

14^e réunion publique du débat public sur le projet de LGV POCL JEUDI 24 NOVEMBRE 2011, à Orléans (Loiret)

Cette synthèse analytique des débats n'est pas un verbatim (une transcription intégrale) des échanges ; celui-ci est disponible sur le site du débat www.debatpublic-lgv-pocl.org tout comme la vidéo de la réunion – qui a été intégralement filmée – et les diapositives présentées par la CPDP et le maître d'ouvrage en support de leurs interventions. La CPDP, selon les termes de sa mission, ne prend pas ici position sur le fond et ne propose pas d'analyse. Elle retient, en revanche, librement, les éléments qui lui ont paru marquer le contenu et la progression des débats.

La 14^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, sur le thème « *L'économie du projet LGV POCL et son financement* », a duré 3 heures ¼ et a réuni 400 personnes à Orléans.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION THEMATIQUE D'ORLEANS

1. RFF donne **une estimation de sa participation au financement du projet : 1,8 milliards d'euros** dans le scénario Ouest-Sud, **2,2 milliards** pour Ouest variante Roanne, **2 milliards** pour Ouest variante Mâcon, **3,3 milliards** pour Médian variante Roanne, **3,3 milliards** pour Médian variante Mâcon, et enfin **3,6 milliards** pour Est variante Roanne et **3,4 milliards** pour la variante Mâcon.
2. **La nécessité d'un consensus est évoquée** à plusieurs reprises : plusieurs intervenants estiment « qu'il va falloir se mettre d'accord sur un tracé qui limitera les coûts ».
3. A nouveau, les **chiffres et la méthodologie des études de RFF sont contestés**. On leur reproche, en particulier, de **sous-estimer le potentiel de trafic des scénarios Ouest Sud et Ouest**. De nombreux élus se déclarent persuadés que le maître d'ouvrage a, de fait, une préférence pour Médian ou Est. RFF répond que le débat est le moment où il recueille les avis du public et qu'il n'a, à ce stade, aucune préférence.
4. Les élus d'Orléans, de la Région Centre et d'Auvergne **rejettent le scénario Médian jugé « inacceptable »**. Ceux de Nevers et Moulins prônent le scénario **Médian (ou Ouest) par Roanne**. La SNCF se prononce **en faveur du scénario Médian, en particulier parce que ce serait « le moins cher pour les collectivités »**
5. D'autres enjeux sont évoqués, tels que **la question du raccordement de POCL au barreau d'interconnexion sud**.

. **Michel Gaillard**, président de la Commission particulière du débat public, ouvre la réunion publique d'Orléans et passe la parole au maire pour le mot d'accueil traditionnel.

. **Serge Grouard**, député et maire d'Orléans, souhaite la bienvenue à l'assemblée. Il remercie le président de la CPDP pour « la conduite du débat public », pour la qualité des discussions et l'intérêt qu'y ont trouvé ceux qui y ont participé. Il remercie également RFF et, en particulier, Thomas Allary pour sa « qualité d'écoute, sa volonté de faire avancer le dossier » et la connaissance qu'il manifeste du projet.

Il précise néanmoins que la ville d'Orléans n'est pas toujours d'accord avec les éléments proposés dans le dossier de RFF, en particulier avec les paramètres qui ont conduit à quantifier et à chiffrer les scénarios.

La LGV, dit-il aussi, est essentielle pour le futur d'Orléans. Il est impératif, ajoute-t-il, pour les décennies à venir, de s'insérer dans le réseau européen à grande vitesse.

Deux éléments lui paraissent « déterminants » pour la suite du projet.

. *L'impact environnemental*, qui doit être minimisé. Il propose, à cet égard, de mieux étudier l'utilisation de corridors d'infrastructures déjà réalisées. Il souhaite notamment l'étude, pour l'entrée à Orléans, du passage sur un réseau ferré existant, en particulier pour le franchissement de la Loire, avec la possibilité de rapprocher le chemin de la ligne des infrastructures autoroutières.

. *La question du financement*. Aujourd'hui, dit-il, le montant des investissements prévus au schéma national des infrastructures de transports est d'environ 300 milliards d'euros. Ce plan est, de ce fait, « difficile à mettre en œuvre ». Il faudra donc, pour être « cohérents et crédibles », « limiter le plus possible les coûts d'investissement de POCL ».

. **Michel Gaillard** rappelle ce qu'est le débat public, ses objectifs, modalités et règles et présente les membres de la Commission particulière (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Le débat public, explique-t-il, est une étape importante dans la vie d'un projet. Il porte d'abord sur la question de l'opportunité et intervient à une étape du projet où celui-ci est amendable. Il pose, dit-il, d'autres questions : en particulier, celle des caractéristiques du projet et celle des services offerts (la desserte, le trafic, les fréquences).

Un débat public est « ouvert à tous et tout le monde peut participer ». Il se déroule dans « la transparence ». « Tout est sur la table, rien n'est caché », insiste le président de la CPDP.

Il rappelle que « que la « première façon de participer au débat public est de venir aux réunions publiques ». Chacun peut aussi s'informer et poser des questions sur le site Internet du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org, écrire à la Commission particulière, verser des contributions au débat.

Le débat, dit-il, sera clos fin janvier 2012. Fin mars au plus tard, le compte-rendu et le bilan du débat public seront publiés par la Commission Nationale du débat public, puis RFF aura trois mois pour prendre et rendre publique sa décision sur la poursuite ou non du projet.

. **Liliane Pautrot**, membre de la CPDP et animatrice de la réunion, explique que les enjeux du projet POCL sont « lourds », en particulier ceux qui concernent l'investissement. C'est pour cette raison qu'il est apparu important à la CPDP de détailler les mécanismes de financement mais aussi d'évoquer une question « inévitable » : « Comment ce projet peut-il être finançable ? ».

. **Thomas Allary**, directeur du projet POCL, rappelle que ce projet est inscrit dans le Grenelle de l'environnement (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

L'Etat a donc demandé à RFF de réaliser les études nécessaires pour satisfaire quatre objectifs, regroupés en deux « piliers » :

- 1 - desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire :
 - relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
 - assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures ;
 - améliorer la desserte de Bourges et des 13 villes du « Grand Centre » ;
- 2 - constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Paris-Lyon, pour répondre à sa saturation.

POCL, poursuit le directeur du projet, est basé sur ces deux piliers, pour cumuler les avantages et mutualiser les coûts. RFF a réalisé des études avec ses partenaires, l'Etat et les cinq Régions concernées, à partir desquelles quatre scénarios ont été élaborés : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est.

Aucun train ne pourrait, dit-il, desservir l'ensemble des 13 villes concernées par le projet. L'idée est d'avoir une LGV qui passe au milieu de ces 13 villes et d'utiliser le réseau existant pour que différents types de TGV puissent aller dans chacune des villes concernées par le projet » explique-t-il.

Pour le trajet Paris-Blois, dit-il pour illustrer son propos, le TGV irait de Paris jusqu'à Orléans à grande vitesse, puis à partir d'Orléans, utiliserait le réseau existant à vitesse normale et continuerait jusqu'à Blois. « C'est le train qui va changer de réseau, ce n'est pas l'utilisateur qui va changer de train », dit Thomas Allary.

Plusieurs types de trains, par exemple dans le scénario Ouest-Sud, desserviraient Orléans :
- un premier type de TGV ferait Paris-Orléans-Blois et ne desservirait que ces trois villes ;
- un autre ferait Paris-Orléans-Vierzon-Châteauroux ou Paris-Orléans-Bourges-Montluçon ;
- un autre irait, en passant par Orléans, à Clermont, en s'arrêtant à Bourges, Vichy-Moulins, Vichy puis Clermont.

Le trajet Orléans-Lyon serait assuré par un autre TGV.

Dans les autres scénarios, précise-t-il, Orléans serait, à chaque fois, desservi à grande vitesse, à partir de Paris.

L'impact environnemental sur la région d'Orléans, indique le directeur du projet POCL, serait plus important dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud du fait de la traversée de la ville, puis du Val de Loire et de la Sologne – cette dernière sur 70 kilomètres.

« Pour POCL, le coût se situerait entre 23 et 26 millions d'euros le kilomètre »

La CPDP fait alors intervenir le premier de ses invités, **Claude Liebermann**, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, qui a participé, comme expert et médiateur de financement, à « de nombreux projets de LGV » (contournement de Nîmes et Montpellier, branche Est de la LGV Rhin-Rhône, etc.). Il précise que les propos qu'il va tenir n'engagent que lui et non l'Administration, RFF ou la SNCF.

Une ligne LGV, déclare-t-il en préambule, « coûte cher », de 22 à 25 millions d'euros par kilomètre, hors zone urbanisée. Pour POCL, dit-il, ce coût se situerait entre 23 et 26 millions d'euros le kilomètre, selon les scénarios.

Claude Liebermann explique aussi que POCL représenterait « une création notable d'emplois répartis dans le "Grand Centre" ». Autour des gares, il y aurait un effet économique immédiat, mais « c'est une chance pas une rente », précise-t-il. Il cite l'exemple de Reims et Metz, qui ont été « révolutionnées » par l'arrivée du TGV. « Il y a donc une chance à saisir pour toutes les villes qui verraient arriver le TGV. » Ce qui, selon lui, justifie une mobilisation exceptionnelle, qui est « unique » car « on ne fait qu'une fois le TGV ».

Il présente un tableau de la répartition des financements de différentes LGV et explique que POCL n'aurait jamais été imaginé s'il n'y avait pas eu l'exigence de doubler la ligne Paris-Lyon. Les reproches faits à la SNCF devraient être nuancés, continue-t-il, car « dans cette affaire on ne peut pas leur reprocher de ne pas avoir pensé au territoire ».

La première idée de la SNCF, rappelle-t-il, a été de réaliser une LGV de doublement de Paris-Lyon « qui collerait à la ligne actuelle », puis la SNCF a envisagé une autre option pour contribuer à l'aménagement du territoire du Centre.

« Il y a effet positif quand les Régions sont chefs de file, mais aussi lorsque l'on choisit la solution au moindre coût pour le plus de voyageurs »

Un TGV, rappelle Claude Liebermann, est fait pour « circuler plein » et à sa vitesse de référence (de 300 à 320 km/heure, voire à 360 km/heure), sur des distances importantes. Aujourd'hui, ajoute-t-il, « la multiplication des lignes ne peut être sans effet sur la rentabilité du système TGV lui-même ».

Quel est le cadre du débat sur le financement ? « Il faut mettre l'Etat, RFF et les collectivités autour de la table et le plus tôt possible », explique-t-il. L'effet positif intervient, dit-il, lorsque les Régions intéressées sont chefs de file et arrivent à rassembler, mais aussi lorsque l'on parvient à choisir des « variantes vertueuses », c'est-à-dire « le moindre coût pour le plus de voyageurs », donc « le plus de trains et le plus de péages ».

Le premier financement public de collectivités territoriales pour un TGV, rappelle-t-il, a été imaginé en 2000, pour la première phase de la LGV Est-européenne. On a, depuis, dit-il, fixé des principes :

- 1 – RFF ne peut financer que ce qui pourra être amorti, par l'intermédiaire des péages qui lui seront payés (en vertu de l'article 4 du décret constitutif de RFF).
- 2 – Un certain nombre de participations peuvent éventuellement être externes (Union Européenne, pays voisins), mais on a remarqué que cette partie restait généralement assez faible.
- 3 – Puis le partage se fait à 50/50 : l'Etat apporte la moitié et on attend des collectivités l'autre moitié.

« Mieux vaut un projet imparfait qui se fait qu'un projet parfait qui ne se fait pas. »

Le financement, dit Claude Liebermann, vient des clients (par les péages), des contribuables nationaux (c'est l'apport de l'Etat), des contribuables locaux (via les conseils régionaux), ce qui revient donc à « un gros tiers » pour les clients. Mais les choses peuvent être différentes pour un projet nouveau « car les projets de TGV les plus rentables en termes de trafic ont déjà été réalisés » et « un projet de désaturation coûte cher ».

Un nombre excessif de partenaires, avertit Claude Liebermann, complique l'organisation du financement et « ce sera le cas pour POCL ». La démarche, dit-il, va en tout état de cause prendre du temps et « le rôle des élus y est fondamental ».

Doit-on s'attendre à ce que le projet prenne du retard ? Dans la situation économique actuelle, dit-il, il y a « effectivement des risques de retard et d'abandon ». Claude Liebermann lance « un appel à la responsabilité » : il vaut mieux, dit-il, un projet qui n'est pas parfait mais se fait qu'un projet parfait qui ne se fait pas. « Des divisions entre élus ou collectivités sur la question de l'opportunité ou les fonctionnalités », estime-t-il, peuvent retarder l'avancée du projet.

Il met aussi en garde sur « les points de fixation environnementaux ». En revanche, « la prise en charge en amont », « la réalisation d'un découpage adapté », « la solidarité et l'engagement en fonction du projet » peuvent accélérer ou favoriser la réalisation du projet.

La CPDP donne alors la parole à la salle.

. **Jean-Marc Bastien**, responsable ressources humaines et « contribuable », estime que la situation économique actuelle pourrait handicaper le projet. Est-il donc pertinent, demande-t-il, de prendre une décision aujourd'hui ?

. **Charles Eric Lemaignien**, président de la communauté d'agglomération Orléans-Val de Loire, a lu dans le dossier de RFF que, « hors rabattement, la ligne directe (le simple doublement de Paris-Lyon) coûterait dix milliards d'euros ». POCL, interroge-t-il, est-elle donc une ligne d'aménagement du territoire ? La logique ne voudrait-elle pas, demande-t-il, que « les collectivités locales n'assument que le surcoût marginal par rapport au prix du doublement direct de la ligne Paris-Lyon », qui est, de toute manière, indispensable ?

. **François Bonneau**, président de la Région Centre, estime malheureux de dire qu'il vaut mieux un mauvais projet qui se fera qu'un bon projet qui ne se fera pas. « Un mauvais projet, dit-il, ne doit en aucun cas être réalisé. » Le projet, s'il se réalise, « doit être utile au territoire ». Et, précise-t-il, « la famille des scénarios Ouest est nécessaire pour obtenir un bon projet ».

Il estime que l'articulation avec l'interconnexion sud LGV de la région parisienne « n'est pas suffisamment pointée » car, sans cette interconnexion sud, « le projet ne serait que d'un intérêt relatif ». Pour lui, il est certain que, d'ici 10 à 15 ans, la ligne historique Paris-Lyon-Marseille ne fonctionnera plus, « l'utilité de réaliser une nouvelle ligne est donc majeure ». Il est cependant impossible, ajoute-t-il, d'envisager de répondre à cet objectif « sans faire d'aménagement du territoire et sans traiter la problématique du centre de la France ». Il reconnaît « que les régions et l'Etat sont dans une situation qui les empêche de définir leur capacité de participation ». Néanmoins, conclut-il, « il faut tenter de se projeter dans l'avenir pour relever ce défi ».

. **Claude Lieberman** précise que quand il parle d'un « mauvais projet », c'est un projet qui, dans l'absolu, ne serait pas « optimal » d'un point de vue d'expert, mais qui reste « bon pour la collectivité ».

. **Thomas Allary** indique que le président de la Région Centre fait référence au projet de barreau d'interconnexion sud au niveau de l'Ile-de-France pour relier la LGV Paris-Bordeaux et la LGV Paris-Lyon en évitant le passage des TGV par la grande ceinture parisienne, où ils se trouvent mélangés aux RER et aux trains de fret. A ce stade, dit-il, les circulations de POCL intéressées par ce barreau seraient celles qui partiraient d'Orléans ou de Clermont-Ferrand pour rejoindre Roissy ou Lille. Sur les 200 trains qui circuleraient au début de la ligne, précise-t-il, seuls une dizaine seraient concernés. Or, pour réaliser l'interconnexion de POCL avec ce barreau, l'investissement serait très élevé, de l'ordre de 800 millions d'euros. RFF a donc pris le parti de ne pas intégrer cette option dans le projet.

« Deux "moteurs" ont été identifiés, un moteur territoire et un moteur sud-est »

. La CPDP demande à RFF d'éclairer la discussion, à partir des résultats de ses études. **Alain Chausse**, chargé d'étude socioéconomique au sein de la mission POCL de RFF, apporte les précisions suivantes.

Comment mesure-t-on la valeur socioéconomique ? Il s'agit, dit-il, avec une méthode identique à celle utilisée pour tous les grands projets d'infrastructure, d'évaluer la création de valeur d'un projet en mettant en relation ses coûts et ses avantages et, ensuite, de monétariser cette valeur en euros. La majorité des éléments pris en compte ne sont pas

d'ordre financier ; ce sont, en particulier, les effets du projet : gain de temps pour l'usager, effets externes sur l'environnement, etc.

Que prend-on en compte dans cette évaluation ? Tous les coûts financiers, mais aussi le gain de temps pour les voyageurs usagers du train ou pour les "nouveaux venus" qui bénéficieraient du report modal, le gain monétaire (les économies pour les voyageurs), le gain de voyageurs nouveaux, le gain de régularité et de confort, puis les effets externes (en particulier sur l'environnement). Dans les avantages mis en valeur, 60 % touchent au déplacement et donc au territoire : « L'étude mesure donc bien, dit Alain Chausse, un gain d'accessibilité pour les territoires. »

Quel est le principe méthodologique ? Il s'agit de mesurer autour d'un axe – qui va de la date de mise en service à la date de fin de vie du projet (quand la ligne sera hors service) –, d'une part les avantages du projet (en positif) et d'autre part les coûts qu'il va générer (en négatif). On fait ensuite, dit-il, un bilan, que l'on appelle la "Valeur actualisée nette" du projet (VAN).

La Valeur actualisée nette du projet POCL ? Quel que soit le scénario retenu, dit Alain Chausse, le projet est créateur de richesse. Néanmoins, cette création de valeur socioéconomique est contrastée selon les scénarios : elle évolue dans un rapport de 1 à 10. Le représentant de RFF explique que, pour affiner ce calcul, plusieurs "tests" ont été réalisés en amont du projet, notamment :

- sur les reports de voyageurs venant de la LGV Paris-Lyon existante et des relations Clermont-Lyon ou Orléans-Paris ;
- sur les facteurs susceptibles de faire augmenter les investissements par rapport à ce qui avait été évalué initialement – dans ce cas, « la valeur diminuerait » ;
- sur une simulation de crise du prix du pétrole – dans ce cas, « la valeur augmenterait ».

Comment identifier les facteurs de création de valeur ? Alain Chausse explique que deux "moteurs" ont été identifiés, un moteur territoire (qui produit la VAN que l'on peut mesurer sur les relations desservant le territoire du projet) et un moteur sud-est (qui produit la VAN liée au doublement de la ligne Paris-Lyon). Le moteur territoire, fait-il remarquer, est « relativement constant », quel que soit le scénario retenu.

En revanche, les effets du moteur sud-est varient beaucoup selon les scénarios : ils sont plus forts dans les scénarios Médian et Est, à cause du gain de temps de parcours, qui entraîne un gain de voyageurs. Il précise que si le moteur sud-est a plus d'effet dans ces deux scénarios, « cela ne se fait pas aux dépens du moteur territoire, mais toujours au bénéfice du projet ». Il y a donc bien, précise-t-il, « deux moteurs qui se complètent ».

« Le financement que peut apporter RFF est moins important dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest »

. La CPDP donne la parole à un autre expert de RFF, **Pierre Desgranges**, directeur du service évaluations financières et conventions de financement de RFF, qui présente les principes généraux de l'évaluation financière conduite par RFF.

Il précise d'entrée que l'article 4 des statuts de RFF ne l'autorise à «accepter un projet d'investissement inscrit à la demande de L'Etat, d'une collectivité locale ou d'un organisme public » que « s'il fait l'objet de la part du demandeur d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF, sur la période d'amortissement de cet investissement ».

RFF va enregistrer des recettes (péages) et va avoir à payer des dépenses (entretien et exploitation du réseau). On fait donc la différence entre ce que le projet va entraîner en recettes supplémentaires et en coûts, une fois qu'il sera mis en service.

Les paramètres du financement, dit-il, sont « nombreux, complexes et évolueront au fur et à mesure ». Une marge d'erreur existe donc. RFF ne veut néanmoins pas rester sans donner d'estimations sur la valeur de sa participation car cela pourrait bloquer le système et empêcher d'avancer collectivement sur la question spécifique du financement.

Pierre Desgranges précise que « c'est la première fois que RFF produit une estimation de sa participation au financement d'un projet, à l'étape du débat public ».

Comment est construite cette évaluation sommaire ? Un constat des comptes du transporteur est établi, avant la mise en service du projet. Les effets de volumes, de surplus (gain de temps, de voyageurs) donnent un potentiel, c'est-à-dire une contribution supplémentaire qui va pouvoir être utilisée comme source de financement possible du projet. RFF réfléchit donc à la meilleure façon d'équilibrer la subvention publique et cette contribution supplémentaire issue du projet, de la façon la plus intelligente possible.

Les tableaux que présente RFF montrent que « le financement que peut apporter RFF est moins important dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest » que ce soit dans la variante Roanne (respectivement 1,8 et 2,2 milliards d'euros) ou dans la variante Mâcon (2 milliards d'euros pour le scénario Ouest). Pour le scénario Médian, l'apport de RFF serait de 3,3 milliards d'euros (par Roanne) et 3,2 par Mâcon. Dans le scénario Est, 3,6 milliards (par Roanne) et 3,4 (par Mâcon) Dans tous les cas, fait remarquer RFF, « les scénarios, Ouest Sud et Ouest, sont donc les plus coûteux pour la collectivité publique ».

(Les tableaux chiffrés présentés lors de la réunion publique par Pierre Desgranges sont disponibles sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org)

Alain Bonnafous, professeur émérite au Laboratoire d'économie des transports de l'Université de Lyon/CNRS, explique que, sur 40 projets ferroviaires en France, pour les dix qui ont été les plus profitables, chaque milliard d'argent public investi a créé 8 milliards de VAN. Dans la VAN, précise Alain Bonnafous, il y a la valeur de la vie humaine, d'autres valeurs relatives au temps, ou à l'environnement. Ces « externalités » (baptisées ainsi car elle sont externes à la sphère marchande) sont intégrées dans le calcul avec la rentabilité financière (purement marchande, elle) et on obtient un calcul socioéconomique. Alain Bonnafous explique que pour que la VAN soit positive, le projet doit avoir une rentabilité interne supérieure à 4 %.

RFF, dit-il, s'il veut respecter l'article 4 de ses statuts, ne peut s'engager que si la rentabilité financière de ce projet est de l'ordre de 8 %. Un établissement privé (dans le cas d'un partenariat public privé ou PPP) ne peut s'engager que s'il a les mêmes garanties, compte tenu des ressources disponibles sur le marché, de la prime de risque et enfin de la rémunération de ses fonds propres (le profit). Alain Bonnafous a également expliqué que le financement par PPP est plus intéressant pour la collectivité dans le cas d'un projet fortement déficitaire.

SNCF : réduire la part de chaque Région de 1,2 milliards à 600 millions d'euros...

. Michel Leboeuf, directeur Grands projets et Prospectives à SNCF Voyages, défend le choix du scénario Médian « à très grande vitesse ». Il explique pourquoi.

Il rappelle qu'il n'y a que deux sources de financement possible :

- le voyageur, grâce au billet acheté, apporte des recettes à la SNCF, qui les utilise pour financer le matériel roulant et payer des péages à RFF - ces péages correspondant au montant que RFF va investir dans la ligne nouvelle. Le prix du billet est calculé en moyenne, en fonction de la distance. Les revenus que la SNCF va percevoir « ne dépendent pas du

nombre de voyageurs mais du nombre de voyageurs multiplié par les distances parcourues (les voyageurs/kilomètres) ».

- les contribuables : nationaux, voire européens, via les subventions publiques.

Lorsque l'on regarde l'ensemble des Régions couvertes par le projet POCL, dit Michel Leboeuf, on constate qu'il y aurait deux types de trafics.

Le premier concernerait les voyageurs qui font un parcours de province à province. Pour ce type de trafic, dit-il, du point de vue des revenus, aucun scénario ne se distingue réellement.

Le second trafic concernerait les voyageurs sur la radiale sud-est et, là, dit-il, « les scénarios apportent des éléments forts de distinction », parce qu'ils ne permettent pas les mêmes temps de parcours. Les voyageurs qui partiraient de Paris pour se rendre à Orléans ou Clermont-Ferrand, explique-t-il, « compteraient simple » en termes d'apport financier, ceux qui se rendraient à Lyon « compteraient double », et enfin ceux qui iraient encore plus au sud, à Marseille par exemple, « compteraient triple ».

Selon les calculs de la SNCF, dans le scénario Ouest-Sud, la part de RFF serait de l'ordre de 12,5 % à 15 % du montant de l'investissement total. Sur les 14 milliards d'euros que coûte ce scénario, il en resterait environ 12 à financer à parts égales entre l'Etat d'un côté, les Régions de l'autre (Ile-de-France, Centre, Auvergne, Limousin et Rhône-Alpes). Les Régions devraient donc, poursuit-il, financer à peu près 6 milliards, soit environ 1,2 milliards par région. C'est très supérieur, dit-il, « à ce qu'une région a jamais payé pour un TGV ».

Pour faciliter le financement, explique-t-il, « il faut parier sur le moteur sud-est » et l'apport supplémentaire de voyageurs effectuant des trajets longue distance qu'il permet. Le scénario Médian, explique-t-il, permet alors de faire monter la part de RFF dans le financement à hauteur de 25 % et « c'est en outre un projet dont le coût est moindre ».

Il resterait tout de même, poursuit-il, 4,5 milliards à financer par les 6 Régions, c'est-à-dire environ 800 millions par région. Ce qui, commente-t-il, est moins important « mais toujours conséquent ».

Alors pourquoi ne pas rouler plus vite, à 360 km/heure ? interroge-t-il. Cela renchérirait « un peu » le coût de la ligne, mais attirerait plus de voyageurs du sud-est qui délaisseraient l'avion pour le train puisqu'on gagnerait 20 minutes sur le trajet. La part de L'Etat et des Régions se réduirait et l'on pourrait aussi associer au financement du projet les Régions PACA et Languedoc-Roussillon, qui profiteraient de la ligne. « 4,5 milliards à financer, divisés en huit, cela réduirait à environ 600 millions d'euros la part de chaque Région ! »

. **Serge Grouard**, député et maire d'Orléans, déclare que la SNCF et RFF prennent parti pour le scénario Médian, voire pour le scénario Est. La clef de leurs démonstrations, dit-il, tient à un paramètre, « la surpondération que RFF et la SNCF accordent au facteur temps et au gain de voyageurs par minute de temps de parcours gagné ». Il conteste la « méthode » de RFF, qualifiant son calcul de « marginal ».

. **François Bonneau**, président de la région Centre, estime que « choisir le scénario optimal en matière de rentabilité est une aberration » et que, si c'était le cas, parmi les huit régions concernées, l'Auvergne ou la Région Centre par exemple, n'accepteraient pas de « jouer le jeu » et de financer le projet.

. **Michel Gaillard** devant des manifestations d'impatience venant de la salle, reconnaît que « deux heures d'interventions techniques, c'est beaucoup trop ! » Il rappelle que la réunion a pour objectif de réfléchir à la méthodologie du financement et non « de dire qui paiera quoi ».

. **Thomas Allary** explique que le maître d'ouvrage attend du débat public « d'être éclairé pour prendre sa décision en juin 2012 ». Du point de vue de RFF, il était important d'éclairer

le public et, souligne-t-il, c'est la première fois que RFF donne autant de chiffres. Il conclut en expliquant qu'aucun scénario ne pourra s'autofinancer et que dans le meilleur des cas, on atteindra 25 % d'autofinancement. « Il n'y a donc aucun projet rentable », insiste-t-il.

. **Olivier Renaudeau, président du Medef du Loiret**, explique que, « bien évidemment », les entreprises du Loiret soutiennent le projet POCL, qui est l'occasion de désenclaver le territoire. Le Medef Loiret soutient le scénario Ouest par Roanne car, dit-il, « c'est le seul qui paraît être un compromis acceptable ». Il demande donc à RFF de revoir ses estimations de trafic et conteste les études RFF en avançant quatre remarques.

- Le cas de financement le plus difficile, dit-il, serait celui dans lequel l'Etat et RFF seraient seuls sans l'appui des collectivités locales.

- L'effet sur l'apport de voyageurs de 10 ou 20 minutes de moins dans les scénarios Médian et Est lui paraît surévalué.

- L'effet sur le trafic du développement territorial lui paraît sous évalué : le Loiret comptera, d'ici 15 ans, 80 000 habitants de plus et il y en aura 150 000 de plus entre Etampes et le Loiret.

- Les entreprises considèrent que le projet aurait un moindre coût et un trafic plus élevé si on apportait quelques améliorations à la ligne Châteauroux-Limoges et que l'on positionnait Limoges à 2 heures de Paris - ce qui, estime le Medef, se traduirait par 1 million de voyageurs supplémentaires et une économie de 2 milliards.

. **Joël Mirloup, professeur à l'Université d'Orléans et rapporteur général au CESER**, estime que l'attractivité économique n'est pas assez prise en compte dans ces études.

. **Thomas Allary** explique que les études sont publiques et à disposition de tous sur le site Internet de la Commission. RFF est prêt à réexaminer ses études et calculs, mais, dit le directeur du projet POCL, il faudrait dire « quels éléments sont inexacts » et « par quoi, il faudrait les remplacer ». Il fait remarquer à cet égard que personne n'a demandé d'expertise complémentaire...

. **Alexandre Jousset, chef d'entreprise, vice-président et porte-parole de la Jeune Chambre économique d'Orléans**, dit être convaincu de la nécessité de la ligne POCL car l'avenir des territoires du centre de la France passe par sa réalisation, pour deux raisons principales. D'une part, c'est un outil d'aménagement du territoire incontournable (Orléans doit être relié au réseau à grande vitesse national et européen). D'autre part, pour les jeunes chefs d'entreprises, c'est un atout pour le développement et la pérennité de leurs entreprises. C'est pourquoi, la LGV doit passer par Orléans et ne doit « pas seulement s'y arrêter ». Un seul choix est donc possible : le scénario Ouest. Il demande aux partenaires financiers du projet de prendre leurs responsabilités, car la capitale de la région ne peut être mise à l'écart de la grande vitesse.

. **Adriana Pittino, usagère de la SNCF d'Orléans**, estime qu'on ne peut négliger une ville comme Orléans, qui compte plus de 240 000 habitants. Pour les habitants d'Orléans, dit-elle, aller dans le sud est très difficile du fait du temps de parcours. Elle pense que tout en doublant la ligne Paris-Lyon il faut aussi donner sa chance à la région Centre qui a un véritable potentiel économique.

. **Nicolas Chiloff, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la région Centre**, explique qu'il soutient le projet POCL car « c'est un moteur pour l'attractivité de la région ». Il estime que les chiffres présentés par RFF sont critiquables, « car ils sous-évaluent le trafic potentiel des scénarios Ouest et Ouest-Sud ». RFF, dit-il, oriente le débat

vers les scénarios Médian et Est, qui ne répondent pas aux besoins de la région Centre. Il avance trois raisons « de remettre en cause les chiffres de RFF » :

- Les estimations de trafic excluraient la population du Limousin, alors qu'elle peut facilement être raccordée à POCL dans les deux scénarios Ouest.
- Le poids démographique et économique des territoires concernés a été négligé. « Les derniers chiffres de l'INSEE sont très clairs : les bassins de population sont à l'Ouest. »
- « La course à la minute gagnée sur le Paris-Lyon est contestable » car le gain de voyageurs lié au report modal « est surévalué », « surtout lorsque l'on prend en compte des paramètres tels que le prix du billet ou la régularité du service ».

. **Thomas Allary** explique qu'il entend la position de la CCI mais les chiffres INSEE ont été intégrés dans les études RFF, de la même façon que toutes les autres données. Concernant l'exclusion évoquée du trafic du Limousin, le projet Poitiers-Limoges est inscrit dans la loi et donc RFF respecte la loi. Néanmoins même si le trafic du Limousin devait être intégré à l'étude cela ne favoriserait pas plus les scénarios Ouest puisque le raccordement de la ligne POCL au POLT est identique pour tous les scénarios.

. **Florent Sainte Fare Garnot, maire de Nevers**, présente la position de la ville de Nevers, « construite conjointement avec celles de Moulins et de Bourges ». Ces villes militent pour le projet car « son potentiel de développement pour les territoires est formidable ». Mais à l'évidence, dit le maire de Nevers, il est difficile à réaliser sur le plan financier. Il faut, explique-t-il, avoir le « réalisme et la lucidité de prendre au sérieux les arguments financiers ». Mais, ajoute-t-il, ce projet doit être regardé au-delà du facteur financier en prenant aussi en considération son utilité, son "équilibre" pour qu'un accord politique soit trouvé, et l'environnement. Pour le maire de Nevers, le scénario Médian par Roanne est celui qui répond le mieux à tous ces critères mais on peut aussi envisager le scénario Ouest. Par contre, dit-il, le scénario Ouest-Sud est une « véritable utopie ferroviaire ».

. **Michel Caniaux**, Altro, s'interroge, après les propos de Michel Leboeuf : comment aujourd'hui des Régions qui ont des « gros projets sur les bras », comme la Région Paca avec la LGV Marseille-Nice et la Région Languedoc-Roussillon avec les LGV Nîmes-Montpellier et Montpellier-Perpignan, pourraient-elles participer au financement de la LGV POCL ?

. **Olivier Bertrand, élu dans la Creuse**, rejette « la conception de l'aménagement du territoire de RFF ». Il faudrait « penser davantage à la transversalité pour constituer un véritable réseau ». Pourquoi personne n'évoque-t-il le Lyon-Turin ?

. Pour **Muriel Cheradame, adjointe au maire d'Orléans**, « dire que tous les scénarios sont équivalents en matière de desserte est faux ». Dans le dossier de RFF, dit-elle, on voit qu'au niveau de la desserte de Roissy, dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, Orléans est desservi par deux axes, celui qui vient de Clermont-Ferrand et celui qui vient de Roanne. Il existe donc deux opportunités de desserte pour Roissy. Concernant le scénario Médian et Est, une seule desserte est proposée. Cela, dit-elle, fait toute la différence et notamment pour les chefs d'entreprise.

. **Thomas Allary** répond que, dans le scénario Ouest-Sud, un potentiel de quatre allers retours quotidiens a été estimé entre Orléans et Roissy. Dans le scénario Ouest, on en compte cinq et, dans les scénarios Médian et Est, trois. Néanmoins, dit-il, « Orléans-Roissy n'est pas le seul axe à envisager quand on parle de moteur socioéconomique » : il faut prendre en compte « toutes les dessertes entre Paris et les territoires du centre de la France ».

. **Pierre André Périssol, maire de Moulins**, estime qu'à ce point du débat, il est difficile de se prononcer définitivement « pour ou contre » un des scénarios, mais qu'il faut au moins « avoir la lucidité d'éliminer ceux qui ne peuvent être retenus comme Ouest-Sud qui a objectivement un gain de voyageurs moindre et un coût de financement supérieur ». Il faut, dit-il, concentrer ses efforts sur les scénarios Ouest et Médian et trouver un consensus entre les deux.

. **Pierre Kaluzny, Collectif stop TGV POCL**, explique que la rentabilité de POCL est bâtie sur le doublement de la ligne LGV Paris-Lyon. Or, dit-il, la saturation prévue par RFF reste « discutable ». Le passage en 2020 à la nouvelle signalisation ERTMS permettra de passer de 13 à 15 sillons par heure et par sens. Ce système pourra peut-être être amélioré d'ici à 2025 et permettre de faire circuler plus de voyageur. Une meilleure répartition tarifaire pourrait également équilibrer le nombre de voyageurs au cours de la journée, déclare-t-il. Il s'interroge : la faible ponctualité de cette ligne est-elle un effet de saturation ? Dans d'autres pays européens, dit-il, d'autres d'organisation ferroviaire permettent de déplacer la saturation vers des hubs.

. **Michel Gaillard** rappelle que le but de cette réunion était d'éclairer le débat. Il remercie tous les intervenants... et le public de sa patience.