

La deuxième réunion thématique du débat public, « *L'économie du projet LGV POCL et son financement* », (la 14^e réunion publique du débat) qui a duré 3h15, a rassemblé, le 24 novembre 2011 à Orléans, **environ 400 personnes**.

Dès son mot d'accueil, **le maire de la ville a dit son « désaccord » avec « la méthodologie, les éléments de comparaison et les paramètres utilisés par RFF »** dans le dossier du maître d'ouvrage pour évaluer les différents scénarios, car ils « désavantageraient » le scénario Ouest-Sud, qui a la préférence d'Orléans.

Le président de la CPDP a rappelé que le débat public se situe, « très en amont de toute décision », à un moment où on peut « influencer » le projet. Il en a expliqué les raisons, objectifs, modalités, outils et règles. Il a précisé que le débat porte sur « l'opportunité », « les caractéristiques » du projet et « les services qu'il pourrait apporter ». C'est pourquoi, a-t-il précisé, au-delà des prises de position – qui sont légitimes –, **il faut « appuyer ses choix » par des « arguments »**.

Le maître d'ouvrage, RFF, a ensuite présenté la LGV POCL, « un projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement », ses objectifs, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes du "Grand Centre" et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante) et a, notamment, développé son argumentation autour de trois questions :

- quels services (notamment de desserte des 13 villes) peuvent être offerts par le projet ?
- quelle seraient l'infrastructure qui pourrait les assurer, ses coûts financiers et ses effets sur l'environnement ?
- à quelles conditions, le projet serait-il réalisable ?

Pour approfondir la présentation des études de RFF, **Alain Chausse** (chargé d'études au sein de la mission POCL, RFF) a expliqué que l'évaluation socio-économique prend en compte un ensemble de paramètres financiers, environnementaux et sociétaux, représentatifs d'un ensemble de coûts et avantages du projet, qui sont monétarisés pour pouvoir être additionnés. Au terme de cette évaluation, a-t-il dit, on constate que POCL « est créateur de richesses pour la collectivité dans tous les scénarios ». Après avoir rappelé les principes d'évaluation financière du projet, **Pierre Desgranges** (directeur du service évaluations financières et conventions de financement à RFF) a précisé que, ce soir, pour la première fois au stade du débat public, RFF donnait des indications sur sa participation : pour Ouest-Sud 1,8 milliards d'euros, pour Ouest 2,2 (variante Roanne) ou 2,0 (variante Mâcon), pour Médian 3,3 (Roanne) ou 3,2 (Mâcon) et pour Est 3,6 (Roanne) ou 3,4 (Mâcon)

D'autres personnalités, choisies par la CPDP, étaient invitées à éclairer le sujet de la réunion publique :

- . Claude Liebermann (ingénieur général des Ponts et Chaussées), pour faire part de son expérience du financement des projets de LGV,
- . Alain Bonnafous (professeur au Laboratoire d'économie des transports, Université de Lyon/CNRS), sur le thème « rentabilité financière, rentabilité socio-économique, avantages et limites des partenariats publics-privés »
- . Michel Leboeuf (directeur grand projets et prospective de SNCF Voyages), venu expliquer les conditions de la finaçabilité du projet du point de vue de l'exploitant.

Claude Liebermann a rappelé le coût d'une LGV : en moyenne, de 22 à 25 millions d'euros le kilomètre (et POCL de 23 à 26 millions), la pratique (observée sur les projets récents de LGV) qui consiste, une fois déduite la part de RFF et d'éventuels autres contributeurs (Europe...), à répartir à 50/50 l'investissement entre l'Etat et les collectivités puis à établir la part de chacune d'elles « en fonction de l'intérêt pour chacun ». Il a indiqué que « les projets les plus rentables de LGV sont derrière nous » et que « plus il y a de partenaires, plus le plan de financement est difficile à monter ».

Alain Bonnafous a rappelé que, entre 1997 et 2007, les dix projets d'infrastructure les plus profitables avaient rapporté 8 milliards d'euros de valeur par milliard investi tandis que les 10 les moins profitables n'avaient rapporté que 0,5 milliard par milliard investi : « On a ainsi détruit », a-t-il commenté, « la moitié de la richesse investie ».

Michel Leboeuf a expliqué pourquoi la SNCF fait porter son choix sur le scénario Médian par Roanne. Dans le scénario Ouest-Sud (14 milliards/€), a-t-il dit, la part de RFF étant de 15 %, il faudrait partager 12 milliards entre l'Etat et les collectivités, soit 1,2 milliards par Région. Pour augmenter la part de RFF et impliquer les Régions PACA et Languedoc-Roussillon, il faut attirer, a-t-il dit, des voyageurs longue distance, augmenter la vitesse à 360 km/heure et donc réduire les temps de trajet vers le Sud-Est, ce que permet le scénario Médian. On pourrait alors, selon lui, répartir la part des collectivités entre 8 Régions et l'abaisser ainsi à 600 millions par Région.

Ces explications ont déclenché **la colère de certains élus**, accompagnés par la salle, qui ont dénoncé des exposés à la fois trop longs, trop « techniques » et tendancieux, parce qu'ils favoriseraient le scénario Médian, jugé « inacceptable » par Orléans, la Région Centre et l'Auvergne. Un orateur a même parlé d'un « débat orienté ». Une nouvelle fois, les études de RFF (aussi bien environnementales, de trafic que de coûts) ont été contestées. Et ce, au nom de données qui n'auraient pas été prises en compte (comme l'« attractivité économique » ou les flux de voyageurs apportés par la ligne POLT). **Le représentant de la SNCF** a indiqué que la relation entre le temps de trajet et les gains de voyageurs avait été établie par 30 ans d'expérience sur la ligne Paris-Lyon et qu'elle était indiscutable. Certains intervenants ont **remis en cause l'hypothèse de RFF de la saturation de la ligne Paris-Lyon** actuelle ; d'autres ont émis l'idée de **distinguer le financement du doublement de Paris-Lyon** (qui devrait selon eux, être assuré par RFF et l'Etat) **du financement de la desserte du 'grand Centre'** (qui se calculerait en soustrayant des prévisions de RFF le financement du doublement).

Après que le maire de Nevers a lancé un appel « au réalisme et à la lucidité financière » en prônant les scénarios Médian et Ouest par Roanne, appuyé en cela par le maire de Moulins, le président de l'agglomération d'Orléans a évoqué, pour des raisons relevant aussi du « réalisme », un « Ouest par Roanne, bien équilibré ».

Le président de la CPDP a conclu la réunion, en indiquant que les prochaines réunions thématiques tireraient profit de l'expérience de ce soir, en particulier en évitant des successions d'exposés trop longs, frustrants pour la salle. Il a aussi rappelé qu'au stade du débat public, rien n'est décidé et que les arguments développés contribuent à modifier voire à améliorer les projets.