas... là aussi, vous parliez des 30 ans tout à l'heure, c'est dommage qu'on n'ait pas mis cette préoccupation plus tôt, à un moment où sur le plan du foncier cela posait moins de problème de mettre des gares dans les aéroports. Un des composants du coût de ce projet, c'est le coût d'une gare pour aller la mettre au milieu de l'aéroport. Alors, cela n'a pas été prévu, c'est clair. Il n'y a qu'à regarder les chiffres qui ont été fournis pour le faire. Mais cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas le faire. Quand à la question qui a été posée : est-ce qu'on peut employer la méthode suisse ? Probablement mais franchement, compte tenu de ce qui est la densité de l'agglomération parisienne, je ne suis pas sûr, pour ma part, que la méthode suisse pourrait nous mener bien loin, petit bout par petit bout. Il y a un moment où il y a des ruptures qu'il faut faire, et ces ruptures ce sont des coûts financiers très importants. Ce qu'on peut dire, et cela a été dit tout à l'heure, c'est que ce coût financier, au fond, c'est un certain pourcentage qu'on aurait dû prendre sur chacune des lignes nouvelles qui étaient construites, en disant : « Vous devriez cotiser pour le paiement dans Paris ». On aurait dû le faire mais c'était déjà assez difficile de boucler le financement de ce qu'on demandait à l'époque, j'en suis témoin, pour dire : il faut encore donner 500 millions de plus pour faire le passage dans Paris, pour la partie province. Parce que pour la partie Ile-de-France, moi, je suis d'accord avec ce qui a été dit, il y a un apport pour l'Ile-de-France. Et c'est vrai que l'Ile-de-France avait pris comme principe, jusqu'à présent, de ne participer à aucun TGV de province, en disant : « Si on participe, qu'on considère qu'on est plus riche que les autres, on va nous faire tout payer ». C'était cela, et donc ils avaient bloqué, en disant : « On ne participe pas ». On a réussi à faire une exception grâce aux élus locaux, j'y ai contribué, pour la deuxième phase de la LGV-Est, qui est peut être une annonce de ce que tout le monde pourra faire ensemble pour l'interconnexion, je le souhaite pour ma part.

Olivier KLEIN : Merci ! Alors, simplement, une précision à propos de l'aéroport, on a évidemment invité ADP à participer, comme tous les acteurs. Ils n'ont pas souhaité venir. Voilà. Oui, il y avait des questions sur le phasage, donc...

François GULIANA : Comme la question a été posée à nouveau sur le phasage, ramenée justement à la question du financement. Oui, en théorie, il est très intéressant de phaser un projet quand il est difficile d'apporter le financement en une seule fois. En revanche, et je reviens à la conclusion de Monsieur Liebermann à la fin de sa première présentation, attention, il faut aller étape par étape, et ne surtout pas parler de la dernière étape avant la première étape. Et c'est-à-dire qu'il ne faut surtout pas imaginer un projet parce qu'on pourra le phaser, il faut imaginer le projet le mieux qu'il puisse être, et ensuite voir comment le financer. Et si le phasage se révèle nécessaire, comment on fait. Cela, c'est dans la théorie. Alors, en pratique, par rapport à l'Interconnexion Sud, donc non la seconde gare n'est pas phasable, c'est plutôt au niveau de la gare d'Orly que les choses se font. On a pu le préciser en première phase du débat public. Donc, s'il était question de phaser le projet, en réalité il faudrait amener la ligne, si on part de l'Ouest vers l'Est, il faudrait faire une première phase depuis Massy jusqu'au secteur d'Orly avec la création d'une gare TGV au niveau de l'aéroport mais à Pont de Rungis, donc en surface, pour pouvoir relier la ligne de la grande ceinture, pour faire une seconde phase à l'Est ensuite. Donc soit à Villeneuve-Saint-Georges

soit au Sud, vers Lieusaint. C'est un scénario de phasage comme on peut l'imaginer. En revanche, cela signifie...

Olivier KLEIN : L'idée, c'est : le phasage que vous aviez envisagé et évoqué, c'était de Massy à...

François GULIANA : Oui.

Olivier KLEIN : C'est cela ?

François GULIANA : Faire un préalable, pardon. C'est que pour pouvoir faire un phasage dans notre projet, il faut de toute façon qu'à un moment dans la phase, on ait relié la ligne de la Grande ceinture, sinon, les TGV se retrouvent au milieu d'un tunnel en cul-de-sac.

Olivier KLEIN : Oui. Cela veut dire un raccordement quelque part par là.

François GULIANA : Tout à fait !

Olivier KLEIN : Et qui, ensuite, serait « shunté ».

François GULIANA : Voilà. Et dans la deuxième phase, ce qu'il faut éviter, ce sont les surcoûts liés au phasage. Et donc, pour éviter ces surcoûts liés au phasage, c'est ce que je voulais dire, la gare d'Orly doit être située en surface au niveau de Pont de Rungis. Et donc, si on continue plus loin, cela signifie que, est-ce que, pour une question de phasage, faut-il faire une gare là où les acteurs nous demandent de ne pas la mettre ? Ce qu'on a pu entendre jusqu'à présent dans le débat public. Donc c'est en cela que je rejoins ce que disait Monsieur Liebermann, c'est qu'il ne faut surtout pas inverser les questions, et qu'il y ait vraiment, étape par étape, une réflexion à mener.

François PERDRIZET : Il y a aussi probablement à évaluer même des phasages qui paraissent difficiles. On pourrait très bien imaginer qu'on va jusqu'à Orly, sous l'aéroport, avec un souterrain, et puis qu'on sorte de là pour regagner le RER C. Je ne sais pas si c'est intéressant mais il faut absolument probablement avoir ces coûts-là parce que, finalement, l'intérêt c'est de savoir combien la solution provisoire va tenir. Et cela, c'est à mettre en rapport avec un surcoût, et de faire cet exercice-là me paraît tout à fait important. Alors, j'ai une autre question pour vous, RFF, qui me brûle les lèvres, c'est : est-ce que vos évaluations, quelle est la marge d'incertitude sur vos évaluations ? Parce que si un projet de 3 milliards, il se retrouve à 6 milliards, bon, on va avoir des problèmes ; s'il se retrouve à 1,5 milliard ce serait parfait. Donc on aimerait bien connaître un petit peu comment vous estimez cet écart-là. Et deuxième question sur l'évaluation des coûts : est-ce qu'il n'y a pas des coûts qu'on peut réduire ? On a parlé tout à l'heure de réduction des coûts, donc est-ce que vous avez, pour l'instant, phosphoré sur cette piste réduction des coûts ? Moi, j'en vois un mais il y en a peut-être beaucoup plus d'un.

Claude LIEBERMANN : Et en même temps, ce n'est pas le lieu ici de faire un plan de financement définitif, parce que sinon cela va vite être la discussion de café du commerce. Parce que les coûts qu'il faut réduire, il y en a c'est clair, mais on ne le sait pas encore. Par contre, tout le monde va vouloir ajouter des coûts, en disant : on a gagné un peu sur ce côté-là, si on faisait la petite chose qui m'intéresse de l'autre, ce serait bien. Donc, ce que je suggère, c'est que l'approche des coûts de RFF soit homogène. Cela, c'est très important. Qu'il n'y ait pas une solution qui soit privilégiée ou détériorée au niveau des coûts. Il faut une approche homogène. L'ordre de grandeur... enfin, moi qui ai vu beaucoup d'autres TGV, vous direz, cela m'a déformé. L'ordre de grandeur de l'interconnexion, il n'est pas disproportionné par rapport au coût d'un TGV habituel, quand on voit le service qui est rendu à la région parisienne et aux autres. On n'est pas... et j'ai été, moi, je vais vous dire, j'ai découvert ce

dossier en sachant que j'allais devoir venir devant vous ce soir, parce que j'en connaissais beaucoup d'autres mais c'est un de ceux auxquels je ne m'étais pas intéressé. Honnêtement, je ne trouve pas que le coût est aberrant. Vous voyez, par rapport à d'autres sujets en termes de finançabilité, en termes, pour le faire. Après, il faudra que tout le monde s'y mette, bien sûr. Cela ne veut pas dire que le financement est trouvé. Par contre, ce qu'il faut, et cela c'est le rôle de RFF, il faut qu'ils aient une analyse des coûts qui soit une analyse la plus homogène possible, et qu'ils ne chargent pas la barque inutilement. Mais je ne crois pas que cela soit l'esprit de la maison aujourd'hui quand on voit la difficulté pour financer les projets. Alors après, il y aura, effectivement, quand on affinera le projet, une recherche de la solution optimale dans laquelle il faudra arriver, quand on en sera au choix de la bande des 500 mètres, c'est-à-dire après l'enquête publique. Il faut déjà mettre le projet à l'enquête publique, voir ce qu'il en sort, et puis ensuite essayer de faire un projet qui soit le plus optimal possible et, donc, économique quelque part. Pourquoi ? Parce qu'on ne peut plus... Et c'est vrai que s'il pouvait être phasé d'une certaine façon, c'est difficile, cela serait un plus. Tout à l'heure, il y a eu... je n'ai pas relevé, parce que je suis Auvergnat, mais on a parlé des projets qui restaient à faire, et puis quelqu'un a dit : « Il ne reste que des petits bouts, comme cela ». Quand on regarde POCL, ce n'est pas un petit bout. Le doublement de Paris-Lyon, ce n'est pas un petit bout. Avec des problèmes de rentabilité, des problèmes de phasage, c'est pour cela que j'y pense. Mais il reste quand même des très gros projets à faire. Alors, à quel rythme ils se feront ? Evidemment, cela dépendra des finances publiques, cela. Nous, on n'est pas là pour le décider. Et c'est vrai que plus le pays sera riche, plus il pourra arriver à compléter son réseau de TGV facilement. C'est vrai qu'on a déjà fait beaucoup. On a mis les projets de Grenelle, c'est une grande ambition mais je voudrais bien qu'on pense que si on fait de l'environnement, cela a un coût au départ. Je le dis, si on fait du développement durable, il ne faut pas penser qu'on le fera en le faisant par petits bouts à la Suisse, pour le coup en France, compte tenu de la situation dont on part, ce n'est pas du tout une critique des Suisses, mais ils s'y sont mis bien avant nous pour un ensemble de tunnels et de réalisations. Donc il y a des sauts à faire, il y a des sauts qualitatifs à faire en matière d'environnement. Et ces sauts qualitatifs, franchement, il faudra trouver l'argent pour les faire, parce que sinon, on ne les fera pas, et on restera à s'enfermer et s'enfermer, de plus en plus, sur le truc. Voilà ! Moi, je vous donne mon avis mais cela s'applique à ce projet, comme à d'autres. Et c'est vrai que sur ce plan-là, le programme Grenelle est très ambitieux. Et c'est vrai que la méthode aussi qu'on a pour financer les projets, je l'ai dit tout à l'heure, ce n'est pas une méthode qui fait passer forcément les projets les plus prioritaires avant ceux qui le sont moins, par rapport à la suite de ce qu'on a fait. Mais cela, c'est la leçon de l'expérience, je ne citerai aucun projet sur ce plan. C'est la leçon de l'expérience qui m'a appris cela.

Olivier KLEIN : Merci.

François GULIANA : Juste un petit complément à la question qu'a soulevée Monsieur le Président de la CPDP. On voit en fait, à RFF, plus on avance et plus le coût, l'investissement par rapport à la dimension du volet du coût, l'investissement s'affine. Et je dirais, le bon argument que je peux vous avancer, c'est que dans les PPP qu'on a pu faire sur BPL et sur SEA...

Olivier KLEIN : Alors, les PPP... Oui.

François GULIANA : Alors, les PPP, partenariats public-privé, pardon. Donc, là où il y a eu un appel d'offres pour la construction des projets Bretagne-Pays de la Loire et Tours-Bordeaux, donc SEA, nos coûts sont très très similaires des trois grands groupes français que sont Vinci, Bouygues et Eiffage. L'appel d'offres a montré qu'on était très très fin, en tout

cas, RFF, dans l'ordre de grandeur d'estimation du coût, je dirais, heureusement ou malheureusement. Mais voilà, c'est...

Claude LIEBERMANN : C'est vrai pour la LGV-Est ?

François GULIANA : Tout à fait, exactement.

Olivier KLEIN : Cela veut simplement dire qu'ils connaissaient vos estimations.

Wissam NEHME : Oui, je voudrais dire quelque chose par rapport à ce qu'a dit Monsieur Liebermann au début, puis maintenant, il l'a répété à plusieurs reprises. On parle des coûts, des surcoûts, qu'il ne faut pas, vous l'avez dit, alourdir les projets parce que plus on rajoute la note, plus on aura du mal à trouver les financements. Vous avez dit aussi qu'on rajoute des surcoûts pour faire plaisir aux gens mais je voudrais vous dire que ce plaisir aux gens, c'est leur quotidien de tous les jours, c'est notre environnement qu'ils défendent. Et lorsqu'ils demandent une amélioration de l'environnement, il faut mettre le prix.

Intervenant : Et chacun dans son rôle.

Wissam NEHME : Tout à fait, chacun dans son rôle. Mais ce ne sont pas des petits plaisirs pour arranger les uns et les autres mais il y a des riverains. Il y a certes des villes comme Massy qui vont bénéficier des avantages d'une gare et des trains supplémentaires, ou Orly ou d'autres mais il y a d'autres villes comme Antony, Wissous et Villeneuve qui vont subir les nuisances. Et pour ces gens-là, il faut mettre le prix qu'il faut pour sauvegarder leur environnement. Voilà !

Claude LIEBERMANN : Je suis d'accord. Simplement, là, ce que demandent les gens, beaucoup, aujourd'hui, il y a les vrais besoins. Il faut distinguer les vrais besoins de, quelquefois, des choses qui sont moins des vrais besoins. Voilà ! Et c'est notre rôle. C'est pour cela qu'on est là, chacun d'un côté de la table. Moi, j'ai essayé de faire ce rôle dans les projets que je conduis, et c'est un élément de faisabilité des projets. Sud-Europe-Atlantique, par exemple, on a fait supprimer certaines déviations, on les a faites plus tard ; on verra quand on en aura besoin. Tout cela, cela fait partie des ajustements. Si on écoutait tout le monde, on ferait tout, tout de suite. Et là, cela rend les projets vraiment totalement impossibles. Voilà ! C'est ce que j'ai dit tout à l'heure mais je n'ai pas dit qu'il ne fallait pas que les élus défendent leur voisinage. Moi-même, j'ai défendu aussi les vrais besoins des habitants. Et quand on a introduit sur Sud-Europe-Atlantique les questions du bruit dans la traversée de l'agglomération de Bordeaux, on a fait une vraie opération bruit avec le président du Conseil général d'ailleurs pour obtenir sa participation, je peux vous dire que cela n'était pas du luxe. Je le dis, voilà ! mais cela n'empêche pas... Mais il y a d'autres choses peut-être moins prioritaires.

Olivier KLEIN : Donc moi, j'ai une question. Vous avez partiellement abordé le problème, tout à l'heure, Monsieur Liebermann, c'est la participation européenne. Sur un projet comme cela, la participation européenne : une participation européenne est-elle complètement inenvisageable ? Difficile à obtenir ? Envisageable ? Acquisée d'avance ? Je ne sais pas.

Claude LIEBERMANN : Ecoutez ! J'ai esquissé la réponse tout à l'heure. Je trouve qu'on a fait une erreur, en France, c'est de ne pas plaider la conception européenne du Général de Gaulle, c'est-à-dire de dire que les lignes de l'Union européenne devaient, alors qu'elles vont s'enfoncer jusqu'aux autres mers, là-bas vers l'Est avec les nouveaux pays européens, devaient aller jusqu'à l'Océan Atlantique. Parce que si on avait fait cela, le financement européen de ces projets serait prioritaire, parce que l'Europe a décidé de mettre l'accent sur les blocages et sur les nœuds qui restaient dans le projet. Donc, à ce moment-là, ce projet-là aurait été naturellement éligible. Comme on a arrêté le... on a fait Paris jusqu'à je ne sais plus

où, on a fait Budapest, Paris-Budapest, Bratislava même, je ne sais pas, comme on a fait des lignes comme cela au niveau du RTE, évidemment...

Olivier KLEIN : RTE, Réseau... ?

Claude LIEBERMANN : Réseau TransEuropéen. Excusez-moi d'employer le sigle. Vous avez raison de le relever, bien sûr, on parle trop vite. Et donc on est théoriquement exclus. Le problème peut peut-être être reposé. Il faut qu'il soit reposé par le gouvernement et par les élus, sûrement, quand on en sera à la phase, que j'ai dit tout à l'heure, de boucler le financement de ce projet. Cela ne sert à rien de le poser maintenant, c'est clair, mais il faudra probablement le reposer. C'est vrai qu'aujourd'hui, c'est difficile, il ne faut pas se cacher la face. Dans les règles actuelles, c'est difficile et même très difficile. Ceci dit, cela ne veut pas dire que ce n'est pas justifié. Je vous ai expliqué pourquoi tout à l'heure, parce que les lignes européennes... mais c'était pareil pour le TGV breton, BPL, Bretagne-Pays de la Loire, qui a eu des bribes de financement européen. Il y a eu quelques millions d'euros sur d'autres chapitres mais il n'est pas dans le Réseau Transeuropéen de la même façon.

Olivier KLEIN : Et ce réseau transeuropéen n'a pas été renégocié tout récemment ?

Claude LIEBERMANN : Si mais il est renégocié à la baisse, malheureusement.

Olivier KLEIN : D'accord ! Donc...

Claude LIEBERMANN : Et c'est déjà difficile. Non, pour la France, on essaie d'y mettre l'ensemble du Grenelle, si vous voulez, c'est ce que le gouvernement essaie de faire. Mais c'est la position du gouvernement français, ce qui est très légitime. J'en parlais avec Daniel Bursaux, d'ailleurs, l'autre jour, et je l'ai encouragé à faire cela, puisqu'il y en avait qui s'inquiétaient de disparaître du Réseau TransEuropéen mais ce n'est pas sûr que cela soit la position définitive de l'Europe, quand les derniers arbitrages seront faits. Voilà, je crois que j'ai répondu à votre question. Au stade actuel, bien sûr.

Olivier KLEIN : Moi, cela me va, mais il y a peut-être des gens... Ce n'est pas pour moi que j'ai posé la question, ni la réponse. Alors, sur ces questions de financement, d'autres... Alors, dans les thématiques, on a abordé la question de l'opportunité, on a abordé la question de la contribution des usagers, on a abordé la contribution de l'Europe, on vient de le faire. De l'Etat, personne n'a trop discuté la règle de répartition des 50/50.

Hervé GENINASCA : Merci. Hervé Geninascas, je suis responsable du Service transports-déplacements au Syndicat d'agglomération de la ville nouvelle de Sénart. Et justement à propos de la contribution de l'Etat dans ce projet, on voit que c'est un projet qui est inscrit dans la loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, initiée par l'Etat. On voit aussi que, récemment, plusieurs dizaines de millions d'euros vont être consacrés au développement du réseau de transports du Grand Paris Express, là encore où l'Etat a une part importante.

Olivier KLEIN : Dizaines de milliards.

Hervé GENINASCA : De milliards, oui, pardon. Excusez-moi, de milliards, oui. On sait que les réseaux de transports sont fondamentaux pour le développement des territoires et que, pour que ce développement soit harmonieux au niveau régional, il doit être équilibré. On voit que la variante C, notamment par rapport aux autres variantes, elle a une particularité, c'est qu'elle permet d'éviter d'offrir une desserte, elle permet d'éviter d'offrir une desserte en transport à des zones et des territoires qui ne bénéficient pas du réseau du Grand Paris Express, notamment tout le secteur d'Evry, Sénart et Melun qui est en développement, n'est pas du tout concerné par le réseau du Grand Paris Express. Elle permet aussi d'éviter une

concentration des gares TGV franciliennes dans un secteur restreint, en fait. S'il y a les variantes A ou B qui sont choisies, on voit qu'on a vraiment une concentration de trois gares dans un secteur extrêmement restreint par rapport à d'autres zones où il y a une absence totale d'accès simple au TGV. Paradoxalement je crois qu'il faut rappeler que le secteur de Sénart est un secteur pour lequel l'Etat a fixé des objectifs de déplacement. C'est une opération d'intérêt national, donc qui est supérieure, qui dépasse le cadre régional. Dans ce cadre, on peut considérer que, par rapport à cette variante, il pourrait être justifié et naturel que l'Etat participe au financement de la variante C peut-être un peu plus, et que cette participation, en fait, dépasse la logique de transport et intègre celle d'un développement équilibré de la région. Donc est-ce que la règle est la même selon les trois scénarios ou est-ce que, dans le cadre de la variante C qui a une dimension aménagement du territoire et pour laquelle elle permet de répondre à une volonté forte de l'Etat, on peut imaginer que l'Etat intervienne de manière un peu plus forte que la règle du 50/50 ?

Olivier KLEIN : Merci de cette question. Donc il y a un représentant de l'Etat, mais... Je me permets simplement d'élargir un tout petit peu la question. Il y a effectivement celle de la participation de l'Etat, une participation qui serait spécifique pour le scénario C. La question plus générale, c'est : est-ce que, entre les scénarios A, B et C, il y en a qui sont de nature à mobiliser plus facilement et plus de financements, et puis d'autres qui seraient de nature, enfin, plus difficilement finançables indépendamment de leur niveau de coût ? On a vu les niveaux de coût, déjà.

Claude LIEBERMANN : Sur le plan des scénarios, il est clair qu'il ne serait absolument pas correct dans le cadre du débat public que l'Etat, sous une forme ou une autre, donne un avis. Cela n'est pas l'esprit du débat public, c'est-à-dire que c'est à chacun, et quand le scénario sera ressorti du débat public, il y aura un rapport du président de la Commission, le Conseil d'administration de RFF et le ministre prendront une position. C'est cela la règle qui est adoptée pour tous les projets, il n'y a pas de raison de faire une exception. Alors, j'ai écouté les arguments, bien sûr, pour le scénario C. Comme il coûte un peu plus cher, il faudrait trouver des participations supplémentaires. Je reprendrai simplement le propos que j'ai tenu tout à l'heure, je crois que je l'ai dit deux fois, il me semble, dans mon exposé : occupons-nous d'abord de l'argent qu'on peut apporter et pas de ce qu'il faut qu'apportent les autres, si vous voulez. Moi, voilà, c'est la seule réponse. Pour le reste, il y a des tas de projets, tous ces projets ont tous des bonnes raisons de ne pas respecter les règles qu'a fixées l'Etat. L'avantage de la règle du 50/50, c'est une règle simple. J'ai dit d'ailleurs que c'était plus si on faisait du transport fret qui était 80/20 lorsqu'il y a une mixité des trafics, je l'ai dit, et cela, on l'a fait accepter par les « frets ». L'Etat n'est pas plus riche que les autres, il le serait plutôt moins encore que les autres, même si je ne parle pas en son nom spécialement. Mais je sais bien, ce qui m'est dit chaque fois que je parle d'autres opérations. Et je ne pense pas que Bertrand puisse dire beaucoup d'autres choses sur un sujet comme celui-là. Il n'a pas autorité pour le faire, et donc...

Olivier KLEIN : Je lui poserai la question quand même.

Claude LIEBERMANN : Et ce n'est pas à ce niveau-là, ce n'est pas à ce niveau-là, compte tenu des coûts que cela représente, que cela se décide, malheureusement. Et c'est vrai que, pour le moment, choisissez les scénarios en fonction de leurs qualités propres, de leur rentabilité propre. Et quand un scénario sera fixé, il faudra effectivement qu'il y ait une mission de financement, cela, l'Etat en désigne, j'en ai présidées suffisamment pour pouvoir savoir comment cela se passe. L'Etat désignera une mission de financement. Au moment où on aura fait l'enquête publique, on saura la somme à financer. J'espère qu'à ce moment-là, on aura un projet calé vraiment au niveau de son coût. Et puis on regardera en fonction de

l'apport de RFF comment peut se faire le financement, et qui peut participer. Il y a quand même beaucoup de Régions qui peuvent participer, en l'occurrence, si chacun s'y met. On l'a vu, et donc... Mais on n'a pas du tout d'ordre de grandeur par rapport à ce que cela peut donner. Alors, les arguments que vous avez développés sur le sud de l'Ile-de-France sont tout à fait valables, je les approuve complètement, ma femme est originaire du sud de la Seine-et-Marne, donc j'y vais souvent et je les partage mais je ne peux pas les exprimer au nom ni au niveau de l'Etat. Excusez-m'en.

Olivier KLEIN : Monsieur

Wissam NEHME : Merci beaucoup ! Je voulais juste savoir, au cas où ce projet est retardé pour des raisons financières, on n'arrive pas à trouver les moyens financiers nécessaires ou par manque de volonté politique ou autre raison, quelle est votre solution de repli pour pallier à ce problème d'interconnexion ?

Olivier KLEIN : Merci. Oui... Il n'y a pas de solution de repli ?

Tristan BARRÈS : Je ne pense pas à une solution de repli. Si le projet ne se fait pas, on restera dans la situation de référence du projet. Et la situation de référence du projet, vous la connaissez, c'est la ligne Massy-Valenton, avec le projet Massy-Valenton réalisé sous les modalités qui restent encore à étudier.

Wissam NEHME : ...Donc, on n'est pas sûr de ce que le lendemain est fait.

Tristan BARRÈS : Oui. Mais si vous partez défaitiste en disant qu'on ne fera jamais Interconnexion Sud, nous, on ne part pas comme cela. Justement, on dit que le projet, on veut le faire. Donc on mettra les moyens pour que le projet Massy-Valenton soit acceptable par la population, et on mettra les moyens pour arriver à un accord sur l'Interconnexion Sud pour faire ce projet ensuite.

Olivier KLEIN : Alors, dans ce sens-là,... il n'a pas encore causé. Monsieur Perzo.

Thierry PERZO : Bonsoir, merci ! Thierry Perzo, président de CELFI. D'abord, l'Interconnexion Sud, elle doit être mise en place dans les meilleurs délais, en 2025, en 2030 ou en 2040. Avant, l'interconnexion c'est Massy-Valenton. Et donc l'infrastructure actuelle, Massy-Valenton, aura nécessairement pour rendre les services qu'attendent la collectivité, les usagers et les riverains, aura nécessairement la capacité d'absorber les nuisances à un niveau bien plus important qu'initialement prévu. Et donc en 2017, 2020 ou 2023 et je ne sais pas quand après, aussi longtemps que l'interconnexion n'est pas en place, il faudra qu'effectivement, sur l'infrastructure Massy-Valenton, les mesures de protection rendent les services qu'attendent les riverains, et que la robustesse pour les usagers soit rendue également pour permettre de raccrocher à la réalisation de l'Interconnexion Sud. D'abord, on va se focaliser sur la réalisation de l'Interconnexion Sud, je rejoins et je vais d'ailleurs applaudir Alain Mustière, c'est une clé de voûte, l'interconnexion, c'est fondamental. L'édifice se casse la figure et n'a plus de sens mais cela a été dit à la réunion inaugurale à Massy que l'interconnexion était la clé de voûte des LGV françaises et même européennes. Je fais un petit parallèle : Au moment où l'on passera les Pyrénées, nos amis Ibériques seront bien heureux, et même ceux du Portugal, seront bien heureux de passer par Massy-Valenton ou, et on l'espère bien évidemment, l'Interconnexion Sud, pour rejoindre l'Angleterre ou l'Allemagne. Donc, via cet exemple-là et ce prétexte, parce que nous avions en son temps, CELFI Ile-de-France Sud, tenter d'aborder le président Barrot, alors en charge de la Commission européenne du sujet des transports, et malheureusement, on n'avait pas pu avoir un accès avec cet éminent monsieur. Mais grosso modo l'Interconnexion Sud aujourd'hui, c'est Massy-Valenton, et donc il va falloir lâcher beaucoup plus de dizaines de millions

d'euros, et même de centaines de millions d'euros pour que, aussi longtemps que l'interconnexion n'est pas en forme, Massy-Valenton rend le service que tous demande. Voilà !

Pierre DELANNOY : Je voulais insister encore une fois sur la nécessité d'équilibre des territoires. L'Etat a donné énormément, comme on l'a dit tout à l'heure, pour le Grand Paris, pour le Nord-Ouest de l'Ile-de-France qui est déjà très développé, qui concentre énormément d'activités économiques. Mais par contre c'est vrai qu'on a un relatif sous-développement du Sud-Est et du Sud de l'Ile-de-France, d'où l'intérêt de développer cette région-là, et peut-être de valoriser les territoires. Mais par contre il y a surtout un point très très intéressant, là. Quand j'ai vu le modèle de flux qu'a fait Monsieur Barrès, qui l'a très bien présenté hier en réunion publique, c'est qu'en fait, il y aurait à peu près quatre à cinq TGV et pas plus sur le barreau d'interconnexion, compte tenu des capacités des lignes par heure, je parle par heure, compte tenu des capacités des lignes LGV Atlantiques et Sud-Est. Il reste donc, à peu près, onze créneaux disponibles. Je ne vais pas vous faire un cours de file d'attente ici, ce n'est pas le lieu mais enfin, il y a quand même, voilà, c'est cela, une possibilité d'exploiter mieux ce barreau. Et je vois deux exploitations possibles. La première, ce sont les trains TGV circulaires Ile-de-France, donc qui feraient le tour de l'Ile-de-France, alors, peut-être à l'horizon 2024 ou 2028, pas 2020 mais pourquoi pas. Et la deuxième possibilité aussi, et là, je me tourne encore vers l'Etat, c'est pour le fret. On a quand même une petite ceinture et une grande ceinture, enfin, une grande couronne et une petite couronne qui saturent, on a de plus en plus de frets. Est-ce qu'on ne pourrait pas utiliser ce barreau aussi pour le fret ? Donc, avoir typiquement quatre TGV nationaux, quatre TGV franciliens et quatre trains de fret par heure, donc douze trains par heure et non pas quatre sur ce barreau, pour mieux le rentabiliser.

Olivier KLEIN : Alors, on prend les questions... Au nom de qui parlez-vous, monsieur ?

Pierre DELANNOY : Bon. Alors je me suis très honnêtement présenté tout à l'heure, je viens de Dammarie-les-Lys, donc, je suis de la Seine-et-Marne. De l'opposition municipale de Dammarie-les-Lys, le Maire était présent hier, il n'est pas présent aujourd'hui, je pense qu'il rejoindrait ma position là-dessus. Nous sommes tous d'accord au niveau du Conseil municipal de Dammarie.

Olivier KLEIN : Merci. Donc on parle bien de financement, les conséquences en matière financière d'une mixité de l'ouvrage, les conséquences en matière financière d'une hypothèse de navette en Ile-de-France. On n'est pas sur l'opportunité de créer ces navettes, on en parlera dans d'autres réunions. Oui, oui... non mais ce sont bien des idées qui ont des conséquences financières, simplement, on est bien sur l'atelier financement. Ce sont des questions qui méritent d'être débattues en réunion plénière, on va appeler cela comme cela.

Tristan BARRÈS : En fait, tout est lié, parce que... Enfin, je suis d'accord avec vous. La capacité maximale de l'Interconnexion Sud, techniquement, n'est pas atteinte, puisqu'on a quatre, les quatre TGV sont en fait contraints par la capacité des radiales. En théorie, on pourrait aller beaucoup plus mais c'est le réseau qui, si vous voulez, bloque cette capacité à quatre. Pour mieux rentabiliser l'infrastructure, on pourrait imaginer d'autres circulations. Alors effectivement cela créerait de la richesse supplémentaire, cela créerait des dessertes supplémentaires, enfin, vous l'avez bien noté. En même temps, cela a un coût, parce que le réseau, il n'est pas non plus dimensionné, pas à ce niveau-là mais au niveau de Valenton-Coubert ou Coubert-Crisenoy, il n'est pas dimensionné pour absorber ce flux. Deuxièmement, il faudrait...

Olivier KLEIN : Alors, déjà la navette et puis les marchandises après...

Tristan BARRÈS : Après, il faudrait regarder quelle est la demande.

Olivier KLEIN : L'idée, ce serait, si j'ai bien retenu les réunions précédentes, donc là, vous êtes dans l'hypothèse C, Lieusaint, ce serait d'organiser des navettes entre Roissy et Massy, par exemple, en Ile-de-France.

Tristan BARRÈS : En théorie cela remplirait davantage le tuyau, donc, cela le rentabiliserait, c'est clair. Mais il y a des coûts supplémentaires qui sont nécessaires.

Olivier KLEIN : Le doublement de ce tronçon ?

Tristan BARRÈS : Enfin, des investissements supplémentaires qui sont nécessaires, je l'ai expliqué hier en réunion publique. Les doublements de tronçon, ils sont des points de blocage pour le développement de cette offre, mais en premier lieu, il faudrait déjà s'interroger sur les besoins et la demande. Est-ce que c'est quelque chose qui est pertinent économiquement ?

Olivier KLEIN : Et sur une utilisation fret de...

Tristan BARRÈS : Alors là, déjà, on n'est plus sur des natures de trafics différents. Alors, des trafics, on essaie de décroiser sur le tronçon Massy-Valenton ; ce que vous proposez c'est de les remixer en fait sur la nouvelle infrastructure. Oui, il y a de la marge mais enfin ce sont deux natures de trafics différents. Deuxièmement, est-ce que le trafic fret sera intéressé pour emprunter cette ligne-là ? Je ne sais pas. Et toujours la même question, est-ce qu'il y a une demande de fret telle qu'on pourrait remplir ce tronçon-là ?

Olivier KLEIN : Entre Rennes et Lyon, il semble que vous avez du mal à tracer des sillons.

François GULIANA : Et là où la finance rejoint la technique ferroviaire, c'est comment on a dimensionné l'ouvrage. On l'a dimensionné de façon à ne pas faire passer... on a dimensionné l'ouvrage pour des circulations de TGV, et non pas pour des circulations mixtes TGV-fret. S'il était question de faire passer des circulations fret en plus pour valoriser l'ouvrage, cela signifierait, d'un point de vue de sécurité dans les tunnels, des mesures supplémentaires, donc des coûts supplémentaires pour l'ouvrage, et également en termes de pente acceptable pour les trains de fret, d'adapter l'ouvrage de façon assez perturbante dans l'environnement où l'on est. Par exemple, ici, pour les raccordements aux extrémités des tunnels, on est sur des pentes de 35 pour mille, et pour le coup les trains de fret ne peuvent pas passer, sauf à prendre des trains beaucoup plus légers et adapter les circulations. Oui, mais, il y a des circulations qui sont perturbées après la circulation des TGV dans le tunnel.

Olivier KLEIN : Alors, il va bientôt être temps, enfin, il est temps de conclure cette réunion. Une dernière intervention ?

Pierre DESGRANGES : Non, c'est une question et une demande de confirmation. La question est un peu sottise. On a parlé de gains atypiques mais est-ce que vous avez identifié des charges ou des surcharges atypiques, d'abord ? Pourquoi pas ? Je pense que oui mais cela doit être possible. Ce serait aussi globalement entre l'équilibre global. Deuxième question : J'ai bien compris qu'on raisonnait, pour le financement, phase par phase, en ayant une vue de la totalité. Dans ces conditions, les coûts qui pourraient être imputables à des remaniements des barreaux Coubert-Crisenoy et Coubert-Valenton, après la réalisation de l'interconnexion, sont intégrables ou non aux raisonnements financiers de l'interconnexion ?

François GULIANA : Oui ! Sur la question de « y a-t-il des sources de valorisation supplémentaires à créer ? », Monsieur Delannoy en citait des nouvelles où il fallait chercher en effet à trouver cela. Et on vient de voir en effet que chaque source supplémentaire a, dans son pendant, des coûts supplémentaires. Donc en effet il y a une question de charges à mettre en parallèle. Pour votre autre question, après, tout dépend à la suite du débat public si on fait varier ou pas le périmètre du projet. En fait, cela rejoint vraiment... Matthieu, est-ce que tu

peux remettre la slide avec les rectangles ? C'est vraiment la question que l'on pose ce soir dans la valorisation. C'est véritablement : comment fait-on pour passer de la valorisation théorique du projet, c'est-à-dire qu'elle est la richesse que le projet crée, aux parts de financement, donc à la colonne de droite ? Comment fait-on pour passer des colonnes de gauche à la colonne de droite ? Et sur la colonne de gauche, comment fait-on pour capter cette valeur pour la transformer en source de financement ? Donc, ensuite, oui si on trouve par de l'activité supplémentaire, par des subtilités, on arrive à faire grossir la colonne de gauche, éventuellement, on fait varier le périmètre du projet. Donc, si on décide cela à la suite du débat public, éventuellement, en effet, ce serait de faire varier le projet vers une inclusion du barreau Crisenoy-Coubert ou Valenton-Coubert, et donc cela ferait varier et la colonne de gauche et le besoin en financement de la colonne de droite, et donc, c'est de voir, à la fin, est-ce que finalement on reste dans des équilibres financiers qui sont comparables.

Tristan BARRÈS : Mais je répète juste ce que j'ai dit hier en réunion publique, c'est que ce doublement-là n'est pas nécessaire pour le fonctionnement de l'Interconnexion Sud. Donc la raison première pour laquelle il n'est pas inclus, c'est que les TGV intersecteurs n'ont pas besoin de ce doublement pour circuler. On est vraiment dans des scénarios à très long terme, où on peut imaginer des saturations de réseau, à condition qu'il y ait les nouveaux services dont a parlé monsieur, qui viendraient se superposer aux trafics intersecteurs et radiaux. Encore une fois, il faut se demander si ces services sont pertinents, c'est-à-dire est-ce qu'il y a la demande. Et puis, on est dans un réseau, c'est-à-dire que, par exemple, le projet POCL, Paris-Orléans-Clermont-Lyon, a pour objectif de donner une alternative de trajet entre Paris et Lyon, donc de désaturer, en gros, Paris-Lyon. Donc cela va également redistribuer les flux. Donc les problèmes de saturation aujourd'hui ne seront pas les mêmes forcément dans 10 ans ou dans 20 ans. Et là, on se situe vraiment, sur le doublement de Valenton-Coubert ou Couvert-Crisenoy, sur des scénarios qui sont à très très long terme, et qui ne sont pas, en tout cas, à l'échéance de l'Interconnexion Sud. C'est vraiment la raison basique, enfin, les deux raisons basiques pour lesquelles ce doublement-là n'est pas inclus dans le projet.

Olivier KLEIN : Alors, un dernier mot.

Pierre DESGRANGES : Un dernier mot pour terminer sur une note un petit peu optimiste. Même si cela tombe sous le sens, ça va mieux en le disant, dans cette logique de la conversion d'avantages socio-économiques en avantages financiers, donc en recettes récupérables, il n'y a absolument rien dans nos calculs financiers qui nous interdise de prendre autre chose que les péages versés par les entreprises ferroviaires, dont la SNCF en l'occurrence, donc, parmi les recettes de RFF. Si on retrouve d'autres recettes valorisables attribuables au projet, on est tout à fait légitime à les inscrire, et ainsi à donner un potentiel de participation supérieur à RFF.

Olivier KLEIN : Ok ! Donc, sur cette note positive, on va conclure l'atelier. Il me reste à vous remercier.

François PERDRIZET : J'aurais voulu dire un mot. D'abord merci à vous tous qui ont participé. Bien sûr, aux intervenants, Monsieur Liebermann qui nous a fait part de son expérience, et aussi à RFF. Et je crois que vous avez montré tous les deux, enfin, je vais dire peut-être une petite pique, mais que l'humain était très important dans ces histoires financières, et qu'il est tellement important qu'il faudra bien me faire comprendre, et nous faire comprendre, finalement, avec des exemples simples, ce que recouvrent finalement vos approches, qui sont importantes mais qu'on n'a pas tout à fait comprises ce soir. Je devais le dire. Je remercie, bien sûr aussi, tous les participants. Et dans les choses que j'ai retenues, je ne vais pas vous résumer tout ce qui s'est dit, il y a eu des choses importantes, je mettrais en priorité les fonctions du projet : à quoi cela sert ? On n'a pas eu... Vous avez dit plein de choses, les uns et les autres, sur à quoi servait le projet. Finalement il faudrait peut-être en

faire la liste, les regarder, et puis bien les examiner et voir la valeur qui s'attache aux différentes fonctions. Je crois que là, il y a un exercice qui va au-delà de la proposition de Monsieur Tristan Barrès. Je pense que s'il est important que des scientifiques ou des techniciens réfléchissent, je crois que cet exercice des fonctions et des valeurs doit être partagé par l'ensemble des gens impliqués par ce projet. Et donc, je crois que là, il y a une réflexion un petit peu collective qui va au-delà d'une réflexion de spécialistes. Donc premier point, cette histoire de fonctions et de valeurs qui me paraît vraiment une étape du projet et, donc j'augmenterais un petit peu la portée de ce que vous avez proposé comme initiative. Deuxièmement, vous avez tous dit que ce projet, il a, pour moi, quelque chose, un petit peu pour l'instant, d'instable. Il y a la crise, il y a différentes choses... On ne sait pas du tout, finalement, s'il est crédible dans les 10 ans à venir. Moi, je n'en sais rien, on a entendu des choses différentes là-dessus. Je crois que ce qui serait important, et cela rejoint mon premier point, c'est de dire : mais quelle est cette priorité dans tout ce programme TGV ? Et cela revient à dire, qu'est-ce que c'est, finalement, qu'une clé de voûte ? Quelle est l'utilité d'une clé de voûte ? Et tant qu'on n'objective pas ce genre de chose, on se raconte des mots qui nous font plaisir, ou qui vous font plaisir. Clé de voûte, c'est tout à fait intéressant ! Ce sont les cathédrales, Monsieur Mustière, vous l'avez dit. Mais manifestement il faut peut-être aller au-delà pour essayer de convaincre et de bien placer ce projet dans les priorités, si vous tenez, bien sûr, à ce projet. Troisième chose que je pense. Et alors là, je suis un peu déçu que notre ancien, qui a beaucoup d'expériences dans ces domaines-là, n'y ait pas participé, disons, et ait eu un peu de réticence, c'est la notion de phasabilité. Ce projet, quelle phasabilité ? Je crois qu'il faut qu'on aille au-delà de nos premières impressions, et de vraiment explorer toutes les pistes possibles sur ce créneau-là, parce qu'on aura peut-être des éléments qui nous surprendront, plutôt agréablement si on regarde ces histoires de phasabilité. Voilà ce que je souhaitais dire, à la fois sur les fonctions, sur la priorité de ce projet dans l'ensemble des programmes TGV, et sur sa faisabilité en termes de phasabilité. Merci beaucoup à tous, et excusez-moi d'avoir été un peu long. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Pardon. Non, je ne vous empêche pas d'applaudir mon président, au contraire ! Non, juste un point d'organisation. Il est peut-être souhaitable d'organiser des covoiturages pour, entre autres, les éventuels retours sur Paris ou sur d'autres...