

Débat public
Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Limoges, le 27 novembre 2006

Atelier pédagogique
« Economie et financement de LGV »

Participants :

CPDP : Pierrette LARIVAILLE ; André POINTUD ; Michel PERIGORD ;
Josette FOURRIER

MAÎTRE D'OUVRAGE RFF : Sylvestre SALIN ; Richard ROUSSEAU ; Jean-
Pierre ORUS

EXPERTS :

Marc PAPINUTTI – Chargé de la Sous-direction des infrastructures
ferroviaires et collectives, Direction Générale de la Mer et des Transports ;
Michel LEBŒUF – Directeur du développement de la division Voyageurs
France-Europe, SNCF.

INTERVENANTS :

M. D. THILLET – Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées ;
M. PAMBOUTZOGLOU - Vice-président du Conseil Régional, Région Limousin ;
M. BERTRAND- ALTRO ;
M. THEPIN ;
M. CANIAUX - Président d'ALTRO ;
M. ROMEC - CFDT Cheminots Limoges ;
M. BETTON – ALTRO ;
M. LIMOUSIN – Président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne ;
Mme CARMOUZE - Vice-présidente du Conseil Régional, Région Poitou-Charentes ;
M. ARMENGAUD ;
M. ADELAINÉ.

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

Mesdames, Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges.

Je vous remercie tous d'être venus. Cette réunion est un peu particulière puisqu'il s'agit d'un atelier pédagogique qui va porter sur 2 thèmes :

- d'une part, l'évaluation du bilan socio-économique d'un projet de LGV, incluant, bien entendu, les prévisions de trafic,
- d'autre part, les modalités de financement d'une ligne grande vitesse.

Au cours de cette réunion, nous parlerons beaucoup principes et méthodologies, ceci afin de parfaire vos connaissances et d'affiner vos positions par rapport à ce projet de ligne à grande vitesse.

Je pense que la plupart des personnes qui sont présentes ce soir ont déjà participé à l'une ou l'autre de nos réunions, certains à beaucoup.

Je n'insisterai donc pas sur les objectifs et les modalités d'organisation du débat public. Je voudrais seulement vous présenter ou vous représenter les membres de la Commission Particulière qui sont ici présents :

- André POINTUD,
- Michel PERIGORD,
- Josette FOURRIER,
- moi-même.

Michel ANDRAULT est absent ce soir.

Je rappellerai un point fondamental qui est caractéristique du débat public, à savoir que la Commission Particulière est absolument indépendante.

Cela dit, si vous avez encore des questions à poser sur le débat public, je suis à votre disposition. Il n'y en a pas et nous allons tout de suite entrer dans le vif du sujet.

Les deux thèmes seront traités de façon similaire : une présentation du sujet, suivi d'un dialogue approfondi avec vous.

Jean-Pierre ORUS, qui est Responsable du Département des Activités Voyageur et Fret à RFF, interviendra sur le premier thème qui sera décomposé en 2 parties :

- La première partie sera consacrée aux prévisions de trafic ;
- La seconde partie sera consacrée aux méthodes de calcul du bilan socio-économique, avec, évidemment, une discussion à la fin de chaque présentation.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Ensuite, Marc PAPINUTTI, qui est Chargé de la Sous-Direction des Infrastructures Ferroviaires et Collectives à la Direction Générale de la Mer et des Transports, et Michel LEBŒUF, qui est Directeur du Développement à la SNCF, interviendront donc sur le second sujet qui est le thème du financement.

Sont également à la Tribune :

- Richard ROUSSEAU, qui est Directeur Régional RFF Centre Limousin,
- Sylvestre SALIN, qui est Chef du Projet débat public LGV Poitiers – Limoges.

Sylvestre SALIN va peut-être rapidement nous rappeler les principales caractéristiques du projet.

Intervention du maître d'ouvrage

M. SALIN – Chef de Projet du débat public LGV Poitiers - Limoges

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais vous faire, pour ma part, une présentation rapide des principaux éléments du projet.

Je rappellerai les 4 objectifs du projet pour le Limousin :

- Le premier, c'est l'amélioration de l'accessibilité, depuis Paris et l'Ile-de-France ;
- C'est de pouvoir accéder directement au réseau à grande vitesse, qu'il soit national ou européen ;
- C'est un projet qui permet de renforcer les relations entre les deux métropoles de Poitou – Charentes et du Limousin ;
- C'est accompagner l'ouverture du Limousin sur la façade Atlantique.

Voilà les 4 objectifs assignés au projet. Ce projet, qui est soumis au débat public, se compose de 3 options de passage : une Nord, une Centre et une Sud.

- L'option Nord, prend le parti, au sortir de Poitiers, d'obliquer sur la ligne classique Paris – Limoges – Toulouse, de venir se raccorder environ au Nord des Monts d'Ambazac puisque c'est un point géographiquement dur.

La longueur totale de cette option est de 150 kms, dont 100 kms de ligne à grande vitesse, d'où un coût estimé, aux conditions économiques de 2005, à 1,15 milliard d'euros.

Ce projet générerait un trafic de 2,1 millions de voyages, soit un gain par rapport à la référence de plus 22 %.

Pour les temps de trajet permis par cette option, dans ce cas de figure, Paris – Limoges se ferait en 2 heures, un Paris – Brive en 3 heures. Il faudrait compter une heure supplémentaire pour aller à Cahors, soit environ 4 heures 5 pour arriver à Paris, et Poitiers – Limoges serait envisageable en 45 minutes.

- La deuxième option, option dite Centre, prend un parti différent qui est celui d'utiliser le passage des infrastructures déjà existantes, que ça soit la ligne TER ou la RN 147, en terme de longueur totale, c'est l'option qui présente le linéaire total le plus court, en l'occurrence 125 kms, mais elle nécessiterait la création d'une section de ligne nouvelle de l'ordre de 115 kms, d'où un coût légèrement supérieur à celui de l'option Nord puisque, dans ce cas de figure, il serait de 1,3 milliard d'euros.

Concernant le gain de trafic et les temps, c'est l'option qui offrirait les meilleurs résultats puisqu'en terme de trafic, nous envisageons 2,2 millions de voyageurs, soit, par rapport à la référence, plus 30 %.

Concernant les temps de trajet, cette option permettrait de pouvoir faire, toujours en meilleur temps, Paris – Limoges en moins de 2 heures puisque le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
temps d'une heure 50 serait possible. Brive, dans ce cas-là, serait à 2 heures 50 et Cahors serait à un peu moins de 4 heures. Concernant Poitiers - Limoges, dans ce cas de figure, il serait envisageable de pouvoir faire Poitiers - Limoges en 35 minutes.

- La troisième option, qui est l'option Sud, prend un autre parti, c'est celui d'utiliser la ligne Sud Europe Atlantique qui sera mise en service à l'horizon 2016, le plus longtemps possible, et de bifurquer au droit de Ruffec vers Limoges.

Cette option, en terme de linéaire total, est celle qui serait la plus longue puisque nous aurions 160 kms, mais c'est celle qui nécessiterait la création d'une section de ligne nouvelle la plus courte (90 kms).

Concernant les caractéristiques aussi bien en terme de coût, que de niveau de trafic, que de temps de parcours, nous avons des résultats similaires à ceux de l'option Nord, soit un coût estimé de 1,15 milliard d'euros, un niveau de trafic envisagé de 2,1 millions de voyageurs, soit une augmentation de plus 22 % par rapport à la référence. Nous serions, en temps de trajet, sur un Paris - Limoges en 2 heures, un Paris - Brive en 3 heures et un Poitiers - Limoges en 45 minutes.

Concernant le tableau de synthèse, sur les trafics ainsi que sur les coûts, apparaît le taux de rentabilité économique qui oscillerait pour l'option Nord de 2,2 à l'option Centre de 3,3 %. Voici les principaux éléments de cadrage concernant le projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. C'était, effectivement, pour recadrer un peu le projet. Si vous voulez, nous allons passer tout de suite au sujet qui nous intéresse, avec l'intervention de Jean-Pierre ORUS sur les prévisions de trafic.

Evaluation du bilan socio-économique

Trafics

M. ORUS - Responsable du Département des Activités Voyageur et Fret à RFF

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Je vais vous présenter brièvement comment nous faisons nos prévisions de trafic dans le cadre de ce type d'étude de grand projet et à quel résultat nous arrivons avec les outils que nous utilisons.

D'abord, la première chose en préambule que je voulais indiquer, c'est que la méthodologie générale que nous avons utilisée, tant sur les prévisions de trafic, que sur le volet socio-économique, est la même que celle qui est utilisée dans tous les autres grands projets d'infrastructure ferroviaire et, en particulier, dans tous les autres grands projets de réalisation de ligne à grande vitesse. Il n'y a donc pas d'originalité, de spécificité propre à Poitiers - Limoges, mais la reprise d'une méthodologie qui a été déjà pas mal utilisée et éprouvée.

Quand nous raisonnons en termes de prévision de trafic, traditionnellement, nous avons une approche en 5 étapes :

1. La première étape consiste à définir l'aire d'étude, c'est-à-dire quels seront les territoires qui seront pris en compte en termes de flux, en termes de relation origine destination, pour faire les prévisions de trafic.
2. Ensuite, il y a une deuxième étape qui est consacrée à la conception et au calage des modèles de trafic.
3. La troisième étape consiste, à partir de ces modèles de trafic, de reconstituer la situation actuelle que l'on connaît en termes de déplacement.
4. En quatrième étape, nous projetons, sur la base d'un certain nombre d'hypothèses macro-économiques, la demande actuelle à l'horizon de la mise en service du projet.
5. Ensuite, nous procédons enfin aux prévisions de trafic pour chacune des options de passage.

Voilà, dans les grandes lignes, la méthodologie qui est systématiquement utilisée dans les prévisions de trafic.

Concernant l'aire d'étude, elle comprend, d'une part, un certain nombre de départements, de zones ou de sous-ensembles de départements situés dans la Région Limousin et une partie dans la Région Auvergne et Midi-Pyrénées, ainsi qu'une partie en Aquitaine, et des zones situées au Nord, avec la Région Ile-de-France, la Région Nord - Pas de Calais - Picardie, ainsi que les Régions Champagne - Ardennes, Alsace - Lorraine.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Ce que nous allons essayer de voir, c'est quels sont, dans la situation actuelle, les échanges entre ces 2 zones. Entre ces 2 zones, il y aura le projet que nous étudions, entre Poitiers et Limoges. Ce que nous essayons de voir, c'est quels sont les flux qui seront susceptibles d'emprunter ce projet. Nous regardons d'abord quels sont les flux qui s'échangent entre ces 2 zones.

Il y a un autre élément qui est pris en compte, ce sont les flux qui s'échangent à l'intérieur de la zone Limousin avec Poitiers, entre les départements du Cantal, de l'Aveyron, du Lot, avec Poitiers, ainsi que Périgueux avec Poitiers car ils sont susceptibles d'être également concernés par le projet, notamment pour les destinations vers Poitiers.

Quand nous raisonnons en termes de prévision de trafic, l'indicateur fondamental qui est pris en compte, c'est ce que nous appelons le coût généralisé de transport. Le coût généralisé de transport, dans la mesure où nos études sont des études multimodales, nous raisonnons en prenant en compte, bien entendu, le trafic ferroviaire actuellement connu, mais aussi les trafics routiers et les trafics aériens, et, pour chacun de ces types de trafic, nous définissons la notion de coût généralisé de transport.

Dans le domaine routier, c'est relativement simple. Le coût généralisé de transport correspond aux dépenses engagées par l'utilisateur, par l'automobiliste, qui comprennent les dépenses de péage, ainsi que des dépenses d'utilisation du véhicule, et également un autre élément qui est très important, qui est le temps de parcours car, dans les transports, comme vous le savez, le temps de parcours est valorisé. Quand nous faisons la somme de tout cela, ça nous donne le coût généralisé de la route.

Pour le ferroviaire, c'est la même idée. Simplement, les termes ne sont pas tout à fait les mêmes. Naturellement, nous avons le prix du billet. Il y a également le coût d'accès à la gare. Nous pouvons engager, à cette occasion, des dépenses de taxi, de métro, etc. A cela, nous ajoutons le temps de parcours, majoré éventuellement de ce que l'on appelle une pénibilité pour tenir compte des correspondances qui peuvent s'intercaler quand nous faisons un déplacement ferroviaire.

Ce qu'il faut voir, dans le coût généralisé ferroviaire, c'est la notion de temps de trajet ferroviaire. La notion de temps de trajet ferroviaire doit être considérée dans une acception relativement large. Elle comprend le temps d'accès à la gare, plus un temps de précaution - en général, nous arrivons un petit peu avant pour prendre son train - plus le temps de trajet fait en train proprement dit, plus le temps de trajet à la destination finale. Nous prenons donc en compte l'ensemble de ce temps de trajet.

Pour l'aérien, nous procédons à peu près de la même manière en ce qui concerne le temps de trajet. Nous rajoutons à ce temps de trajet le prix du billet d'avion.

Généralement, dans la plupart des cas, quand nous établissons nos prévisions de trafic, nous partons de données de trafic déjà connues. Dans le cadre de ce projet, nous connaissons, effectivement, les échanges, comme nous l'avons dit au cours de la réunion du 28 septembre, ici même, nous connaissons les échanges routiers entre les différentes zones que nous avons considérées. Nous connaissons également les déplacements ferroviaires entre ces différentes zones et nous connaissons également les déplacements aériens. Mais il se peut que, dans certains cas, nous n'ayons pas la donnée de trafic entre 2 zones. Dans ce cas-là, nous utilisons ce que l'on appelle des modèles gravitaires.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Les modèles gravitaires, c'est quelque chose de relativement simple dans sa conception. L'idée est de dire que, entre 2 points, entre 2 villes, par exemple, le nombre de déplacements ou le trafic est égal à la population ou au nombre d'emplois de chacune de ces villes, et c'est également en fonction du coût de transport entre ces 2 villes. C'est ce que nous appelons un modèle gravitaire.

Naturellement, dans ce type de modèle, toute chose égale par ailleurs, plus le coût de transport entre les 2 villes augmente, plus le trafic entre ces 2 villes aura tendance à diminuer.

Quand nous parlons de déplacement, notamment quand nous parlons d'origine et de destination des flux, nous sommes obligés d'aborder la question de l'aire d'influence des gares. L'aire d'influence des gares, ça correspond, en fait, au territoire dans lequel nous enregistrons le point origine ou le point destination finale du déplacement. C'est ce que nous pouvons appeler l'aire d'influence de la gare.

Comment peut-on la mesurer ? Nous pouvons la mesurer au travers d'enquêtes réalisées auprès des voyageurs, enquêtes qui reflètent le comportement réel de déplacement. Nous avons fait ces enquêtes à l'occasion des études de grand projet de ligne à grande vitesse ; en particulier, des enquêtes ont été faites dans le cadre de l'avant-projet sommaire de la LGV Bretagne – Pays de la Loire. Des enquêtes ont été faites dans le cadre du projet Sud Europe Atlantique, entre Tours et Bordeaux. Des enquêtes ont également été faites sur le projet de ligne à grande vitesse Rhin – Rhône Est.

Que nous enseignent ces enquêtes ? Si nous prenons les enquêtes qui ont été faites sur le projet de ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire, ces enquêtes montrent la chose suivante : tout d'abord, 90 % des prés et post-acheminements des voyageurs qui sont à la gare sont réalisés en voiture particulière. Donc la plupart des gens qui vont prendre le train viennent en voiture particulière.

Deuxièmement, ces enquêtes nous montrent que l'aire d'influence de la gare décroît avec le temps de parcours pour ceux qui viennent en voiture, ou avec la distance d'accès à la gare, ce qui est très, très proche.

La décroissance se fait de la manière suivante : nous avons 85 % des gens qui vont prendre le train, qui viennent d'un point qui est situé à moins de 10 minutes de la gare, en gros, à moins de 10 kms. 95 % des voyageurs qui prennent le train vont ou viennent d'un point qui est situé à moins de 20 minutes de la gare. Les 5 % restants viennent d'un point qui est situé entre 20 et 45 minutes de la gare. Au-delà de 45 minutes, il y a très, très peu de voyageurs.

Naturellement, les gens qui se rendent en train pour aller à une gare principale, eux, n'ont pas tout à fait les mêmes conditions d'accessibilité, mais ces gens-là ne représentent que 10 % des gens qui vont prendre le train.

Nous pouvons résumer ce que je viens de dire avec cette représentation. Nous avons une aire d'influence qui est principalement située sur un rayon relativement court autour de la gare centre, donc un rayon d'une dizaine de minutes autour de la gare centre.

L'aire d'influence des gares permet de déterminer la population réellement desservie, ce qui est une notion assez différente de la population potentiellement desservie. Potentiellement, tout le monde est desservi parce qu'il y a toujours une route qui

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public permettra de rejoindre la gare, même si nous sommes très, très éloignés. Il y a donc une différence fondamentale entre la notion de population potentiellement desservie et la notion de population réellement desservie. La population réellement desservie, c'est celle qui est concernée par le projet, c'est-à-dire celle qui est susceptible d'utiliser le train. Cette population, comme nous le voyons au travers de nos enquêtes, elle est principalement située dans les aires urbaines, c'est-à-dire dans les pôles urbains et dans la couronne périurbaine, et elle est située dans une moindre mesure dans des zones plus lointaines.

Un deuxième élément à prendre en compte dans la modélisation, c'est la concurrence entre les modes. Comme je l'ai dit tout à l'heure, notre approche est une approche multimodale. Non seulement, nous allons regarder l'ensemble des voyageurs qui utilisaient déjà le train, quel sera leur nouveau comportement de déplacement, mais le fait de réaliser un projet à grande vitesse se traduisant par des gains de temps importants va modifier également la répartition entre les modes. La première forme de concurrence, c'est la concurrence entre le ferroviaire et la route qui est prise en compte dans nos modèles, au travers de ce type de représentation.

La concurrence entre l'aérien et le ferroviaire est également prise en compte. Comme nous l'avons dit dans notre réunion du 28 septembre, les trafics aériens réellement concurrencés par le projet Poitiers - Limoges ne représentent pas une part très, très importante des trafics puisque nous sommes, à l'horizon du projet, autour d'une soixantaine de milliers de voyageurs qui seraient reportés sur le ferroviaire.

Les modèles que l'on utilise et qui sont calés sur des observations réelles permettent de voir que, autour de 3 heures, nous avons une répartition modale qui est relativement équilibrée entre l'aérien et le ferroviaire, c'est-à-dire que le ferroviaire peut avoir, en général, 50 % du marché, ce qui n'est pas tout à fait le cas pour notre liaison Poitiers - Limoges puisque la liaison Poitiers - Limoges, elle a une part de marché actuelle qui est nettement plus élevée que ce que l'on peut observer en moyenne nationale. Mais, d'une manière générale, à 3 heures, nous avons 50 % de parts de marché de part et d'autre. Quand nous passons à 2 heures, il s'opère un basculement du trafic aérien sur la liaison ferroviaire puisque, là, nous pouvons atteindre jusqu'à 90 % de parts de marché, voire la totalité du marché concerné.

Un autre élément qui est pris en compte, c'est la notion d'induction de trafic. L'induction de trafic, c'est l'augmentation du nombre de personnes, soit qui se déplaçaient déjà, soit qui correspondent à des nouveaux déplacements car ils pouvaient ne pas se déplacer avant. L'induction de trafic, elle est favorisée quand il y a un abaissement du temps de parcours ou quand le coût généralisé vient à diminuer puisque le temps de parcours est une composante très importante du coût généralisé de transport. Lorsque le temps de parcours baisse, il y a, généralement, une induction de trafic, c'est-à-dire une augmentation du volume de déplacement. Cette induction, dans nos modèles, elle est appréciée au travers des élasticités du trafic, au prix ou au temps de parcours.

Ensuite, pour procéder à nos prévisions de trafic, nous utilisons un certain nombre d'hypothèses macro-économiques, notamment des hypothèses en matière de croissance du PIB. Nous nous situons, dans ce projet et dans tous les autres projets du reste, dans le cadre d'un scénario central défini par le Ministère des Transports : nous raisonnons sur un taux de croissance économique de 1,9 % par an jusqu'en 2025 et, après, cette croissance économique se ralentirait à 1,5 % par an.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous considérons également une sensibilité du trafic, donc de la mobilité au PIB de l'ordre de 1. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire que, lorsque le PIB augmente de 2 %, par exemple, la mobilité augmente également de 2 %. C'est une élasticité qui est bien moindre que celle qui était utilisée dans les études antérieures et qui correspond au fait que les composantes même de la mobilité qui sont non seulement le revenu, mais également la structure par âge de la population, devraient pas mal évoluer au cours du temps, avec une augmentation de la part des troisièmes âges dans l'ensemble de la population, ce qui induit, de fait, une réduction de la mobilité sur le long terme. Nous avons donc une sensibilité au PIB de l'ordre de 1.

Enfin, nous prenons en compte une croissance globale des trafics tout mode en utilisant ces hypothèses qui est comprise entre 20 et 30 %, entre aujourd'hui et l'horizon de mise en service du projet, selon les relations origine destination.

Qu'est-ce que tout cela nous donne ? Aujourd'hui, en situation actuelle, nous avons environ 1,4 million de voyageurs sur l'axe. En situation de référence, à l'horizon de la mise en service du projet, mais sans que le projet ne soit réalisé, nous passerions à 1,7 million et, ensuite, nous avons l'effet des différents scénarios d'aménagement, compte tenu des gains de temps apportés par chacun de ces scénarios. Dans le scénario central, nous passerions à 2,2 millions de voyageurs par rapport à 1,7 million en référence. Nous passerions, dans les scénarios Nord et Sud, à 2,1 millions de voyageurs, toujours par rapport à 1,7 million de voyageurs en référence.

Je vous remercie de votre attention concernant cet aspect des prévisions de trafic.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur ORUS. Avez-vous des éclaircissements à demander à Monsieur ORUS ?

M. THILLET – Président de l'Association TGV Berry – Limousin - Pyrénées

Bonsoir Messieurs, Dames. Vous venez bien de dire que c'est 1,4 million de Limoges à Paris ?

M. ORUS

Non. Le 1,4 million, en actuel, c'est l'ensemble des flux concernés, qui s'échangent sur l'aire d'étude. Ce sont les flux entre Limoges et l'Île-de-France, entre Limoges et le Nord de la France, entre Rodez et Paris, et tous les flux intermédiaires. C'est toute la zone.

Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU - Vice-président du Conseil Régional, Région Limousin

Merci Madame la Présidente. C'est effectivement intéressant les flux que vous envisagez sur la LGV Limoges – Poitiers – Paris. Pour être plus complet, et pour cela, je m'en réfère aux déclarations de Monsieur GRESSIER, dans le cadre des rencontres organisées par RFF sur le rail et les partenariats public – privé, il avait pris un exemple qui nous toucherait de près, à savoir la ligne Sud Europe Atlantique. Il dit ceci « il est intéressant de voir, effectivement, ce que la mise en œuvre de la ligne Sud Europe Atlantique va apporter en terme de fréquentations supplémentaires et donc de recettes. Nous avons un effet réseau dont il faut tenir compte dans les concessions ferroviaires, mais il y a un autre effet réseau à prendre en compte dans l'autre sens. Si nous faisons cette ligne nouvelle Paris – Tours, il y aura des recettes en moins en contrepartie sur la ligne classique actuelle entre Tours et Bordeaux », d'où problème.

Moi, je fais un parallèle. Si nous faisons la LGV et le barreau Limoges – Poitiers, il y aura effectivement 2,1 millions ou 2,3 millions de passagers sur cet axe, mais, en contrepartie, il y en aura moins sur la ligne actuelle, c'est-à-dire la ligne Paris – Toulouse. Quand on dit qu'il y a problème, j'aurais aimé que vous examiniez ce problème. Ce n'est pas faute de vous l'avoir demandé, mais vous venez encore nous présenter une étude dans laquelle il n'y a qu'un élément qui est envisagé, vous n'envisagez pas l'autre. Je dis que c'est quand même un problème parce qu'il vous a été posé dans le débat public à différents niveaux, que ce soit à La Souterraine, à Châteauroux, ou à Cahors et donc, il faut que nous ayons ces éléments de réponse pour que nous puissions nous prononcer de manière la plus efficace possible sur l'intérêt de tel ou tel projet.

Mme LARIVAILLE

Je ne sais pas si vous voulez répondre, mais, moi, j'aimerais bien que l'on discute sur l'aspect méthodologique parce qu'il y a quand même un certain nombre d'éléments qui vous ont été fournis par Monsieur ORUS qu'il peut être intéressant d'approfondir, me semble-t-il. Nous sommes tout de suite sur les résultats et le débat au sens large. Est-ce que nous ne pouvons pas commencer par voir s'il y a des questions sur la méthodologie ? Maintenant, peut-être avez-vous tout compris et il n'y a pas de questions.

M. PAMBOUTZOGLOU

Sur la méthodologie, nous faisons confiance, effectivement, au travail qui est fait, mais pour que ce travail soit complet, il faut bien évaluation du bilan socio-économique. Dans un bilan, il y a les aspects positifs qui nous sont montrés au travers de la fréquentation sur l'axe Limoges – Poitiers, mais il y a des bilans négatifs qu'il aurait fallu étudier sur l'autre axe puisque, effectivement, c'est supposer qu'une

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public partie du trafic qui alimenterait le barreau Limoges - Poitiers proviendrait du trafic existant sur l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse.

Mme LARIVAILLE

Nous avons bien entendu votre objection. J'insiste, nous sommes là dans un atelier pédagogique. Bien sûr, les résultats comptent, c'est vrai, mais, moi, j'aimerais bien quand même qu'on s'intéresse à l'aspect méthodologique, sinon, nous avons un peu tout faux. Nous allons néanmoins demander à Monsieur ORUS de répondre à Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. ORUS

Dans les études que nous avons faites et qui sont publiées sur le site de la CPDP, si nous regardons le rapport de synthèse des études de trafic, nous avons, en page 22 de ce rapport, indiqué ce qui se passerait sur l'axe historique. Sur l'axe historique, ce qui va se passer, c'est que la réalisation du projet Poitiers - Limoges va, effectivement, détourner une bonne partie des trafics qui utilisent l'axe historique sur le projet Poitiers - Limoges. Ça, c'est clairement pris en compte naturellement dans l'étude. Ça, c'est un effet de transfert de trafic sur le projet Poitiers - Limoges.

Ce qui va se passer également, comme c'est indiqué dans ce rapport en page 22, c'est qu'il va y avoir une modification des dessertes sur l'axe historique. Sans présager de ce qui pourrait se passer en terme d'ouverture des marchés et d'ouverture, notamment, à de nouveaux opérateurs pour le transport régional, sans présager de l'évolution du système ferroviaire, quand nous faisons tourner nos modèles, de manière mécanique, la réduction des fréquences sur l'axe historique devrait entraîner une réduction de trafic de l'axe, en plus des trafics reportés, d'environ 150.000 voyageurs par an. Ça, c'est clairement dit dans notre rapport et c'est clairement pris en compte, non seulement dans l'étude de trafic, mais également dans les études socio-économiques.

Je distingue 2 choses clairement : il y a la notion de trafic reporté, c'est-à-dire les grands flux Poitiers - Limoges, par exemple, qui empruntent, aujourd'hui, l'axe historique, ils vont utiliser la liaison Poitiers - Limoges pour assurer ce type de flux. Mais il y a des liaisons, par exemple, Châteauroux ou Vierzon qui, elles, ne pourront pas emprunter cet axe, mais qui vont vraisemblablement avoir une modification des niveaux de dessertes, et cette modification des niveaux des dessertes devrait entraîner, d'après nos modèles, de manière mécanique, sans changement et sans évolution du système ferroviaire, une réduction des trafics d'environ 150.000 voyageurs par an.

Mme LARIVAILLE

Nous en reparlerons, je pense, tout à l'heure, dans l'évaluation du bilan socio-économique, j' imagine. Monsieur BERTRAND.

M. BERTRAND

Je voulais simplement faire une toute petite remarque par rapport à ce bilan socio-économique. Je pense que la sociopolitique pourrait aussi largement interférer là-dessus.

Mme LARIVAILLE

Excusez-moi, nous n'avons pas encore commencé sur le bilan socio-économique. Pour l'instant, nous en sommes aux prévisions de trafic.

M. BERTRAND

Oui, ça interfère justement là-dessus aussi, donc ça rentre bien. Les prévisions sont faites par rapport à des facteurs purement économiques, mais l'économie, elle est faite aussi du politique et des événements qui peuvent subvenir, etc. Je pense que nous sommes dans un schéma un peu de croissance, mais j'ai l'impression que, ce qui a été pris, c'est le prolongement de ce qui s'est fait dans le passé, en essayant de moduler, dans les années qui viennent, par rapport à la conjoncture économique. Ça, c'est ce que j'ai un peu compris par rapport à l'exposé, mais je pense qu'il peut y avoir d'autres événements forts.

Par exemple, imaginons que, demain, les politiques soient plus volontaristes pour le développement des transports publics, au détriment de la route ; imaginons, par exemple, que quelqu'un nationalise les sociétés d'autoroute pour prélever un péage qui permette le développement des transports collectifs, ce qui ne serait pas aberrant dans le contexte du réchauffement climatique ou de la hausse du coût du pétrole. Nous pourrions imaginer vraiment une politique volontariste là-dessus et, du coup, ce modèle-là, je pense, serait complètement chamboulé.

L'autre élément, c'est que ce problème de hausse du pétrole ou ces problèmes climatiques obligeront à avoir des politiques de réduction du trafic automobile parce que, dans les transports, il y a l'automobile, mais il y a aussi l'aérien qui pèse très lourd en terme de contribution à l'effet de serre, alors que le train, c'est très petit. Là, il y a aussi vraiment des questions à se poser.

Mme LARIVAILLE

Très bien. Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU

Je n'ai pas bien saisi ce que m'a dit Monsieur ORUS. J'estime que, si nous faisons 10 circulations aller – retour entre Limoges et Poitiers, c'est finalement ce qui existe aujourd'hui entre Brive – Limoges et Paris, en passant par Orléans. Le chiffre de 150.000 me paraît donc peu crédible.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Si j'en crois Monsieur GRESSIER, cela semble, effectivement, résulter du fait que, dit-il, « dans le domaine ferroviaire, les prévisions de trafic sont compliquées, difficiles, bien connues de la SNCF, moins bien connues ailleurs », et je pense que c'est moins bien connu ailleurs. Je ne sais pas, mais je vais peut-être profiter de la présence de Monsieur LEBOEUF, puisque c'est bien connu de la SNCF, peut-il m'apporter une réponse à ce niveau ?

Mme LARIVAILLE

Nous dévions un peu quand même, mais allez-y Monsieur LEBOEUF.

M. LEBŒUF - Directeur du développement de la division Voyageurs France-Europe, SNCF.

La méthodologie des prévisions de trafic à la SNCF repose essentiellement sur l'utilisation de 2 modèles :

- un modèle qui explique la concurrence entre le fer et l'avion et qui permet de déterminer quelle part du transport aérien va se reporter sur le chemin de fer ;
- un modèle gravitaire qui « inflat » le trafic, l'inflation du trafic provenant soit de la route, soit de l'induction de mobilité.

Les modèles que RFF a utilisés sont de même nature que ceux que la SNCF utilise habituellement. Il est évident qu'il y a inflation de trafic chaque fois qu'il y a amélioration de l'offre ferroviaire. Il y a bien amélioration de l'offre ferroviaire sur Paris - Limoges ou Paris - Brive et donc, là, il y a inflation de trafic. RFF a cité des chiffres de trafics nouveaux de l'ordre de 500.000 voyageurs.

Par contre, sur les relations comme Paris - Châteauroux où là, l'offre se dégrade nécessairement puisque l'essentiel de la desserte se fera par Poitiers et non plus sur l'axe actuel, l'inflation est négative. Il y a donc une baisse de trafic. RFF l'a apparemment évaluée à 150.000 voyageurs.

C'est effectivement le solde entre l'inflation sur Limoges - Brive et la perte de trafic sur Châteauroux et les villes intermédiaires qui doit être pris en compte dans le bilan socio-économique. Du point de vue méthodologique, je pense que RFF a bien appliqué cette méthode-là.

Après, tout est dans l'application des modèles évidemment puisque, là, nous pouvons avoir des élasticités différentes, mais c'est vraiment un problème d'expertise.

Mme LARIVAILLE

Merci.

M. SALIN

Limoges, le 27 novembre 2006

14

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je voudrais dire que, certes, les études de trafic ferroviaire sont très complexes et nous avons eu des contacts fréquents avec la SNCF lorsque nous avons mené nos études. C'est tout ce que je voulais rajouter.

Mme LARIVAILLE

Merci pour cette précision. Monsieur ORUS, vous répondez à Monsieur BERTRAND.

M. ORUS

Concernant la prise en compte de scénario de rupture, en quelque sorte, que vous évoquiez tout à l'heure dans votre commentaire, il est exact que, dans ce travail de modélisation des trafics que nous avons réalisé à un horizon d'une dizaine d'années, nous avons raisonné, effectivement, sur des évolutions tendanciennes, mais qui ne sont pas des prolongements de tendances parce que, déjà, nous avons intégré une augmentation du prix des carburants récemment constatée depuis 2 ans qui a impacté, en particulier, en 2005, le trafic routier. Il faut savoir qu'en 2005, pour la première année depuis au moins 10 ou 15 ans, la circulation routière n'a pas augmenté, alors qu'il y avait une croissance économique.

De son côté, le trafic ferroviaire de longue distance a augmenté d'environ 4 % par an, alors que le trafic routier était quasiment stable. C'est quelque chose à souligner, qui montre le premier impact des prix des carburants sur l'évolution du comportement de déplacement des gens. Ça, c'est déjà pris en compte partiellement dans nos modèles, et la prévision de trafic que nous avons faite en a tenu compte.

Naturellement, si l'on rajoutait à cela des taxes supplémentaires ou des péages supplémentaires, effectivement, cela reviendrait à accroître le coût du transport routier de voyageurs ; ça accroîtrait le coût des déplacements et donc, ça aurait vraisemblablement pour effet, dès lors qu'il y a une offre ferroviaire de qualité en face, d'accroître les transferts modaux en faveur du ferroviaire, et avec tous les effets bénéfiques qu'il peut y avoir derrière, les effets en terme de gain de sécurité, les effets en terme d'effet de serre, de pollution de l'air qui seraient d'autant évités.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur THEPIN.

M. THEPIN

Bonsoir. Monsieur ORUS, je voudrais savoir d'où vous tirez votre chiffre de 2,2 millions voyageurs d'ici 2016 puisque, lorsque nous lisons le document de synthèse que vous avez fait sur les études de trafic en 2006, il y a un premier tableau qui s'appelle le « tableau n° 16 » où nous avons un certain nombre de voyageurs et puis, quand nous sommes en 2016, nous ne retrouvons pas ces 2,2 millions.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
C'est vrai que, dedans, vous avez mis les villes de Châteauroux et de Vierzon, mais j'espère quand même qu'elles ne font pas parti des 2,2 millions parce que ça serait un petit peu particulier.

Moi, j'ai pris ces 2 tableaux et j'ai regardé la proportion du fer et de la route. En 2002, d'après vos estimations, le fer représenterait 45,15 % du trafic et, en 2016, 45,82 %, c'est-à-dire qu'en fin de compte, vous ne gagnerez même pas 1,48 %.

J'insiste sur la question que vous a posée Monsieur PAMBOUTZOGLOU. Depuis un certain temps, dans beaucoup de réunions, nous parlons du barreau Limoges - Poitiers, mais nous parlons aussi d'un autre trajet qui serait donc un TGV qui serait, dans un premier temps, Paris - Châteauroux et qui mettrait aussi Limoges à 2 heures. Ce projet-là mettrait aussi des villes comme La Souterraine, Argenton, etc. dans le circuit. J'insiste là-dessus et je demande quand même que vous nous disiez pourquoi vous ne faites pas les mêmes études pour ce projet.

Dans votre projet, du fait des démissions de trafic sur la liaison historique Paris - Limoges - Toulouse, il y aurait inévitablement un report du trafic ferroviaire sur la route.

Mme LARIVAILLE

Monsieur THILLET, sur le même sujet, et nous ferons une réponse globale.

M. D. THILLET

Merci Monsieur THEPIN. La demande d'étude est faite, je l'ai remise effectivement à Châteauroux à Madame la Présidente. A Châteauroux, nous étions 1.500.

En fin de compte, vous nous faites un aveu, Monsieur ORUS, comme quoi la rentabilité de la ligne Poitiers - Limoges n'existe que par la minoration de l'axe vertical historique. Vous l'écrivez dans les études socio-économiques « évaluation de la demande » : « de plus, l'effet fréquence doit également tenir compte du remplissage des trains. Celui-ci peut être analysé à partir de l'axe radial ». Vous le trouvez à « évaluation de la demande », à la page 111. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est vous, enfin, ce sont les études.

Lorsque vous dites que l'on perd 150.000 voyageurs par an, c'est sûrement plus et, une fois encore, si l'on n'avait pas cet axe radial, vous n'auriez aucune rentabilité. De toute façon, il n'y a aucune rentabilité économique dans le projet Limoges - Poitiers en fonction de l'investissement ; nous sommes en train de travailler dessus et nous allons aboutir. Vous verrez que votre axe n'est absolument pas rentable, contrairement au nôtre. Nous vous le prouverons, vous verrez ; nous sommes en train de faire les calculs, tant sur la population, les études de trafic.

Au niveau de la population de Châteauroux, à la page 66, toujours « évaluation de la demande », vous avez un tableau où vous mettez Châteauroux - Ile-de-France, trafic fer 2002, parts de marché 2002 43 % - trafic route 446.000. Si le fer prend 30 % au trafic route, nous nous retrouvons avec 133.800 voyageurs en plus, ce qui nous fait une part de marché de 60 %, ce qui veut bien dire que notre axe est rentable. Une fois encore, c'est cet axe-là qui rentabilise le vôtre, ce qui veut bien dire que

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
l'investissement de Poitiers – Limoges n'est pas rentable tel qu'il est actuellement. Vous êtes obligés de prendre la clientèle sur quelque chose d'existant pour le rentabiliser, et vous appauvrissez, vous asséchez l'axe historique.

Si vous n'aviez pas cet axe historique, il ne serait pas question de Poitiers – Limoges car ce ne serait absolument pas rentable et ça ne le sera jamais ; ça ne sera jamais rentable. Ce n'est pas l'itinéraire idéal pour faire Paris – Limoges en 2 heures, en passant par Poitiers ; depuis le début, nous vous le disons, nous allons vous le prouver parce que nous sommes dessus. Nous allons nous servir de tout ce qui a été dit. Les trafics de l'Ile-de-France sont plus importants pour Limoges, vous avez 59 % de Limoges avec l'Ile-de-France. Brive, vous avez 66 %, Cahors 57 %, Tulle 35 %, Rodez 55 %, Aurillac 60 %, avec l'Ile-de-France. Passant par Poitiers, on est obligé d'avoir un axe qui n'est pas rentable, mais nous y reviendrons, je vous le promets, nous sommes dessus, nous y travaillons dur.

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur ORUS.

M. ORUS

Je vais d'abord apporter une réponse à Monsieur. Concernant le chiffre de 2,2 millions, il se trouve page 20, tableau 11 dans le rapport de synthèse.

2,2 millions, c'est le résultat de quoi ? Sur cet axe, nous sommes sur les trafics radiaux principalement, comme je l'avais indiqué à la réunion du 28 septembre 2006. L'essentiel des trafics, environ 80 %, c'est du trafic radial, c'est donc du trafic entre Limoges – l'Ile-de-France, Limoges – Nord de la France, du trafic Rodez – Ile-de-France, du trafic Nord du Lot - Ile-de-France, du trafic Nord de la Dordogne - Ile-de-France, etc. Le gros du trafic, il vient de ce trafic radial.

A ce trafic radial, s'ajoute un trafic régional, notamment entre Poitiers et Limoges ainsi qu'entre Poitiers et les villes situées au Sud de Limoges. Mais le trafic régional représente une proportion bien moindre que le trafic radial. Voilà donc l'origine des 2,2 millions.

Pour ce qui concerne la rentabilité du projet, d'abord, nous allons en parler tout à l'heure. Je ne voudrais pas anticiper, mais la rentabilité, c'est la combinaison de deux choses : ce sont les coûts, les dépenses d'investissement avec des avantages que l'on aura dans le futur. C'est la mise en balance de ces deux éléments qui conduit à l'évaluation de la rentabilité du projet.

Dans le cadre du Poitiers – Limoges, effectivement, nous avons une rentabilité ou un équilibre économique du projet qui résulte du fait que le Poitiers – Limoges, la ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges permet de gagner une heure par rapport à l'Ile-de-France et au-delà, d'une part, et, d'autre part, correspond au fait que nous sommes sur un projet qui n'est pas de grande ampleur en terme d'investissement.

M. THILLET

Limoges, le 27 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Dans l'étude que l'on vous fournira, vous verrez que le coût de l'investissement est moins élevé par notre axe que par l'axe de Poitiers - Limoges. Nous vous amènerons les preuves de la rentabilité.

Mme LARIVAILLE

Bien. Nous pouvons l'espérer quand cette étude, avant la fin du débat ?

M. THILLET

Oui, bien sûr, avant la fin du débat.

Mme LARIVAILLE

D'accord, merci. Monsieur CANIAUX.

M. CANIAUX - Président d'ALTRO

Je pense que ce problème de rentabilité ne fait plus aucun doute, dès le moment où nous prenons en compte la transversalité. Là aussi, c'est quelque chose d'important et c'est pour cela que nous insistons pour que cette transversalité soit prise au sérieux au plus haut niveau de l'Etat, avant même la fin du débat ou, à la fin du débat, de façon à ce qu'effectivement, il n'y ait plus de question possible sur la rentabilité ou pas de ce barreau. Encore faudrait-il qu'il y ait un mouvement qui s'opère pour que cette transversalité, dont certains feignent encore d'en ignorer l'existence, soit vraiment prise en compte.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur.

M. ROMECH - CFDT Transports Cheminots Limoges

Serge ROMECH, Cheminot CFDT à Limoges. Concernant les échanges, les flux entre le Sud de Limoges, le Limousin en général, il y avait une carte montrant tout le Nord et l'Est, et la zone de départ, la zone qui nous concerne, le Limousin et les départements limitrophes. Je vois que vous avez fait des limites qui correspondent aux départements, mais c'est une théorie.

Est-ce que vous avez fait l'étude sur le trafic, l'influence et les échanges qu'il y a entre la branche Toulouse - Limoges et Limoges - Paris, depuis la mise en place du

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public TGV Atlantique Paris - Tours ? Est-ce que nous avons des chiffres sur la baisse du trafic importante entre l'axe Paris - Tours ?

Les gens qui vont aux alentours de la Dordogne, du Lot et un peu de la Charente, depuis 1989, date de la mise en place du TGV, quand les clients occasionnels demandent un trajet Périgueux-Paris, on leur propose le Paris - Bordeaux systématiquement. Nous avons donc eu une influence néfaste, nuisible sur l'axe Paris - Limoges - Toulouse qui est l'axe Nord - Sud, notre fameuse voie historique, donc une baisse du trafic importante due à l'obligation pour les voyageurs de passer par Bordeaux, plus de TGV, plus rapide, le prix, je ne sais pas trop.

Dans 10 ans, nous n'aurons plus l'effet TGV, ça sera l'effet de vitesse entre Tours et Bordeaux, ça sera encore plus important et les gens qui sont de la Dordogne ou du Lot passeront par Bordeaux. Est-ce que ça, ça a été étudié, la baisse du trafic depuis 1989 ?

M. ORUS

D'abord, la représentation de la carte, c'est une représentation schématique des différentes zones géographiques qui ont servi d'aire d'étude, mais il est évident que, comme je le disais tout à l'heure, nous raisonnons en termes de trafic puisque nous connaissons les trafics d'une manière générale. Le trafic émis entre ces 2 zones, vient principalement des pôles urbains. En fait, il faudrait faire un sous-ensemble à l'intérieur de cet ensemble et répartir des trafics échangés entre les différents pôles urbains. Ça, c'est le premier élément de réponse.

Deuxième élément de réponse : pour ce qui concerne les trafics de Périgueux vers le Nord, nous les avons pris en compte dans nos études parce que nous considérons que Périgueux devrait être plus près de Limoges que de Bordeaux, même s'il y a plus de fréquences pour faire du Bordeaux - Paris que depuis Limoges. Néanmoins, comme ils seront plus près de Limoges, les voyageurs auront tendance à prendre le train sur Limoges.

Pour ce qui concerne Cahors, par exemple, les gens du Nord du Lot, plus précisément, là, nous avons fait la répartition suivante, c'est que les gens de Cahors, pour aller sur Paris, auront un double choix : soit remonter par Brive - Limoges, soit redescendre à Montauban puisque nous avons fait l'hypothèse qu'il y aurait la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et donc, avec une gare à l'extérieur de Montauban. Pour les gens de Cahors, nous les avons répartis en deux et, dans ce projet Poitiers - Limoges, nous n'avons considéré que la moitié du flux Cahors - Ile-de-France. Voilà ce que je peux déjà apporter comme premier élément de réponse pour vous dire comment nous avons pris en compte cette segmentation des flux en fonction des projets et en fonction des temps, des coûts d'accès et des fréquences naturellement entre des zones comme le Nord de la Dordogne, le Nord du Lot, etc. et Limoges.

M. ROMECH

Bien, l'explication est donnée, mais la question que j'ai posée n'est pas entièrement satisfaite parce que vous ne m'avez pas dit s'il y avait eu une étude de faite sur la baisse du trafic Paris - Toulouse, via Limoges, depuis la mise en place du TGV

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Atlantique Paris – Tours parce qu’il me semble, depuis 15 ans, qu’il y a une baisse importante ; les trains s’arrêtent à Brive, maintenant s’arrêtent à Limoges. Nous voyons que, rien que pour la ligne nouvelle Paris – Tours, il y a eu une baisse très importante du trafic Nord – Sud. Est-ce que la mise en place de Tours – Bordeaux n’a pas encore diminué très nettement ce flux entre Brive - Limoges – Paris ?

Je crois qu’il y a 11 allers- retours Limoges – Paris ; est-ce que ça part de Limoges ou de Cahors ?

M. SALIN

Concernant la desserte, il y aura 11 départs de Brive et il y aura 2 TGV qui seront prolongés sur Cahors. Il y aura donc 2 départs de Cahors et 11 départs de Brive. Il y en a 2 qui partiront de Cahors, qui s’arrêteront à Brive et qui passeront à Limoges, et il y en a 9 qui seront terminus Brive et qui feront Brive – Limoges – Poitiers.

M. ROMECH

Donc l’ex Cahors – Limoges, déjà, ne représente que 20 %. Ma question de départ, vous n’y avez pas répondu. La partie Sud de Paris, Paris – Cahors est délaissé. Nous avons l’impression que ce barreau Poitiers – Limoges, c’est une impasse parce qu’il n’y a pas de prévision sur Limoges – Cahors. Cette mise en place de barreau va encore affaiblir le trafic entre Cahors et Limoges. Je ne reviendrai pas sur la partie Nord de Châteauroux, je suis d’accord avec tout ce qui a été dit ; je ne parle pas de Guéret, de la Creuse et de l’Indre qui sont aussi intéressés, mais l’axe Sud Limoges – Toulouse est délaissé. Nous avons l’impression que l’on n’en parle pas.

Mme LARIVAILLE

Monsieur BERTRAND.

M. BERTRAND

Je trouve que c’est très intéressant ce type de question. Evidemment, depuis que le TGV Paris – Toulouse par Bordeaux a été mis en place, les voyageurs ne passent plus par Limoges et Brive. Moi, ce que je trouve de chroniquement désespérant, c’est le manque de réponse de la SNCF par rapport à ce genre de situation où, justement, nous aurions pu avoir une politique volontariste de développement des transports entre Limoges et Toulouse.

Ça pose aussi une question : quel que soit le point de passage du train, on raisonne souvent desserte vers Paris et, justement, là, il faudrait se poser la question quand il va y avoir le TGV qui arrive à Limoges, c’est de savoir l’effet réseau et réutiliser les dessertes existantes. Par exemple, Limoges – Toulouse, moi, je me désespère que l’on ne se soit pas occupé de l’amélioration du Limoges – Toulouse. Evidemment, si un TGV se fait entre Limoges et Paris, ça serait quand même bien de voir quelles améliorations de desserte il peut y avoir pour relier Limoges à Toulouse, pourquoi pas

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Limoges – Orléans, pourquoi pas Orléans – Toulouse. Là, il y a vraiment une réflexion, un effort à faire pour que les transports se fassent en réseau et non pas simplement sur un axe Paris – Limoges.

Michel LEBŒUF

Nous allons peut-être reprendre les choses au début. Prenons l'axe Paris – Toulouse : de Paris à Limoges, il est certain que la desserte grande ligne va baisser puisqu'elle va être déviée par Poitiers. Je ne sais pas quelle desserte résiduelle restera sur cette ligne. Je mets à part le cas de Paris – Orléans qui fait parti du grand bassin parisien et qui a sa desserte propre, mais, entre Orléans et Limoges, la desserte va baisser, il restera certainement quelques trains ; il faudra voir aussi ce que les Régions Centre et Limousin veulent mettre comme TER, mais la desserte grande ligne baissera, c'est incontestable.

La desserte de Limoges, elle, va donc être déviée par Poitiers. Elle va être améliorée puisque, aujourd'hui, nous sommes à 2 heures 50 et nous serons à 2 heures en TGV par Poitiers.

Celle de Brive, c'est une heure de plus que Limoges. Brive va gagner et donc, là aussi, la desserte va être améliorée.

Si nous descendons encore un petit peu, nous arrivons à Cahors, encore une heure de plus, et nous nous apercevons que, là, nous sommes à 4 heures, alors que, quand nous aurons le SEA plus le Bordeaux – Toulouse, Paris – Toulouse se fera en 3 heures et Cahors – Paris par Toulouse sera à peu près dans le même temps que par Limoges et Poitiers. Sauf que, à Cahors, il n'y aura en gros que 2 TGV qui viendront de Limoges, alors que la fréquence sera très forte sur Toulouse. Même si les temps sont équivalents, normalement, il devrait y avoir plus de gens vers Toulouse. Ça ne sera peut-être pas tout à fait dans la proportion des fréquences parce que, si nous partons de Cahors pour aller à Paris via Poitiers, nous restons dans le même train ; si nous passons par Toulouse, nous avons une correspondance à Toulouse, c'est un peu plus fatigant ; c'est peut-être le même temps, mais plus fatigant.

Effectivement, Cahors, c'est la limite de pertinence du projet, du barreau Poitiers – Limoges. Il est évident que, pour les 2 trains qui iront à Cahors et qui ont été évoqués, vraisemblablement, il y en a un qui sera le matin très tôt ou le soir tard ; nous ne le ferons pas dormir à Cahors, nous le ferons dormir à Toulouse et il y aura quand même une relation ou deux qui seront maintenues sur Limoges – Toulouse, mais en fin de journée ou en début de journée puisqu'il faut assurer le roulement des rames. Voilà à peu près comment le trafic va se partager.

Maintenant, je réponds à une question que j'ai entendue tout à l'heure, c'était « quel avait été l'impact du TGV Atlantique sur le trafic Paris – Toulouse ? ». Là, c'est clair, le trafic Paris – Toulouse, il ne passe plus sur la ligne, à quelques exceptions près. Il reste très peu de gens sur la ligne Paris – Limoges qui vont jusqu'à Toulouse. L'essentiel, en très grande majorité, passe par Bordeaux parce que c'est plus rapide. La clientèle, elle choisit, en général, l'itinéraire qui est à la fois le plus rapide, le moins fatigant. Elle peut éventuellement aussi faire ce que nous appelons un « trade off » avec le prix ; si, effectivement, c'est un peu plus cher d'aller par Bordeaux, certaines personnes peuvent préférer garder l'itinéraire via Limoges, mais, dans la très grande majorité, le trafic de Toulouse a déjà basculé par Bordeaux.

M. ROUSSEAU - Directeur Régional Centre – Limousin, Réseau ferré de France

Je voulais juste apporter un petit complément parce qu'il y avait une question sur l'effet réseau. Ça n'est pas dans la présentation succincte que nous avons faite là, mais nous l'indiquons à chaque fois. Le gain d'une heure de temps gagnée à Limoges, il peut être répercuté sur Ussel, sur Tulle, sur toutes les villes qui sont desservies actuellement par des TER parce que le gain de temps obtenu à Limoges ou à Brive se répercute sur l'ensemble de l'étoile et ça vaut jusqu'à Rodez et des relations plus éloignées, même en dehors de la Région Limousin.

M. SALIN

Voilà une animation qui montre l'effet de la diffusion : le TGV arrive à Limoges ; de là, il y a le CIEL et puis toutes les correspondances TER. Il y a une diffusion déjà au sein de l'agglomération avec les transports en commun, il y a une diffusion que nous avons représentée avec le réseau TER, mais il peut y avoir un autre niveau de diffusion avec les cars régionaux.

Le TGV poursuit jusqu'à Brive par la grande vitesse, mais nous avons le même phénomène sur Tulle, Aurillac et Rodez. Et le TGV, dans 2 circulations, descend sur Cahors.

Avec les complémentarités que nous avons avec les différents réseaux de transport, Limoges est loin d'être un cul de sac, au contraire, nous descendons très loin puisque l'effet de la LGV se fait ressentir en terme de temps de trafic jusqu'à Cahors, jusqu'à Rodez et Aurillac puisque, sur ces villes, nous avons des gains de temps d'une heure par rapport au temps actuel, donc une diffusion large de la grande vitesse.

Mme LARIVAILLE

Monsieur CANIAUX et Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. CANIAUX

Pour une fois, je ne vais pas parler de transversalité, je vais parler de l'axe historique parce que, à ALTRO, nous nous soucions aussi de l'axe historique car pour nous, la desserte, c'est un tout. C'est vrai que ce barreau va dynamiser l'ensemble et nous amener à revoir toutes les dessertes.

Qu'est-ce que nous prévoyons à l'horizon 2016 sur l'axe historique ? Ce n'est pas moins de 16 allers retours entre Limoges et Paris, et cela nécessitera 7 rames, plus 2 de réserves, donc 9 rames ; pour le Sud, sur Limoges – Toulouse, étant donné que

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public nous avons déjà 11 TGV qui viendront sur Brive, nous prévoyons 8 allers retours sur Limoges – Toulouse, avec 4 rames, plus une de réserve. Voilà ce que nous prévoyons. Pour les TER, etc., il faudra voir comment financer, mais je pense aussi que ce genre de service, il est optimisé, il n'est pas appelé à perdre de l'argent, nous devons être capables, même pour du service public, de tendre vers l'équilibre.

M. PAMBOUZOGLU

Par rapport à l'effet réseau dont vous parlez en disant « Limoges ou Brive ne seront pas des culs de sac », vous mettez en avant la possibilité, effectivement, de connexions nouvelles TER.

M. SALIN

Pas forcément nouvelles, mais existantes.

M. PAMBOUZOGLU

Il faudra une réorganisation du TER en fonction de ce que vous aurez prévu, sauf que le TER, il est organisé aussi pour répondre à du domicile – travail, domicile – études ; c'est ça, pour l'instant, son niveau de pertinence.

Il y aurait, effectivement, un nouveau domaine de pertinence, sauf que rien n'est prévu pour le situer dans le cadre existant du TER, c'est-à-dire un périmètre conventionné. Si nous devons payer pour la ligne Limoges – Poitiers et si, en plus, il faut payer pour les réorganisations en terme de TER parce que l'Etat, d'après les éléments d'information que nous avons par rapport à la mise en place du TGV Est, l'Etat n'intervient que partiellement sur les modifications au niveau du TER ; il n'y a que 60 % des compensations qui sont prises en compte.

Mon collègue de la Région Champagne – Ardennes, le Président de Champagne – Ardennes a demandé à l'ensemble des Régions de poser la réalité de ce problème qui constitue, pour elle, 15 % de point de fiscalité ; ce n'est pas neutre. Et donc, nous aimerions aussi savoir quelles sont les implications de ce que vous prévoyez là-dessus parce qu'il y a, non seulement à financer le trafic voyageurs qui est un trafic déficitaire, le TER est déficitaire, même si, effectivement, il a pour but d'amener en correspondance au niveau des TGV, mais, en même temps, il faudra que nous financions du matériel supplémentaire. Ça, ce n'est pas étudié.

Vous nous offrez des possibilités qui sont du domaine virtuel « nous pourrions faire... », mais il n'y a rien d'étudié dans ce domaine. Vous me direz « nous avons le temps ; d'ici la réalisation de la LGV, nous pouvons mettre tout cela en place », encore faudrait-il que nous ayons des explications sur la méthodologie à mettre en place et en œuvre, c'est-à-dire quelles seraient les compensations financières pour les Régions, étant entendu que, nous, à l'heure actuelle, avec la conception du TER, nous sommes à la limite des possibilités d'intervention au niveau financier.

M. SALIN

Monsieur PAMBOUTZOGLOU, vous comprendrez bien qu'aujourd'hui, il est un peu prématuré de définir les schémas de desserte TER et les correspondances ; nous n'en sommes pas encore à fixer les horaires d'arrivée et de départ des TGV.

Ce que nous évoquons, certes, est un principe, je vous l'accorde, mais c'est un principe qui naît de l'expérience et ce que nous avons pu voir par ailleurs. Nous remarquons que, lorsque le TGV arrive, il y a une réorganisation des transports autour des gares qui sont desservies par le TGV. Ça, c'est un fait historiquement prouvé.

Nous disons qu'il y aura complémentarité. De là à définir les modalités, vous m'accorderez que nous sommes encore relativement tôt. Pour ce qui est des mesures de compensation, là aussi, par rapport au dossier qui nous occupe aujourd'hui, il est encore trop tôt pour le dire.

Mais je vous accorde que nous sommes dans un schéma de principe, mais qui naît, qui est défini par l'expérience que l'on a, et nous commençons à avoir aujourd'hui un bon retour de ce qui se passe dans les gares desservies par le TGV.

M. THEPIN

Sauf que, dans votre schéma par Guéret qui se trouve au Nord, vous oubliez totalement les liaisons qu'il peut y avoir au Nord de Limoges et qui vont se transformer d'un trafic national en trafic régional. Les liaisons qui vont être avec La Souterraine, Argenton-sur-Creuse, Châteauroux et peut-être même Vierzon, elles vont changer de nature. Vous parlez toujours du Sud, mais vous ne parlez jamais du Nord.

Mme LARIVAILLE

Merci. Nous allons peut-être changer de sujet.

M. THILLET

30 secondes. Pourquoi nous ne parlons jamais du Nord ? Parce qu'ils cherchent absolument l'argumentation pour rentabiliser le projet Poitiers - Limoges, comme il n'y a aucune possibilité de rentabilité sans la clientèle du Nord, la clientèle voyageurs. Donc tous les arguments se tournent vers le Sud. Je suis persuadé qu'à terme, Cahors, Montauban, il n'y aura plus de TGV qui iront jusqu'à Cahors.

Mme LARIVAILLE

Monsieur THILLET, nous arrêtons, s'il vous plaît. Monsieur lève le doigt.

M. BETTON

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je pense qu'il faut comparer ce qui est comparable. Si nous comparons la liaison par l'axe historique et le barreau, le barreau intégré avec les T3A permet aux Castelroussins et, a fortiori, aux Sostraniens, d'accéder à Lyon, d'accéder aussi à bordeaux, à l'Espagne, à l'Europe. Dès lors que nous intégrons le barreau dans la transversale T3A, nous ne comparons pas les mêmes choses.

Mme LARIVAILLE

Bien, nous arrêtons et nous passons au calcul du bilan socio-économique, s'il vous plaît, Monsieur ORUS.

Bilan socio-économique

M. ORUS

Je vais avancer dans la présentation. Les données de trafic et les résultats de trafic constituent les données d'entrée de l'étude économique qui suit. L'évaluation économique, elle a 2 principales composantes :

1. la première composante, c'est celle qui consiste à établir le bilan socio-économique des variantes que nous étudions ;
2. la deuxième composante consiste à prendre en compte un certain nombre d'effets non monétarisés, notamment les effets d'aménagement du territoire.

L'évaluation économique, c'est l'ensemble de ces 2 éléments.

➤ Le bilan socio-économique

Le bilan socio-économique consiste à comparer, d'un côté, les coûts d'investissement et les coûts d'infrastructure notamment avec la somme des avantages attendus du projet.

De ces avantages, nous allons retrancher les coûts d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure, du matériel roulant, etc.

Nous faisons donc la comparaison de ces 2 termes et nous en tirons le bilan pour la collectivité. Quand nous parlons de bilan pour la collectivité, ça veut dire que nous allons regarder les effets du projet sur les différentes personnes ou agents économiques qui sont concernés par le projet. Il y a d'abord les voyageurs qui sont les premiers concernés ; il y a, ensuite, les opérateurs ferroviaires, l'entreprise ferroviaire, dans le cas présent, la SNCF ; il y a le gestionnaire d'infrastructures, donc RFF ; il y a ce que l'on appelle les tiers, pour désigner ici la prise en compte des effets en terme de pollution de l'air, en terme de sécurité, en terme d'effet de serre ; il y a l'impact également sur les collectivités publiques. Nous faisons donc la somme des avantages et des recettes de ces différents agents économiques et nous en tirons un certain nombre d'indicateurs de rentabilité qui permettent d'avoir un premier éclairage sur l'opportunité du projet, ainsi que sur sa date de réalisation.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Les évaluations économiques, elles font l'objet d'un cadrage réglementaire assez précis puisque, au départ, le texte de base, c'est la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, ainsi que son décret d'application de l'article 14 de cette même loi. Cette loi a fait l'objet d'un certain nombre de modifications qui sont également prises en compte. Ce cadre législatif et réglementaire sert pour établir des instructions et, en particulier, nous avons utilisé l'instruction la plus récente qui existe dans ce domaine et qui est l'instruction-cadre du 25 mars 2004 sur l'harmonisation des méthodes d'évaluation des grands projets de transport, instruction-cadre qui a fait l'objet d'une mise à jour en mai 2006. C'est donc tout ce dispositif réglementaire qui est utilisé pour faire les évaluations économiques des grands projets ferroviaires.

Les hypothèses sont naturellement les mêmes que celles qui ont été utilisées dans la prévision de trafic, donc une hypothèse de croissance du PIB de 1,9 % par an, des hypothèses également faites en matière d'évolution des prix des carburants, etc.

Ensuite, ces prévisions de trafic, nous les rentrons dans les outils d'analyse économique, ce qui permet de sortir les bilans socio-économiques. Le bilan socio-économique, il est ici représenté. Sur l'échelle de gauche, nous avons la représentation du bénéfice actualisé pour la collectivité, pour les différents scénarios, le scénario central, le scénario Nord et le Scénario Sud. Sur l'échelle de droite, nous avons le taux de rentabilité socio-économique du projet.

Les évaluations ont conduit à avoir un scénario central qui a un bénéfice actualisé qui est très, très proche de l'équilibre, ce qui veut dire que la somme actualisée des avantages attendus de ce projet est à peu près égale à l'ensemble des dépenses d'infrastructure engagées. Nous avons donc un bénéfice actualisé qui est de l'ordre de moins 10 millions d'euros, qui est donc très proche de zéro.

Dans les autres cas, le scénario Nord et le scénario Sud, nous avons, malgré un coût de projet un peu plus faible, nettement moins d'avantages et donc un bénéfice pour la collectivité qui est nettement moins bon puisque nous avons un déficit de 300 millions d'euros et environ 250 millions d'euros, respectivement pour les scénarios Nord et Sud.

De ces indicateurs, nous tirons le taux de rentabilité socio-économique qui varie entre 2,2 et 3,3 % pour le scénario central.

A cela, nous opérons un certain nombre de tests de sensibilité pour voir comment réagissent les indicateurs de rentabilité par rapport à des variations de paramètres fondamentaux. Un premier paramètre, c'est le paramètre du coût du projet. Si le coût du projet était réduit de 10 %, par rapport au scénario central, le bénéfice actualisé serait accru de 190 millions d'euros, il serait donc positif, et le taux de rentabilité socio-économique passerait à 3,7 % contre 3,3 % dans le scénario central.

Nous pouvons également faire les mêmes tests de sensibilité sur les autres scénarios, scénario Nord et scénario Sud et, naturellement, le sens de la variation serait le même.

Un autre élément qui est très important, c'est la variation du temps de parcours. Nous avons testé une augmentation du temps de parcours de 10 minutes, toujours par rapport au scénario central. La réaction des voyageurs est relativement vive puisqu'une augmentation du temps de parcours entraîne des pertes et une diminution des trafics relativement importante, et conduit à dégrader fortement le bilan socio-économique puisque nous arriverions à un bénéfice actualisé très négatif de moins

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
470 millions d'euros, avec un taux de rentabilité socio-économique de 1,8 %, ce qui est très bas.

➤ **Prise en compte des effets d'aménagement du territoire**

Au-delà du bilan socio-économique qui constitue un premier élément d'éclairage dans le cadre de ce type d'évaluation, nous complétons l'analyse par la prise en compte des effets d'aménagement du territoire.

Les effets d'aménagement du territoire, ils procèdent d'abord d'une analyse des gains de temps. Les gains de temps, c'est ce qui est produit et fabriqué par le projet. Quand nous réalisons des lignes à grande vitesse, une des finalités, c'est de gagner du temps et donc, ces gains de temps induisent des gains d'accessibilité territoriale, c'est-à-dire qu'à partir d'un point du territoire, nous pourrions joindre beaucoup plus facilement d'autres points du territoire, nous pourrions joindre plus facilement plus de population ou plus d'emploi.

Plus d'accessibilité territoriale, c'est un certain nombre d'avantages potentiels, favorables au développement économique. Plus d'accessibilité territoriale, ce sont des facteurs supplémentaires de compétitivité territoriale, ce sont des facteurs supplémentaires d'attractivité, notamment par rapport à la localisation des entreprises. Les entreprises se localisent en regardant l'offre de transport, la présence ou pas de la grande vitesse. Ce n'est pas le critère fondamental, mais c'est un des critères de décision des entreprises pour ce qui concerne leur localisation.

Plus d'accessibilité, c'est également la possibilité et l'opportunité de donner aux entreprises un élargissement potentiel de leurs aires de marché. Elles ont la possibilité d'aller plus loin conquérir et prospecter des marchés dans le même temps de parcours naturellement.

Et puis, une meilleure accessibilité, c'est aussi plus de visibilité sur le plan touristique. Car elle peut entraîner des augmentations de courts séjours ou de déplacements dans les résidences secondaires.

La grande vitesse, c'est ce que nous avons vu par ailleurs dans les grands projets qui ont déjà été réalisés, la grande vitesse est, dans la plupart des cas, utilisée comme un catalyseur dans les projets de développement économique et les projets de développement urbain. Tout d'abord, le premier catalyseur, c'est que la grande vitesse s'accompagne d'un développement des réseaux complémentaires à la grande vitesse.

Mme LARIVAILLE

Tous ces points-là ont été déjà discutés dans le cadre d'une thématique, donc si vous pouvez passer.

M. ORUS

J'ai presque terminé. La grande vitesse favorise également les opérations d'aménagement urbain et de requalification autour des gares. Elle sert aussi de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public support à la mise en place de politique de promotion touristique ou de politique de promotion immobilière.

Mais tout cela n'est pas mécanique, n'est pas automatique : ce n'est pas parce que nous avons une ligne à grande vitesse que le développement économique supplémentaire ou additionnel va venir de manière automatique. Tout cela ne peut marcher que si les élus, et d'une manière plus générale, les décideurs ont la capacité à s'organiser, à anticiper l'arrivée de la grande vitesse et à définir l'ensemble des mesures d'accompagnement à mettre en œuvre pour maximiser l'ensemble des avantages apportés par la grande vitesse.

Je vous remercie de votre attention.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur ORUS. Des réactions par rapport à l'exposé de Monsieur ORUS ?
Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU

Madame la Présidente, je vous fais part de mon scepticisme quant à cette réunion, d'abord parce que, je vous l'ai déjà écrit à 2 reprises, la question du financement...

Mme LARIVAILLE

Nous y arrivons Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU

La question du financement est une question clé. Nous savons construire des lignes à grande vitesse partout. Le seul problème qui se pose, c'est le financement. Nous savons aussi quels sont les effets de la grande vitesse, ils ont été présentés à plusieurs reprises.

Or, sur cette question-là du financement...

Mme LARIVAILLE

Nous y arrivons.

M. PAMBOUTZOGLOU

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous y arrivons, mais en fin de débat. Nous y arrivons en fin de débat. Or, si j'ai bien compris, il y a des problèmes nouveaux en termes de financement qui vont se poser. Ces problèmes nouveaux nécessiteraient...

Mme LARIVAILLE

Monsieur PAMBOUTZOGLOU, nous allons arriver au financement. Je voudrais savoir s'il y a des réactions par rapport à ce que vient de dire Monsieur ORUS. S'il n'y en a pas, nous passons tout de suite au financement. Monsieur THEPIN.

M. THEPIN

J'ai des tableaux aussi, des moins 10, des plus 10, etc. Moi, je voudrais avoir quelques explications. D'abord, pour le bilan social socio-économique, nous sommes partis de plusieurs hypothèses, nous nous sommes rendu compte que l'on arrivait à un déficit plus ou moins important, c'est-à-dire qu'il correspondait à 10 allers retours par jour. Si nous prenons 8 allers retours par jour, nous sommes déficitaires, etc. Donc, nous sommes partis du bout, c'est-à-dire à partir de combien de trains nous pouvons être rentables sur cette ligne Bordeaux - Paris. Ça, c'est la première question que je voudrais poser.

Deuxièmement, toujours dans ces tableaux, nous parlons de document de base, plus 10 %, etc. et, à partir de ces 10 allers retours par jour, on nous parle de base. Mais c'est quoi le projet de base ? C'est quoi le moins 10 % d'investissement ? Nous sommes dans une espèce de théorie que, moi, je n'arrive pas à comprendre parce qu'on veut à tout prix imposer ce barreau.

Si, dans la salle, presque tout le monde est d'accord pour un TGV, nous sommes tous d'accord pour un certain nombre de choses, un certain nombre de personnes dans la salle, y compris dans d'autres endroits qu'à Limoges disent « chiche pour un TGV, mais qui irrigue bien le territoire du Limousin et du Centre ».

Mme LARIVAILLE

Posez votre question pour que nous puissions rapidement...

M. THEPIN

Ma question, c'est « c'est quoi la base ? », « c'est quoi le projet de base ? ».

Mme LARIVAILLE

Monsieur SALIN, le projet de base, allez-y.

M. SALIN

Le projet de base, c'est le projet d'une desserte de 11 TGV. Ce qu'il faut savoir, c'est que, lorsque l'on fait les études socio-économiques, nous testons, nous n'arrivons pas comme ça, nous ne trouvons pas la solution du premier coup. Nous faisons certaines hypothèses, nous bouclons, nous faisons des itérations, nous essayons de trouver l'optimum. C'est pour cela que vous avez des situations dans le dossier à 8 TGV, 10 TGV, 11 TGV. Nous faisons ce que nous appelons une première itération, nous regardons le résultat et, après, nous regardons les facteurs qui font varier ce résultat et comment nous pouvons l'améliorer.

Concernant le test de sensibilité à 10 %, nous l'avons fait ici dans le cas de l'option centrale, mais il pourrait être étendu à toutes les options. Un test de sensibilité, nous faisons varier un facteur, toute chose étant égale par ailleurs, et nous regardons le résultat. Généralement, les deux facteurs que nous faisons varier, c'est le niveau d'investissement et c'est le temps. C'est l'exemple que nous vous avons donné.

M. THEPIN

Excusez-moi, dans le prix de base, il y a d'abord le prix du billet et on ne parle jamais du prix du billet. Jusqu'à présent, nous n'avons eu aucune information là-dessus.

Vous parlez du péage. Le péage RFF, c'est aussi quelque chose qui fait parti de la base et, là-dessus, il y a un péage bas et il y a un péage haut. Nous n'avons jamais d'information vraiment là-dessus.

M. THILLET

Vous parlez d'investissement, de montant de l'investissement, mais vous ne parlez pas de rentabilité. Vous prenez un projet estimé moins cher, certes, mais vous ne parlez pas rentabilité, pour cause.

M. ORUS

J'ai parlé de rentabilité dans un double sens. Quand je parle de bénéfice actualisé, je parle de rentabilité car c'est un indicateur de rentabilité. Quand je parle de taux de rentabilité socio-économique, je parle de rentabilité. Les éléments qui ont été calculés permettent d'avoir un premier éclairage sur l'intérêt pour la collectivité de ce projet. C'est en ce sens que nous parlons de rentabilité, à partir d'un certain nombre d'hypothèses sur les prix des billets. C'est dans les études socio-économiques.

M. SALIN

Oui, c'est dans les études socio-économiques, et c'est clairement indiqué.

M. ORUS

Vous avez un tableau qui vous indique l'ensemble des prix des billets qui ont été pris en compte.

Mme LARIVAILLE

Si vous avez des questions précises à poser, vous les posez par écrit et RFF vous répondra. Nous arrêtons là, s'il vous plaît, pour passer au problème du financement.

M. THILLET

Combien y aura-t-il de TGV qui seront raccordés pour Bordeaux et La Rochelle ?

Mme LARIVAILLE

Monsieur THILLET, vous avez déjà posé 4 fois la question, au moins.

M. CANIAUX

Juste une petite question, s'il vous plaît. Ma question, c'est sur la section Sud. Je pense que la rentabilité n'a pas été exploitée à fond et, là, nous avons déjà demandé à avoir une rentabilité plus grande parce que, effectivement, moi, sur cette ligne, je mets des Limoges – Bordeaux en une heure, voire peut-être des Limoges – Toulouse qui se feraient en 2 heures par cet itinéraire. Je pense qu'il serait intéressant d'avoir la rentabilité totale de l'option Sud qui risquerait d'être moins mauvaise que celle qui a été présentée.

Mme LARIVAILLE

Je vous propose de poser vos questions par écrit. Nous passons tout de suite la parole à Monsieur PAPINUTTI qui va nous parler des problèmes de financement.

Modalités de financement des projets ferroviaires

Marc PAPINUTTI – Chargé de la Sous-direction des infrastructures ferroviaires et collectives, Direction Générale de la Mer et des Transports

Merci Madame la Présidente. En tout premier lieu, je voulais d'abord vous remercier d'être là à cette heure pour nous écouter sur des ateliers thématiques un peu complexes, je le reconnais, sur un débat d'opportunité du projet.

Sur le financement, je ne vais pas vous donner toutes les solutions, je vais juste partir déjà des acteurs institutionnels. Aujourd'hui, qui sont-ils ? Bien entendu, il y a RFF, le maître d'ouvrage qui assure la maîtrise d'ouvrage et les travaux. C'est lui qui possède et entretient le réseau. Il finance les projets, mais il finance les projets selon un mécanisme qui est un petit peu complexe, mais qui a été créé pour le protéger, pour éviter un endettement excessif de RFF. Donc, RFF participe à un projet, simplement au montant des péages qu'il peut percevoir, aujourd'hui, de la SNCF, peut-être, dans 30 ou 50 ans, avec d'autres opérateurs ; c'est déjà le cas, d'ailleurs, pour le fret qui est ouvert depuis mars 2006.

L'Etat, qu'est-ce qu'il fait ? Il met en œuvre la réglementation, il décide des projets ; vous avez certainement entendu parler du CIADT et des CIADT d'aménagement du territoire. Il fait leur programmation, il approuve les projets, donc c'est aussi une décision du Ministre des Transports, en général, d'accepter un projet, de l'approuver, de donner une décision. Un projet, ce n'est pas simplement le débat aujourd'hui, demain une enquête publique, etc. Ce sont des avancées qui se font au fur et à mesure avec, je le reconnais, des études parfois un peu ardues et complexes, mais, à tout moment, nous avons des étapes et pas simplement, aujourd'hui, le débat public et, demain, avec un temps assez long, la mise en service.

Bien entendu, il faut cofinancer. La participation de l'Etat, aujourd'hui, se fait par l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France). Les collectivités ont un rôle majeur. Bien entendu, elles sont consultées sur les projets, que ce soit pendant les débats ou pendant des concertations ou des consultations. Elles cofinancent les projets.

Aujourd'hui, la SNCF, elle a beaucoup de métier par rapport au ferroviaire, mais elle est d'abord, bien sûr, le transporteur et, dans une opération comme celle-ci, c'est elle qui portera le risque du trafic, c'est-à-dire savoir s'il y a des clients ou pas, par rapport à une desserte qu'elle proposera et, demain, avec une ouverture un peu plus complexe. Elle possède, bien entendu, une expertise dans les domaines ferroviaires et, bien entendu, nous la consultons régulièrement, à toutes les étapes, sur les aspects techniques et de transport.

En complément, aujourd'hui, pour que vous sachiez tout, la SNCF assure, pour le compte de RFF, ce que l'on appelle la gestion d'infrastructure déléguée, notamment l'opérationnalité au quotidien.

Sur les constructions, nous avons jusqu'à maintenant, dans le transport ferroviaire, un seul mode d'opération, un mode assez classique qui s'appelait le marché public.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public

Qu'est-ce qui caractérise un marché public ? D'abord, il y a un objet. Nous faisons plusieurs marchés publics sur un gros chantier. Il est, en général, de courte durée, c'est-à-dire que nous allons faire les travaux. Quand les travaux sont finis, nous faisons un quitus, nous terminons le chantier, et nous le payons. En général, dans le marché public, il n'y a pas de préfinancement. Il y a des marchés qui se succéderont ou des marchés en parallèle. Et puis, c'est un service rendu à la personne publique, c'est-à-dire que c'est quelque chose qui est bien défini, qui est classique. Dans le marché public, il y a quand même une chose, c'est que, dans une certaine limite, nous transférons un autre risque, c'est ce que nous appelons le risque de construction : par exemple, il y a un problème géologique non observé avant le marché ; il y a un risque, il peut être pris par le seul entrepreneur de BTP, mais il peut être aussi, selon les négociations ou la jurisprudence, être pris en compte par le maître d'ouvrage dès sa réalisation.

Depuis le début de l'année 2006, nous avons ouvert 2 autres concepts :

1. Premier concept : le contrat de partenariat, c'est ce que nous appelons noblement aujourd'hui le PPP (partenariat public - privé). Qu'est-ce que c'est ? Là, nous allons prendre la totalité, par exemple, d'une infrastructure, nous allons prendre plusieurs objets, plusieurs marchés. Nous n'allons pas prendre un contrat qui va être simplement la réalisation, mais qui va être peut-être la réalisation, la maintenance, pour une durée qui va être beaucoup plus longue ; c'est de même, d'ailleurs, pour la délégation de service public, ça peut être jusqu'à 50 ans. Le contrat de partenariat et la délégation de service public vont préfinancer ce que nous appelons un ensemble conception - réalisation - maintenance - gestion - les coopérations et mises en service. Il y a un service rendu et il y a encore, en général, un paiement public principal. Là, le partenaire du maître d'ouvrage va prendre, d'une part, le risque de construction dont je parlais tout à l'heure, mais aussi le risque de la performance, c'est-à-dire que, dans le contrat, il aura à assurer une indisponibilité d'un nombre d'heures maximum par an ou d'un nombre de jours maximum par an. Donc, dès le contrat, nous avons quelque chose, un ensemble qui est connu à un délai beaucoup plus long.
2. Deuxième concept : la délégation de service public, là, nous avons à peu près la même chose, c'est-à-dire des objets d'une durée plus longue, un financement, une conception - réalisation, la maintenance, la gestion, mais aussi l'exploitation du service, c'est-à-dire que, dans la logique du contrat de partenariat, c'est RFF et son GID qui font l'exploitation du service. Dans le cadre de la délégation de service public, nous allons jusqu'à l'exploitation du service, la relation directe à l'utilisateur ; un petit peu comme une autoroute, la concession existe depuis pas mal d'années, elle existe même depuis le Pont d'Avignon en France, sur la traversée du Rhône, donc il y a un usager qui paie et, là, ce n'est pas la SNCF transporteur qui paiera à RFF, mais qui paiera au concessionnaire. Surtout, le délégataire de service public prend aussi le risque de construction, le risque du performant, c'est-à-dire la disponibilité, et une part du risque trafic, celle qui, en fait, correspond aux réactions que peut attendre le transporteur, aujourd'hui, la SNCF, vis-à-vis d'une absence de trafic.

Pourquoi avons-nous pris cette logique de recours au PPP dans le secteur ferroviaire ? D'abord, parce qu'il y a des ressources, aujourd'hui, qui sont mobilisables pour un secteur comme le transport ferroviaire.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Deuxièmement, nous pouvons optimiser, à ce moment-là, les coûts pour une raison bien simple, c'est que nous optimisons le coût global et nous optimisons aussi le délai de réalisation et surtout la gestion des risques. C'est un petit peu difficile d'avoir, à tout moment, sur un projet, la totalité du financement disponible, dès le début du projet. Avec une concession, une partie de risque et une subvention initiale, ou avec un contrat de partenariat avec une sorte d'annualité, nous décalons le paiement et nous permettons donc, à ce moment-là, de faire l'opération plus vite, plus tôt. Ça permet, pour nous, d'accélérer le développement du réseau ferré en réalisant un plus grand nombre de projets dans un temps plus court. Notre objectif, c'est d'améliorer l'attractivité du mode ferroviaire.

Maintenant, des exemples : ça vous donne aussi la notion du temps ; c'est un accord que nous avons fait pour le Perpignan – Figueras ; c'est la traversée des Pyrénées à l'Est. Aujourd'hui, les rails espagnols ont un écartement différent, mais il y a un projet en cours de réalisation en Espagne de ligne à grande vitesse et de ligne mixte, qui va permettre la circulation de trains, donc un gabarit européen sur l'ensemble du réseau. De cette manière, nous pourrions relier le réseau grande vitesse français et le réseau espagnol en cours de construction. En 1995, nous avons signé un traité sur l'idée que ça serait une concession de 50 ans. A l'époque, le projet était évalué à peu près à 800 millions d'euros, avec un tunnel de 8 kms. C'est une ligne dite mixte, c'est-à-dire que nous y passons des trains à grande vitesse et du fret.

Dans ce mode de financement, comment avons-nous fait ? Là, le concessionnaire va exploiter l'infrastructure. C'est lui qui allumera le feu vert pour qu'un train rentre et qui mettra le feu au rouge pour qu'il n'entre pas. Il percevra un péage pour le passage des trains, qu'ils soient grande vitesse ou des trains de marchandise. Et il prendra des risques.

En 2001, nous avons fait un premier appel d'offres européen. Nous avons eu un certain nombre de candidats. Nous avons commencé une négociation en 2002 un petit peu longue, un petit peu dure. En fait, au premier semestre 2003, il y a eu rupture de la négociation parce que les personnes qui avaient préparé leur réponse ont pensé que la subvention que les Etats proposaient n'était pas du bon niveau par rapport au trafic et aux risques qu'ils prenaient. Nous avons donc relancé un deuxième appel d'offres, nous avons recommencé le processus totalement, nous avons renégocié et nous avons eu un contrat signé en 2004 et le « closing financier » en février 2005. Maintenant, c'est en travaux pour une ouverture en 2009, donc 4 ans pour un projet qui est quand même assez lourd ; nous avons donc un temps de réalisation par rapport à la signature du contrat qui est relativement court.

C'est un peu inédit parce que nous n'avons pas cette vision aujourd'hui. Quand nous avons lancé, nous ne pensions pas que ça serait très simple, mais nous ne pensions pas non plus quand même que nous aurions besoin de faire 2 procédures successives, c'est-à-dire que nous avons eu un échec de la première procédure.

Le montage en concession : dans le cas de Perpignan – Figueras, le concessionnaire, il prend des risques, il construit, il finance le projet à ses risques, à un coût de construction qu'il imagine à 952 millions d'euros. Après, c'est lui qui va estimer comment optimiser éventuellement ce coût et ne pas avoir un coût aussi élevé. Il reçoit une subvention d'investissement initiale que les deux Etats (Espagnol et Français) vont lui donner au cours de la réalisation, avec des étapes de réalisation très, très précises. Derrière, il assure la gestion, il assure l'exploitation, l'entretien et, au bout d'une vingtaine d'années, nous pouvons vous dire qu'une infrastructure commence à avoir des coûts d'entretien et des coûts de maintenance qui sont non

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public négligeables, donc il faut réinvestir : nous appelons cela de la régénération. Il y a des obligations de performances, avec des taux de régularité, et un système de pénalités.

Quelles sont ses recettes, au-delà de la subvention ? Ce sont les péages des opérateurs de transport ferroviaire. D'une part, il y a le paiement du public qui est la subvention d'investissement et, d'autre part, il y a les péages, rien d'autre, selon une loi tarifaire. Ça, c'est pour 5 ans. Il supporte donc intégralement le risque de trafic et, à la fin de la concession, les Etats reprennent l'infrastructure avec un calage très précis du niveau de qualité de l'infrastructure.

Deuxième exemple : là, c'est du financement plus classique, c'est la LGV dont nous venons de commencer la construction, la LGV Rhin - Rhône branche Est. C'est entre Mulhouse et Dijon. Là, c'est une ligne nouvelle de 189 kms ; nous avons phasé pour des raisons financières. La première phase est de 140 kms. Le coût de la première phase est de 2,5 milliards environ. Le gain de temps sur Paris - Besançon est de l'ordre de 25 minutes et d'une heure 35 sur Mulhouse ; ce n'est pas un TGV simplement radial, c'est un TGV qui va faire aussi des grosses liaisons province - province. Le taux de rentabilité économique était de 7,8 %. La déclaration d'utilité publique a été réalisée le 28 janvier 2002. Nous commençons les travaux le 3 juillet 2006. Je peux vous dire que la convention de financement a été signée le 3 juillet 2006 aussi. Nous avons négocié tous ensemble jusqu'à cette date-là. Nous sommes donc 4 ans après l'enquête publique. C'est à ce moment-là que nous avons vraiment fini de négocier le financement.

Comment avons-nous négocié le financement ? D'un côté, il y a deux maîtres d'ouvrage. Les infrastructures principales, c'est RFF avec 2,3 milliards d'investissements. La SNCF est aussi maître d'ouvrage des gares et des ateliers. Je n'ai pas intégré là le matériel roulant qui, pour toutes les LGV, correspond aussi à un investissement majeur de l'opérateur ferroviaire. La grosse nouveauté, c'est que, dans cette LGV là, pour une durée de 10 ans, il y a une garantie de la part de la SNCF d'un certain nombre de recettes, c'est-à-dire, en fait, de circulations. Nous sommes très loin de la concession Perpignan - Figueras où il n'y a vraiment aucune garantie. Là, il y a une garantie de recettes et ça a permis à RFF d'augmenter sa participation.

Quels sont les montants de participation ? Il y a une clé qui est régionale et infrarégionale ; là, j'ai mis simplement le nom de la Région, mais l'infrarégional participe aussi. Les 2,5 milliards sont répartis tels que là avec, en fait, deux grands ensembles : un ensemble Région et collectivités territoriales concernées qui, plus la Suisse, sont équivalents à l'Etat qui, lui, participe par l'AFITF. Nous avons donc intégré la Suisse dans le financement régional puisque la Suisse intervient en financement alors que nous sommes hors de son pays. Il y a une participation communautaire de 200 millions d'euros, une participation de RFF qui, elle, est entièrement financée par les péages des transporteurs, c'est ce que nous appelons « l'article 4 » et puis, une participation de la SNCF de 94 millions d'euros sur ses propres gares et sur les ateliers. Voilà comment nous avons bouclé un financement de 2,5 milliards. Je vous rappelle que c'est un bouclage qui s'est fait à la fin de l'étape, juste avant de débiter les travaux, même si nous avons une première ébauche peu de temps après l'enquête publique.

Autres exemples de grands projets sur lesquels nous avons des montages innovants de type PPP aujourd'hui :

- Il y a d'abord le contournement de Montpellier : là, nous allons vers ce que l'on appelle un contrat de partenariat, en fait, une somme qui sera versée

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
annuellement à un opérateur qui prend le risque travaux, mais pas le risque de
trafic, c'est-à-dire que c'est bien RFF qui gardera le risque du trafic ;

- La LGV Sud Europe Atlantique : ça sera une concession entre Tours et Bordeaux ;
- La liaison ferroviaire Lyon – Turin : nous sommes en train de comparer les multiples schémas entre le partenariat public – privé, une maîtrise d'œuvre publique à peu près classique. Ces études sont faites pour le compte de la CIG. Il faut savoir qu'un tunnel de 52 kms de long dans les Alpes pose des problèmes techniques énormes.
- Le GSMR : c'est la couche de téléphonie. Là, c'est la communication ferroviaire. C'est un contrat de partenariat, c'est-à-dire que, pour une durée assez longue, le gestionnaire de l'infrastructure RFF va distribuer, diffuser sur son réseau du matériel de téléphonie et, au lieu de le payer en achat de matériel, il va y avoir un contrat spécifique qui va faire l'achat, la diffusion et aussi la maintenance et l'entretien.
- CDG Express, la desserte directe de Roissy à partir de la gare de l'Est : ça sera une concession un petit peu plus complexe parce qu'elle intègre en plus les services voyageurs, la traction étant, elle, assurée, pour l'instant, par la SNCF.

Voilà les quelques éléments que je pouvais vous donner. Merci de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur PAPINUTTI. Nous allons peut-être écouter tout de suite Monsieur LEBOEUF et nous ferons nos discussions autour de ces deux exposés.

Michel LEBOEUF

Merci Madame la Présidente. Bonsoir Mesdames et Messieurs. Effectivement, je vais vous parler du financement des projets de LGV sous un angle un peu différent de celui qu'a pris Marc PAPINUTTI, mais, bien entendu, nous allons retrouver un certain nombre de points communs.

D'abord, en introduction, je voudrais dire que, comme l'a dit Marc, c'est seulement 4 ans après la DUP du Rhin – Rhône branche Est que l'on a défini le tour de table de l'infrastructure. J'ajouterai que c'est seulement maintenant que nous sommes en train de finaliser le montage financier du projet Haut-Bugey qui va être mis en service en 2009. Donc, évidemment, ce soir, je ne vais pas vous dire comment sera financé le barreau Poitiers – Limoges.

Mon objectif est différent, il est d'essayer de vous faire comprendre comment fonctionnent les raisonnements autour du montage financier, notamment avec 2 variables qui sont extrêmement importantes et qui ont été citées tout à l'heure, qui sont le péage entre la SNCF et RFF, plus exactement entre RFF et les opérateurs puisque, là, il s'agit d'un projet qui sera mis en service peut-être à un moment où la concurrence sur le trafic domestique sera ouverte. Le péage est donc une variable importante, et aussi le tarif voyageur qui est une autre variable très importante.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je m'appesantirai d'abord sur le mécanisme et, ensuite, je passerai en revue, comme l'a fait Marc, mais sous un angle un peu différent, le financement des projets qui ont été construits et exploités jusqu'à présent, en vous donnant des données brutes.

Qu'est-ce qu'il y a à financer ? C'est la première des questions que l'on peut se poser. D'abord, il faut construire, évidemment, l'infrastructure, donc coût de construction de l'infrastructure. Cette infrastructure, il va falloir l'entretenir, c'est-à-dire, finalement, réparer les voies, éventuellement, les renouveler au bout d'un certain temps, et les exploiter. L'exploiter, au sens de l'infrastructure, ça veut dire faire fonctionner les aiguillages, réguler les trains. Ça, ce sont des dépenses qui sont assumées par Réseau ferré de France ; même si ce n'est pas Réseau ferré de France qui fait physiquement aujourd'hui ce travail, c'est quand même Réseau ferré de France qui en assume les dépenses.

Ensuite, la SNCF a ses propres dépenses parce qu'elle doit faire rouler ses trains. Il faut qu'elle achète de l'énergie électrique, il faut qu'elle paie ses conducteurs, ses contrôleurs, qu'elle entretienne ses trains, bien entendu. Et puis, également, elle a ses investissements qui sont à elle : le matériel roulant et les gares.

Dans le matériel roulant, il y a 2 choses : il faut acheter le matériel, par exemple, les rames TGV, mais ces rames, il va falloir les garer quelque part et les entretenir quelque part donc, dans le matériel roulant, il y a des ateliers et il y a des installations de remisage, c'est-à-dire de garage du matériel. Un projet, quand nous cherchons à le financer, il faut trouver l'argent pour payer tout cela.

D'où va venir cet argent ? Premièrement, le projet va fonctionner, il y a des voyageurs qui vont utiliser le projet et qui vont apporter des recettes. En fait, ce à quoi nous nous intéressons, ce sont les recettes nouvelles que va apporter le projet. Ces recettes nouvelles vont servir à quoi ? Prioritairement, elles vont payer le matériel roulant. Ensuite, elles vont payer les dépenses d'exploitation de la SNCF. Le reste va être donné à RFF sous forme de péage.

Que va en faire RFF ? Il va d'abord couvrir ses propres dépenses à lui de maintenance et d'exploitation. Ce qui va rester, il va le capitaliser et il va l'investir dans le projet de ligne nouvelle. C'est ça que nous appelons le calcul dit « article 4 ». Il va donc pouvoir investir un petit bout de l'infrastructure.

L'autre morceau de l'infrastructure, ça va venir d'où ? De subventions. Ça peut être des subventions européennes, des subventions de l'Etat, des Régions, des villes, parfois d'Etats étrangers ; c'est le cas, par exemple, sur le TGV Est. Voilà comment nous allons boucler le financement.

D'où viennent les subventions ? Des contribuables, c'est le contribuable national, le contribuable européen.

D'où viennent les recettes ? Ce sont les voyageurs. Les voyageurs, il y en a de 2 catégories :

1. Il y a les voyageurs existants. Pourquoi ils vont apporter plus d'argent ? Parce que nous allons leur faire payer plus cher qu'aujourd'hui. Effectivement, si vous avez Paris - Limoges aujourd'hui en 2 heures 50 et que vous avez Paris - Limoges demain en 2 heures, le produit est meilleur et nous allons faire payer plus.

2. Il y a les voyageurs nouveaux. Ceux-là, ils n'apportent pas de recette aujourd'hui, ils vont venir sur le chemin de fer, ils vont apporter des recettes. Est-ce qu'ils vont apporter beaucoup de recettes ? Ça dépend, ça dépend pourquoi ils sont nouveaux. S'ils sont nouveaux et qu'ils viennent de l'avion, ils étaient habitués à payer assez cher, nous pourrions peut-être les faire payer cher. S'ils sont de ce que l'on appelle de l'induction de mobilité, en général, ils ne sont pas prêts à payer très cher.

En gros, il n'y a que 2 sources finales de financement, le contribuable et le voyageur. Finalement, faire le tour de table d'un projet, ça consiste à régler le curseur entre ce que vont payer les voyageurs et ce que vont payer les contribuables. Il faut trouver comment régler le curseur. Là se pose la question : oui, mais alors, les PPP, les concessions, ils apportent de l'argent, où ça vient là-dedans ? Les PPP ou les concessions vont, en fait, permettre de régler la hauteur de la barre bleue parce que, celui qui va construire et exploiter, il peut peut-être faire moins cher parce qu'il y aura de la concurrence, parce que, si nous coupons la ligne en petits morceaux et que RFF fait des appels d'offres sur chacun des petits morceaux, en fin de compte, le risque d'interface entre les petits morceaux, c'est RFF qui le prend.

Si, au contraire, il y a un seul groupement pour construire toute la ligne, c'est lui qui prend le risque de l'interface. Peut-être qu'il estimera ce risque pas si grave et donc, il fera un coût moins cher. De même pour l'entretien : le groupement, le PPP ou la concession peut peut-être estimer qu'il fera mieux que ne font, aujourd'hui, RFF et la SNCF. Au fond, les PPP et les concessions vont permettre de faire varier un peu la hauteur.

La deuxième chose qu'ils font, c'est qu'ils apportent de l'argent tout de suite, ce qui permettra de différer, finalement, l'argent public. Les effets sont là, mais, au total, celui qui va gagner un PPP ou celui qui va gagner une concession n'est pas une entreprise de charité et, s'il met de l'argent, il va falloir qu'il le retrouve avec une rentabilité. Donc, d'une façon ou d'une autre, c'est le contribuable et le voyageur qui devront payer ou alors, c'est le groupement qui paiera parce qu'il s'est complètement trompé et il sera en faillite ou alors, il se rattrapera sur une autre affaire.

Je reviens sur les voyageurs. Le voyageur, nous allons lui augmenter ses prix ; c'est normal, le produit que nous allons vendre, il est meilleur que le produit que l'on fabrique aujourd'hui, il va plus vite, il sera dans un matériel roulant un peu meilleur, donc nous allons lui faire payer plus cher. Il y a quand même une limite à ça : il ne faut pas que l'augmentation de prix soit supérieure à ce que le voyageur considère comme l'avantage qu'il obtient. Nous ne pouvons pas faire payer 300 euros à un gain d'un quart d'heure, vous n'aurez personne qui acceptera cela. L'augmentation tarifaire, elle dépend quand même de l'avantage donné aux voyageurs sous forme de temps ou sous forme de fréquence.

Pour les voyageurs nouveaux, je l'ai dit tout à l'heure, nous pouvons leur faire payer en fonction de ce qu'ils auraient fait s'il n'y avait pas le projet, soit ils auraient pris l'avion, soit ils n'auraient pas voyagé, ce n'est pas tout à fait la même chose. Il ne faut pas oublier que les voyageurs nouveaux, ce n'est pas du gain net parce qu'ils vont engendrer des charges donc, bien entendu, il faut prendre la balance entre les deux et c'est ça la contribution des voyageurs.

Dans un projet, finalement, pour résumer, il y a des choses qui sont positives et des choses qui sont négatives. Ce qui est négatif, c'est qu'il faut dépenser de l'argent pour

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public construire l'infrastructure. Ce qui est négatif, c'est qu'il faut construire les gares, il faut faire des ateliers et acheter du matériel roulant.

A ce titre, je voudrais que vous vous reportiez au rapport de synthèse page 78. Quand vous regardez les 2 camemberts qui sont présentés, l'un pour le TGV Est Européen et l'autre pour le Rhin - Rhône, ces 2 camemberts sont à la fois justes, mais aussi incomplets et je m'explique. Si vous prenez le premier du TGV Est, vous voyez que la SNCF finance 2 %. La SNCF n'a jamais financé de ligne nouvelle, ce n'est pas son rôle. Par contre, sur le TGV Est Européen, il y a quelques gares nouvelles. Ces 2 % représentent donc l'argent que la SNCF met dans ces gares nouvelles.

Vous voyez, par ailleurs, que Réseau ferré de France met 22 %. Les 22 %, c'est quoi ? C'est la valeur capitalisée des péages que Réseau ferré de France va recevoir de la SNCF, moins les dépenses capitalisées qu'il aura pour entretenir la ligne.

Il manque dans ce camembert, en gros, un milliard d'euros, que la SNCF a dépensé en autre chose que la ligne nouvelle : 750 millions d'euros pour acheter des rames TGV et à peu près 250 millions d'euros pour construire un centre d'entretien à l'Ourcq, ainsi que diverses installations dans le secteur de Strasbourg. Si bien que la SNCF, dans ce schéma, elle est présente par le 2 % sous forme de gares, elle absente par un milliard d'euros qui est à côté de ce camembert, et elle entretient un lien avec Réseau ferré de France qui explique le secteur qui est rose.

Si, maintenant, nous prenons l'autre qui est le Rhin - Rhône, c'est pareil, il y a 4 %, ce sont 2 gares, l'une près de Besançon, l'une près de Belfort. Il y a 26 %, ce sont des péages que la SNCF va verser à RFF et desquels il va retirer ses propres dépenses. A côté de cela, il y a encore 750 millions d'euros pour des rames TGV et une centaine de millions d'euros pour un centre d'entretien à Lyon. Vous comprenez donc ce qu'il y a à financer. Ça, c'est le côté négatif.

Il y a le côté positif, bien entendu. Le côté positif d'un projet, c'est le gain de temps. Plus le gain de temps est important, plus nous pourrons faire payer le voyageur, c'est-à-dire l'utilisateur du projet, celui qui en tire le profit. Si nous pouvons augmenter le tarif pour avoir beaucoup d'argent, il faut aussi avoir beaucoup de voyageurs parce que beaucoup de voyageurs multiplié par une augmentation de tarif, ça fait beaucoup d'argent. Le trafic que l'on a avant que le projet ne soit réalisé, en volume, c'est un paramètre très important du financement. Nous financerons beaucoup plus facilement un projet sur un marché qui a 20 millions de voyageurs que sur un marché qui a 100.000 voyageurs, bien entendu. Le trafic avant le projet est donc un élément fondamental.

La concurrence aérienne : c'est un plus parce que, si vous avez beaucoup de trafic sur l'avion, vous pouvez espérer le prendre. C'est donc un réservoir, un potentiel de recettes pour le projet. S'il n'y a pas beaucoup de trafic, vous ne pouvez pas en prendre beaucoup et donc, le réservoir n'existe pas.

Enfin, le trafic nouveau est en partie du trafic qui provient de l'avion, mais il peut provenir également de la route ou de l'induction de mobilité. Plus le projet va attirer des voyageurs nouveaux ou augmenter la mobilité, plus il apportera des recettes.

Vous avez ce problème à résoudre qui est d'équilibrer les moins et les plus. Une fois que j'ai dit ça, j'ai presque tout dit et je vais passer aux données brutes.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Tout ce que je vais vous dire, les chiffres que je vais vous donner, en fait, ce sont les chiffres qui sont publics aujourd'hui. Vous pouvez les trouver dans les bilans a posteriori des projets, comme le TGV Atlantique, par exemple, et dans des documents qui sont des dossiers supports d'enquête publique, ainsi que dans des documents comme celui-là pour les projets qui sont au stade du débat public.

D'abord, le montant des investissements, pour le gestionnaire d'infrastructure et pour l'entreprise ferroviaire : vous avez ici, sur ce graphique, tous les projets de ligne nouvelle qui existent, qui sont exploités. Il y a ceux qui sont financés, mais pas exploités, c'est le cas du TGV Est Européen ; il faudra attendre 2007 pour qu'il soit exploité, mais c'est aussi le cas de la branche Est du Rhin - Rhône, du Haut-Bugey. Enfin, vous avez les projets qui ne sont pas financés aujourd'hui, le tour de table n'est pas fait. Vous avez le Rhin - Rhône qui culmine à 10 milliards, c'est peut-être plus, c'est peut-être 12 milliards. Vous avez le projet PACA et, ce trou, c'est votre projet, il est là, c'est le projet du barreau Poitiers - Limoges. Ici, nous avons mis le montant de l'infrastructure de ces projets. Il ne faut pas oublier qu'il y a aussi des investissements du transporteur qui sont très importants (1 milliard d'euros sur le TGV Est Européen).

Ici, nous nous intéressons au gain de temps parce que, ce qui est important, c'est le coût de construction, le gain de temps, le trafic avant et le trafic après ou le trafic nouveau. Le gain de temps en minutes, si vous regardez, par exemple, le TGV Sud Est qui est le premier, le Paris - Lyon, c'est 2 heures, c'est un gain de temps très, très important. Vous avez d'autres projets qui rapportent nettement moins : par exemple, le TGV Nord, c'est une heure. Le barreau Poitiers - Limoges, lui, il fait gagner à peu près une heure.

Le trafic avant le projet, c'est un peu le trafic qui va permettre de rapporter de l'argent quand nous augmentons le tarif. Evidemment, il y a des projets qui ont un marché énorme comme le marché Paris - Lyon 20 millions de voyageurs avant le projet et puis, d'autres projets qui travaillent sur des trafics plus faibles ; c'est le cas, d'ailleurs, du projet qui est ici ; le Haut-Bugey (Paris - Genève) est également assez faible.

En dernier lieu, vous avez le gain de trafic. Il y a des projets qui ont apporté un gain de trafic considérable. Par exemple, le Paris - Lyon, il doit être à peu près à 7 millions de voyageurs nouveaux, c'est considérable. Et puis, il y a des projets qui sont plus modestes en termes de trafic nouveau.

Vous avez ici les principaux paramètres avec lesquels il va falloir jouer pour mettre le curseur entre les subventions directes ou indirectes, c'est-à-dire dans le temps, c'est-à-dire l'appel qui sera aux contribuables, et ce que le voyageur pourra payer.

Pour donner une illustration, comment ont été financés les projets, c'est-à-dire quelle part de subvention ils ont obtenue ? Le TGV Paris - Lyon a eu 0 % de subvention. Le TGV Atlantique a eu 30 % de subvention sur l'infrastructure, mais vous en avez 20 ici parce qu'il y a le matériel roulant ; si nous rapportons l'ensemble infrastructure plus matériel roulant, ça se ramène à 20. Là, vous avez 9 et 7,5 ; ça doit être sur le contournement de Lyon et le TGV Méditerranéen ; ils ont eu des petites subventions. Vous avez des projets qui sont nettement au-dessus comme la branche Est du Rhin - Rhône où elle doit être à 57 et le TGV Est Européen à 59. Là, c'est la subvention sur l'ensemble des investissements, y compris matériel roulant. Vous voyez que les subventions sont loin d'être négligeables : 75 % sur le Haut-Bugey et 62 % sur le Perpignan - Figueras.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous pouvons penser que le projet Poitiers – Limoges appellera, normalement, une subvention quand même très élevée, au moins 80 % à mon avis, mais, encore une fois, le tour de table n'est pas joué. C'est une intuition.

Vous avez, résumés ici, les principaux paramètres qui entrent le plus fort en jeu dans le tour de table d'un projet.

M. THILLET

C'est là où nous voyons la mauvaise rentabilité, quand on paie 80 % en subvention.

Michel LEBOEUF

Le TGV Est, quand vous regardez ici le graphique, il est presque à 80 %.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU

L'exposé de Monsieur PAPINUTTI nous a donné des considérations générales. Monsieur LEBOEUF a indiqué qu'il n'était pas en capacité de nous fournir des clés de financement, tout cela, je le comprends.

Sauf que la Commission Nationale du Débat Public, lorsqu'elle a décidé de ce débat, elle a dit « il faudra qu'on apporte dans le débat des éléments suffisamment précis en terme de financement et de délai ». Or, comment voulez-vous qu'en tant qu' élu, j'aie expliquer à la population ce que sera un financement précis selon le débat qui a été organisé ? Nous, nous allons être obligés de dire « pour la Région, ça sera tant ». Ce que je voudrais dire, c'est que nous sommes dans une situation particulière en Limousin. Nous avons eu 2 projets avortés et donc, celui-là, ce n'est pas un projet nouveau.

Par contre, sur tous les exemples que vous nous avez donnés, il y a eu un consensus entre Etat, SNCF, RFF, collectivité, Région, agglomération, département, pour se mettre autour de la table et dire « ce projet, il nous va » et, à partir de là, nous avons à peu près une idée des clés de financement et nous n'avons pas besoin de rentrer dans les détails, nous savons ce à quoi nous nous attendons.

Tandis que, là, sur un projet comme celui-ci, 80 % de financement public, moi, je ne sais pas d'où ils vont venir. Je sais qu'il n'y aura pas de financement de l'Europe. Ma

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public collègue de Poitou – Charentes est là, elle dira ce qu'elle en pense, mais elle n'a été guère sollicitée pour savoir si ce projet présentait un gros intérêt pour s'ouvrir sur la façade Atlantique pour ce qui la concerne, et donc, venir vers Limoges, vous savez, nous pouvons très fortement améliorer les choses sans pour autant mettre un 1,5 milliard d'euros. Nous restons sur notre faim dans une affaire comme celle-là.

Concernant un partenariat innovant, comme on nous dit, j'ai bien écouté ce que dit Monsieur GRESSIER, il dit qu'il faut commencer par démystifier cette idée répandue, à savoir le privé, il va payer, il va apporter quelque chose. Vous l'avez démystifié, le privé n'apportera rien.

J'ai un exemple d'un partenariat public – privé sur l'aéroport de Brive – Souillac dans lequel on nous a dit « l'appel à ce partenaire va permettre de boucler le budget de financement », un peu plus de 10 millions d'euros, et les collectivités n'auront pas à mettre un sou supplémentaire par rapport à ce qu'elles avaient prévu. Sauf que le partenaire privé, il ne peut pas se rémunérer sur la dette compte tenu que, au niveau de l'exploitation, il y a des problèmes.

Il aurait fallu quand même un tour de table lors duquel les collectivités, par rapport à ce type de nouveau financement, auraient eu une idée de ce qui peut se faire, de ce que ça peut apporter, dans quelles conditions parce que, ce que ça va apporter sur l'aéroport de Brive – Souillac, c'est que, finalement, il y aura un loyer qui sera demandé de 1,2 million d'euros annuel pendant 29 ans. A la fin du compte, c'est le contribuable qui va payer.

Pour que l'on puisse se décider, c'est ce que je dis depuis le débat, je ne suis ni un opposant, ni un partisan de ce projet tant que nous ne connaissons pas, pour le Limousin notamment, ce que ça peut représenter par rapport à ses propres capacités de financement.

Si, en plus, l'Etat nous avait dit « ce projet, nous l'avons décidé, nous l'avons inscrit », après tout, si nous savons que ça va se faire, nous nous engageons, mais, là, nous ne savons pas et, pour autant, nous avons une première étape à franchir. Dans le cadre du contrat de plan Etat – Région, au niveau des études, il faut que nous nous décidions tout de suite, il est demandé 67,5 millions d'euros pour financer les pré-études, 22,5 pour l'Etat, 22,5 pour RFF, le reste étant établi entre les différentes collectivités. Il n'y a rien de prévu du côté Poitou – Charentes, tout est sur le Limousin. Je ne m'étonne pas, effectivement, que, ce soir, on ait une affluence quand même tout à fait restreinte. J'aurais souhaité que tous ceux qui, effectivement, disent « il faut faire, il faut faire... », ils viennent s'intéresser des conditions dans lesquelles nous allons faire, comment nous allons payer.

Nous ne pouvons pas nous contenter de ce discours général. Moi, ce qui me plaît dans l'exposé de Monsieur LEBOEUF, c'est que, finalement, il nous a dit deux choses très claires : quel que soit le mode de financement que vous prévoyez, partenariat public – privé ou pas, c'est le contribuable qui va payer. Je vais même vous dire une chose, l'appel au partenariat privé, y compris les banquiers qui sont susceptibles de venir sur ce type d'affaire disent « nous, nous allons être amenés à emprunter et nos facilités d'emprunt sont bien inférieures à celles que l'Etat et les collectivités peuvent obtenir », autrement dit, les taux d'intérêt qu'ils ont à supporter sont plus lourds. Donc l'appel au partenariat privé va, effectivement, encore plomber la chose, d'un point de vue financier, et il faudra faire appel davantage aux contribuables.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
En plus, la ligne Sud Europe Atlantique est en panne de financement. Nous ne pouvons pas le faire avec les financements traditionnels. Nous voulons faire appel à une concession. Pour avoir un concessionnaire, il faut l'attirer. Il faut donc un maximum de financement public et, en même temps, si j'ai bien compris, je crois qu'il faut que ça représente 20 à 30 % d'après le Conseil d'Etat par rapport à l'investissement au niveau des péages qui pourraient être récupérés par le concessionnaire. A partir de là, vous allez nous vider la ligne Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, faire passer les circulations là-dessus pour faire en sorte que le partenaire privé sur la ligne Sud Europe Atlantique soit appâté par une vingtaine de trajets sur l'axe Poitiers - Limoges, ce qui veut dire que, finalement, vous allez faire payer à nos contribuables le financement de cette ligne qui est en panne de financement.

Là-dessus, il y a quand même un problème parce que, finalement, le projet, vous l'avez fait, vous l'avez très bien fait, je le dis à RFF, vous avez fait un excellent travail, sauf qu'il est l'objet d'une commande de l'Etat qui, à aucun moment, n'a consulté les différents partenaires pour savoir s'ils étaient d'accord pour le faire. Nous sommes simplement ici en situation aujourd'hui de constater que, soit nous disons « oui », soit nous disons « non » et que ce n'est pas là, finalement, la meilleure façon d'organiser les choses et de voir comment nous pouvons répondre à nos besoins.

Si nous devons avoir des niveaux de financement qui sont prévus comme pour un certain nombre de Régions, 300 millions d'euros pour la Région Limousin, je ne vois pas comment nous allons faire pour payer ça. On me dit « les autres collectivités » ; j'ai commencé à sonder. Rien que pour les études, je vous demande, Messieurs de RFF et représentants de l'Etat, d'aller faire le tour des départements, des agglomérations et des villes pour obtenir déjà les financements de l'étude. Je ne pense pas que ce soit à la Région de faire ce tour de table. Déjà, nous verrons, effectivement, ceux qui sont décidés à mettre la main au portefeuille pour payer cette affaire. Je suis, effectivement, pour que nous le fassions, mais dans la clarté, pour que nous sachions, à un moment donné, combien ça va nous coûter. Ce projet, il n'a de la valeur qu'à partir du moment où le Limousin, avec d'autres, est capable de le financer. Est-ce qu'il y a d'autres partenaires que le Limousin ? Autrement dit, y a-t-il d'autres Régions qui peuvent être à nos côtés ? Les avez-vous consultées ? Pour l'instant, moi, je n'ai jamais entendu parler de Poitou - Charentes, d'une prise de position dans ce domaine qui nous permette de dire que la Région Limousin ne sera pas seule.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur LIMOUSIN.

M. LIMOUSIN – Président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne

Merci Madame la Présidente. Deux remarques de forme et des remarques de fond.

Deux remarques de forme, premièrement, c'est de me réjouir de la qualité du débat de ce soir. Je vois que nous avons dépassé le stade de l'anathème et des imprécations qu'il y avait lors des premières réunions, et je me réjouis du caractère apaisé de la réunion de ce soir.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Le deuxième point, c'est de me réjouir de la qualité des réponses qui ont été apportées aux questions qui ont été posées à RFF et à la SNCF. Je crois que le fait que, petit à petit, le débat se soit épuisé a bien montré que les inquiétudes et les besoins d'information technique complémentaire qui étaient attendus ont été apportés, ce qui apporte aussi à la sérénité du débat.

Sur le fond, j'ai remarqué une chose, c'est qu'il n'y a eu aucune contestation sur les avantages économiques d'une ligne LGV, il n'y a même pas eu une seule question. A aucun moment dans les financements ou dans les questions financières, on a escompté les retombées économiques en termes de dynamisme économique, en termes de maintien de l'emploi, en termes de développement de l'emploi, en termes d'installation de nouvelles entreprises, en termes d'installation de nouvelles populations. Je veux bien croire qu'on puisse aussi escompter ces sommes-là et ces recettes complémentaires aussi pour les collectivités locales pour participer au financement dont nous venons de parler, ça n'a encore jamais été évoqué par qui que ce soit.

Deuxième point, j'étais extrêmement inquiet d'entendre tout à l'heure certaines personnes faire remarquer que la liaison actuellement sur Poitiers - Paris était en train d'assécher la liaison actuelle. C'est bien la preuve que l'attractivité d'une ligne à grande vitesse est telle qu'elle fait en sorte que les modes dits historiques, je serais tenté de dire, de temps en temps, préhistoriques, de transport tels qu'ils nous sont offerts actuellement n'offrent plus l'attractivité suffisante et que, de toute façon, les lignes que nous connaissons actuellement vont tout naturellement se dessécher si nous n'attirons pas ici, par un nouveau mode de transport, de nouvelles entreprises et de nouvelles populations pour nourrir le trafic de la LGV, mais pour aussi nourrir le trafic de la ligne traditionnelle, parce que, s'il n'y a pas de nouvelles populations et de nouvelles activités, il n'y aura plus non plus de trafic sur la ligne historique.

J'ai entendu aussi faire remarquer que le projet de LGV Poitiers - Limoges ne prenait pas en compte la desserte du Nord de notre Région, mais je rappellerai ce que Monsieur RODET, Maire de Limoges, a déjà rappelé plusieurs fois : Châteauroux est à une heure 47 de Limoges. Châteauroux est, aujourd'hui, mieux desservi que ne le sera jamais Limoges à n'importe quelle phase de n'importe quel projet. Ça veut bien dire quand même que, aujourd'hui, nous sommes en train de desservir un territoire qui n'est pas desservi et que d'autres territoires sont déjà desservis ; si j'étais mal élevé, je dirais qu'il y en a qui ont un peu tendance à pleurer la bouche pleine.

Enfin, vous parlez du tour de table, Monsieur PAMBOUTZOGLOU, vous avez raison. Partout où vous êtes allé, au nom de la neutralité personnelle que vous affichez, vous avez travaillé contre ce projet : vous êtes allé à Cahors, à La Souterraine, à Châteauroux vous exprimer contre, vous avez oublié d'aller à Périgueux et vous oubliez d'en parler. Je suis allé à Périgueux, je ne vous y ai pas vu. Là, j'ai entendu l'unanimité d'une salle dire par la voix de la CCI, du Conseil Général, de la Mairie et de l'agglomération de Périgueux, dire qu'ils étaient favorables au projet. Si vous allez simplement porter la contradiction à ce projet et vous étonner que les gens n'y adhèrent pas, et que vous n'allez pas dans les réunions où les gens y adhèrent, ce n'est certainement pas en allant voir simplement vos amis que vous aurez l'éco-financement que vous pouvez souhaiter.

Voilà globalement ce que je voulais vous dire ce soir. Simplement, les avantages économiques sont considérables dans ce projet. C'est sans doute l'artère qui apportera le développement économique et le développement démographique dont a besoin cette Région. N'oubliez pas qu'en ce moment, nous ne sommes pas

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public simplement en train de parler d'attractivité du territoire, nous sommes en train de parler aussi de sa non-répulsivité. Je ne voudrais pas que les principales entreprises de cette Région soient amenées à partir au nom de sa non-desserte parce que, ce jour-là, personne n'aura plus aucun argent pour aller financer aucun projet, aussi historique soit-il.

Mme LARIVAILLE

Merci. Madame, allez-y.

Mme CARMOUZE - Vice-présidente du Conseil Régional, Région Poitou – Charentes

Bonsoir. Michelle CARMOUZE, Vice-présidente de la Région Poitou – Charentes, en charge des TER. Je rejoins tout ce que vient de dire mon collègue de la Région Limousin parce que, de toute façon, la Région Poitou – Charentes n'a jamais demandé une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges. J'ai appris qu'il y avait ce projet, donc, effectivement, j'ai participé à des réunions, mais j'ai participé à des réunions en disant que ce n'était pas parce que j'étais présente que j'acceptais ce projet.

Ce soir, je suis venue pour avoir des informations aussi sur le financement puisque nous envisageons d'avoir un débat sur ce projet à la Région, dans quelque temps. Je ne vois pas ce que je vais pouvoir dire à mes collègues sur ce projet, quelle est la part que l'on nous demande. De toute façon, dans le contrat de plan, comme vient de le dire mon collègue, nous, nous n'avons rien concernant ce projet. J'apprends la somme qui va retomber sur les collectivités.

Vous avez, effectivement, Monsieur LEBOEUF, dit des choses très claires, mais que je connaissais plus ou moins puisque j'ai suivi la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique. Vous avez abordé plusieurs fois le thème du concessionnaire en disant qu'il prenait des risques, mais il ne prend pas des risques tout seul. Il ne prend pas des risques tout seul parce que la collectivité territoriale, elle va devoir en prendre. Compte tenu que j'ai étudié quand même le dossier, je vois très bien ce qui va se passer pour la ligne Sud Europe Atlantique.

Dans ce projet, je ne porte pas ici une décision de notre Région, mais je me pose pas mal de questions. Nous allons devoir financer pour une ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique. On va sûrement nous demander de financer pour le Bordeaux – Espagne, mais aussi Bordeaux – Toulouse. Il va falloir financer pour Poitiers – Limoges. Attendez, dans notre Région, on fait comment pour financer alors que nous n'arrivons pas à financer les TER et à développer des trains qui répondent aux besoins des gens de la Région. D'autant plus que nous sommes partis avec la Région Limousin sur la rénovation de la ligne historique ; nous rentrons même dans la rénovation de voies qui ne nous reviendrait pas, de fait, à la Région.

Je suis très inquiète, d'autant plus que j'entends parler de tarification augmentée, du prix du billet augmenté, etc. C'est vrai que je rejoins, là aussi, mon collègue, c'est sur le contribuable qui va toujours financer. Moi, je me pose la question de l'égalité de traitement sur un territoire. Ou alors, on dit clairement que, demain, on privatise les lignes et, ok, chacun va pouvoir récupérer du « fric », parce qu'il faudra bien aussi

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
financer les actionnaires ; ils ne vont pas venir là gentiment en disant « nous allons rendre service aux gens de cette Région », ce n'est pas vrai.

Sur la ligne Sud Europe Atlantique, j'entends parler d'augmenter les péages, d'ailleurs, vous l'avez dit. J'entends aussi parler d'augmentation du prix du billet, tout cela, pour financer le concessionnaire. Je pense que, tout cela, il faut que ce soit très clair.

J'ai entendu certains, je pense, qui sont des habitants de la Région Limousin, parler du POLT, etc. Dans tout cela, en tant que représentante de la Région, je suis très inquiète. Je suis inquiète parce que, là, avec ce projet, nous sommes en train de mettre en concurrence des territoires et même les citoyens qui vivent sur ces territoires-là. Prendre une décision, quand je sens qu'il y a ça derrière, ça m'inquiète un peu et ça me gêne. Je ne sais pas ce que je vais pouvoir rapporter à la Région, je dirai tout ce qui a été dit, mais je suis très inquiète sur le financement parce que, effectivement, beaucoup de gens nous poussent pour ce projet, ils ne sont pas les financeurs. Alors, qu'ils viennent nous dire comment nous allons financer parce que, nous, nous avons demandé aussi aux autres départements de venir sur le financement de la LGV Sud Europe Atlantique, mais les départements, ils ne se bousculent pas pour venir nous aider financièrement. Je ne sais pas qui va faire la démarche auprès des départements et de la Région. Pour l'instant, nous n'avons pas été saisis d'une demande quelconque donc, bon courage à la Région Limousin pour le financement.

Mme LARIVAILLE

Excusez-moi, Madame, la Région Poitou – Charentes a émis un avis sur le projet officiel ?

Mme CARMOUZE

Non, non, il n'y a pas d'avis, comme il n'y a pas d'avis non plus sur le Sud Europe Atlantique.

Mme LARIVAILLE

Sur le projet lui-même ?

Mme CARMOUZE

Le Maire de Poitiers a pris une position, mais le Conseil Régional n'a pas pris de position. Il y aura un débat à la fin de l'année sur ce projet-là.

Mme LARIVAILLE

M. LIMOUSIN

Tout simplement pour apporter une précision à l'information que vous venez de solliciter, Madame la Présidente, je voudrais dire que le Conseil Economique et Social de la Région Poitou – Charentes a pris une position favorable sur le projet de LGV Poitiers – Limoges – Brive.

Mme LARIVAILLE

Monsieur, vous vous présentez.

M. ARMENGAUD

Roger ARMENGAUD, j'habite Poitiers, je suis retraité simplement. Je viens en tant que auditeur libre. Je rajoute une couche là-dessus, effectivement, parce qu'il semblerait que, peu à peu, vous allez financer cette ligne sur une concession, mais il faut voir quand même que cette concession va faire concurrence aux recettes de Réseau ferré de France qui est en train, actuellement, de se faire hara-kiri lui-même. Vous allez perdre donc des voyageurs sur la ligne historique pour les faire passer par la ligne du concessionnaire, je dis bien « sa ligne ».

Deuxièmement, vous avez déjà demandé certainement aux Régions Limousin et Poitou – Charentes de reconditionner, en quelque sorte, le TER Poitiers – Limoges. Or, il est certain également qu'il va y avoir un effet de concurrence pour les voyages directs entre Poitiers et Limoges. Il y aura un risque potentiel de baisse des recettes de TER financés par les Régions.

Quand je vois, par exemple, l'état lamentable de la ligne de Lozère, que Réseau ferré de France ne peut pas financer, nous faisons rouler à 40 à l'heure cette année en Lozère des TER capables de rouler à 140... les Conseils Régionaux ne peuvent pas entretenir la voie, donc elle n'est pas entretenue en Lozère. Cette année, nous roulons à 40 ; l'année prochaine, nous roulerons peut-être à 35 et, dans 2 ans, à 30 à l'heure, tout ça, avec des véhicules qui font du 140 à l'heure en théorie.

Je pense que vous orientez le débat en nous faisant bien comprendre que l'Etat, les collectivités locales ne peuvent pas tout financer. Il n'y aura pas de financement de l'Europe sur ce projet non plus. Nous arrivons donc vers une concession et, automatiquement, cette concession entraînera des pertes de recettes pour Réseau ferré de France, alors même que nous aurons demandé aux Régions et autres collectivités de financer la ligne classique bien sûr, mais aussi une partie de la ligne à grande vitesse. Là, il y a un gros danger ; attention, vous risquez de tomber dans un piège. Je me permets de vous donner un conseil comme ça, mais voyez bien les choses en détail. Merci.

Mme LARIVAILLE

Limoges, le 27 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Bien. Nous allons peut-être demander à Messieurs PAPINUTTI et LEBOEUF de répondre aux interrogations qui ont été posées.

Michel LEBOEUF

Je voudrais au moins répondre à 2 interrogations qui ont été formulées par Monsieur PAMBOUTZOGLOU et également par Madame CARMOUZE, concernant l'insuffisance d'information sur le financement lui-même du projet et sur le partage de risque.

Je pense qu'il faut reconnaître qu'il y a une certaine ambiguïté dans le débat public. Pourquoi ? Parce que le débat public est un débat sur l'opportunité du projet : est-il ou pas opportun ? Pour pouvoir répondre complètement à cette question, il faudrait savoir à quel prix. C'est la donnée qui manque, vu de la Région Poitou - Charentes ou vu de la Région Limousin. C'est donc un peu difficile de répondre à cette question.

Moi, je me suis efforcé de vous dire un peu comment ça marche, de vous donner les éléments fondamentaux sur lesquels, nécessairement, le plan de financement reposera, mais, au fond, je ne suis pas en mesure de vous dire ce que ça vous coûtera. Pour un projet comme cela où, normalement, s'il se met en service en 2015, le tour de table va se faire en 2010, je ne sais pas quelle sera la politique de l'Etat en 2010. Peut-être que l'Etat dira « je le paie à 100 %, c'est de l'aménagement du territoire, j'en fais mon affaire », mais ça, je ne sais pas le dire. Je comprends bien que vous vous heurtez à ce paradoxe qui est que l'on vous demande de juger de l'opportunité du projet, sans vous dire combien il va vous coûter ; ça, c'est tout à fait compréhensible. Au stade actuel, nous ne pouvons vous donner que des éléments.

Le même sujet s'est posé sur le Bordeaux - Espagne, par exemple, ou PACA. Les autres Régions sont aussi placées devant le même dilemme que vous. Les moyens financiers des autres Régions sont peut-être supérieurs, je ne sais pas si c'est cela que vous voulez dire, mais le coût d'un projet comme PACA est incomparablement aussi supérieur. Voilà ce que je voulais dire sur l'opportunité. Je comprends le souci que vous exprimez, qui me paraît logique, qui n'a pas de solution immédiate.

Le deuxième point sur lequel je voudrais revenir, c'est le risque. Je m'étais amusé, dans une certaine réflexion à un moment donné, à essayer de recenser les risques qui sont liés à un projet de ligne nouvelle et, sans beaucoup de difficultés, j'avais trouvé une trentaine de risques de natures différentes.

Le partage du risque est un élément essentiel dans le financement d'un projet. Nous pouvons comprendre que, si je me place de votre point de vue, de Région, vous ne pouvez être indifférent au partage du risque. Un bon partage du risque peut vous être très avantageux ; un mauvais partage du risque peut vous coûter cher.

Dans l'idée du PPP, il y a le fait qu'un constructeur va essayer d'avoir un marché de travaux publics. La contrepartie de ce marché, c'est que nous allons lui demander de prendre des risques sur une longue période. Il va donc être partagé entre l'envie d'avoir le marché, et ça, ça sera un gros marché, et puis, l'opportunité de se couvrir. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que la couverture qu'il va prendre est une couverture qui va coûter cher parce qu'il empruntera forcément plus cher que ne pourrait emprunter RFF. C'est cette combinaison qu'il faut essayer d'optimiser.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Le partenariat public – privé sera lancé par l'Etat sur la base d'un cahier des charges établi par RFF ; tout l'art est dans le cahier des charges et dans la présentation du projet pour faire en sorte que la répartition des risques soit équilibrée. Il ne faut pas non plus que le partenaire privé soit mis KO, ce n'est pas non plus une bonne solution. Ce partage de risque est donc quelque chose qu'il faut regarder de très près car il jouera sur le financement.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur LEBOEUF. Monsieur PAPINUTTI.

M. PAPINUTTI

Deux petites choses en complément. Moi, je suis totalement d'accord avec Michel et je vous écoutais tout à l'heure sur les moments de bouclage des conventions de financement ou des bouclages de tour de table.

Sur tous les projets en débat public, aujourd'hui, dans l'ordre de ceux qui ont eu un tour de table difficile, je prendrai PACA : PACA, personne n'a contesté l'opportunité de réaliser l'infrastructure et nous avons eu un débat long et difficile. Nous avons eu une réunion de financement de même nature où les mêmes problèmes se sont posés et un projet en est sorti ; ce n'est d'ailleurs pas le moins cher, il aura une cinquantaine de kilomètres de souterrain. Je crois qu'il ne faut pas mélanger toujours les choses entre l'opportunité du projet et le bouclage 10 ans avant, 15 avant, 5 avant d'un plan de financement.

Deuxième exemple, la LGV Est : la LGV Est, au milieu des années 1990, on commençait à voir un petit peu qu'il y avait des difficultés. Pendant 3 à 4 ans, voire même 5 ans, des personnes ont discuté, débattu ; tout était bloqué, la LGV Est ne sortait pas, et ce débat a eu lieu. C'était exactement le débat que montrait tout à l'heure Michel LEBOEUF, c'est-à-dire l'opportunité du projet non contestable, et comment nous allons boucler le plan de financement. Il y a un moment dans le projet, mais il me semble que nous faisons une petite erreur de dire que c'est aujourd'hui.

Nous parlions tout à l'heure de SEA, il y a un bouclage de financement, aujourd'hui. Là, il y a une vraie demande de bouclage de financement puisqu'il y a des choses qui sont proches de démarrer. Nous avons une DUP sur la partie Angoulême – Bordeaux. L'enquête publique va bientôt se dérouler sur la partie Nord. Nous ne sommes pas du tout dans les mêmes étapes. Je pense qu'il ne faut pas mélanger les étapes par rapport à cette possibilité ou pas. La solidarité nationale, aujourd'hui, joue quand même à plein sur tous les projets à 50 %. Nous ne pouvons pas non plus dire qu'on isole les territoires, non, on joue bien sur la solidarité nationale puisque l'Etat participe et l'Etat participe massivement aux projets aujourd'hui.

Est-ce que les clés, dans 10 ans ou dans 7 ans ou dans 8 ans, seront exactement les mêmes ? Je suis comme Michel LEBOEUF, je ne sais pas. Je vous ai donné objectivement, aujourd'hui, les clés qui existent.

Deuxième point sur la concession : je ne partage pas non plus cette vision où on dit « parce que nous allons faire une concession, il va y avoir des choses différentes qui

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public vont se placer et, immédiatement, privatisation, etc. », non. La concession, aujourd'hui, excusez-moi, en termes d'aménagement du territoire, il n'y a pas meilleur exemple que le viaduc de Millau. Je suis désolé, le viaduc de Millau, par les financements publics classiques, nous n'arrivons pas à le faire. Aujourd'hui, par le financement de l'utilisateur et la subvention, nous avons réussi à faire quelque chose. En termes d'aménagement du territoire et de solidarité, c'est quand même...

M. THEPIN

Excusez-moi, ce n'est pas la même chose. Vous avez un sacré trafic qui passe entre Clermont-Ferrand et Montpellier.

M. PAPINUTTI

Je voulais juste dire que le financement classique n'était pas capable de réaliser le viaduc de Millau, nous le savons. Si nous l'avons fait, c'est bien parce que la concession l'a permis. Ce n'est pas objectivement uniquement une histoire de savoir si c'est du financement public, de la subvention pour financer un chantier, ou si c'est la volonté de réaliser plus vite et que la répartition ou la manière dont va se faire la recette de l'utilisateur peut être différente. C'est cela que je voulais dire.

Franchement, nous ne pouvons pas opposer toujours concession dans les endroits où il y a du trafic avec aménagement du territoire ou autres. Non, nous avons un exemple d'aménagement du territoire.

Dernier point, sur les ralentissements et le renouvellement, etc. : aujourd'hui, nous avons un plan où nous essayons de supprimer les ralentissements existants. Je ne dis pas que nous avons immédiatement remis en état ; nous avons 10 ans - 15 ans - 20 ans de sous-entretien chronique. Ce qui est difficile, c'est que, effectivement, aujourd'hui, nous en voyons les traces. Nous avons fait un audit pour cela, ce n'est pas par hasard, mais nous avons un plan très précis là-dessus.

Un autre point, nous faisons un contrat de projet Etat - Région ; il est en cours de négociation. Dans le contrat de projet Etat - Région, nous faisons de la modernisation, nous faisons des réaménagements. Nous ne sommes pas simplement en train de dire « nous voulons la ligne nouvelle et nous abandonnons le reste », non. Nous avons un vrai débat. Il y a des rencontres qui se font entre les Préfets et les Conseils Régionaux, il y a bien ce débat aussi des étapes intermédiaires.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU

Merci. D'abord, en direction de Monsieur LIMOUSIN, je vous dirai une chose, c'est que je n'ai pas participé simplement aux débats publics où il y avait de l'opposition, j'ai

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public participé à la quasi-totalité d'entre eux, sauf celui de Brive où j'étais en déplacement à l'étranger, celui de Périgueux où j'étais pris par ailleurs, mais la totalité des autres, j'y ai participé.

Je ne crois pas qu'on puisse dire que je me suis montré comme un opposant résolu de ce barreau, d'autant plus que, ce soir, j'ai dit clairement que je ne pouvais pas me prononcer, que je posais simplement un certain nombre de questions qui pourraient permettre, dans le cadre du débat public, que l'on puisse se prononcer sur le projet. Pour l'instant, je ne suis qu'à formuler un certain nombre de questions et je crois que c'est cela l'intérêt du débat.

Je crois que je me suis mal fait comprendre quand je demande qu'on ait des éléments par rapport au financement. Je ne demande pas de clé de répartition, nous avons compris avec les schémas qui nous sont donnés. Nous savons qu'il faudra enlever l'Europe là où elle était, ainsi que la Suisse ou le Luxembourg. La seule chose que nous ne savons pas, contrairement à ce qui s'est passé sur la ligne PACA, ou ce qui s'est passé sur Bordeaux - Toulouse, là, il y a eu un projet qui faisait consensus de départ. L'Etat, RFF, la SNCF, toutes les collectivités étaient d'accord pour la mise en œuvre de ces deux projets. Et donc, c'est à partir de ce consensus de départ pour dire « il faut faire » que tout cet ensemble-là s'est réuni, pour faire en sorte de mettre en place un projet, et le maître d'ouvrage a travaillé dans ce cadre-là. On était donc assuré de savoir quels seraient les financeurs potentiels. Les niveaux de financement, ça, c'est l'objet de discussions qui se font après, et je suis d'accord Monsieur PAPINUTTI.

Tandis que, nous, nous nous sommes pointés aussi. D'abord, on nous a dit « le projet que vous aviez, nous vous le supprimons », il était bon, il n'était pas bon, je ne vais pas revenir là-dessus. Mais, quand on nous l'a supprimé, on ne nous a pas dit « à la place, nous allons peut-être faire autre chose, est-ce que vous êtes d'accord ? », non. RFF est venu avec ce projet, nous l'a présenté ; effectivement, il a fait des réunions, mais nous ne savons pas qui est autour de la table.

Dans les deux autres projets, nous savons quelles sont les collectivités qui sont autour de la table et, ici, nous ne le savons pas. Effectivement, nous n'avons pas été consultés au départ et, à partir de là, comme le dit Monsieur LEBOEUF, il faut quand même que nous ayons des éléments d'abord sur la volonté de faire le projet ; nous avons 2 expériences négatives. Pour l'instant, moi, je n'ai jamais vu le barreau Limoges - Poitiers inscrit au schéma des lignes à grande vitesse à financer à l'horizon 2025 ; il y est simplement pour études.

Alors, aujourd'hui, on nous demande de financer des études dont on ne sait même pas si elles vont aboutir. Effectivement, nous avons déjà l'expérience. Nous avons financé toutes les études du TGV pendulaire et elles n'ont pas abouti, pas par notre faute, tout était prêt. Voilà pourquoi je dis que je ne suis pas un opposant, aujourd'hui, à ce barreau, mais je n'en suis pas non plus un partisan tant que je n'ai pas les moyens de le faire.

Monsieur LIMOUSIN, quand vous dites qu'il ne faut pas se livrer à l'anathème, il faut que vous modériez votre propos par rapport à la manière dont je participe au débat et je crois que, lorsque j'y participe, ça contribue modestement, certes, mais à faire qu'un certain nombre de questions obtiennent des réponses.

M. LIMOUSIN

C'est dans les anathèmes que j'apprécie le ton particulièrement mesuré et relativement évolué dans le bon sens de votre remarque d'aujourd'hui.

Mme LARIVAILLE

Monsieur ROUSSEAU ou Monsieur SALIN.

M. ROUSSEAU

Je voulais dire d'abord une chose : par rapport aux différents projets qui ont été amenés dans le temps pour la desserte du Limousin, je crois qu'il y a une décision très courageuse qui a été prise de la part de l'Etat parce que la demande qui est faite régulièrement, je n'entends que ça ici, c'est de dire « la grande vitesse, c'est une urgence, il faut faire vite ». Si l'Etat, au moment où on constatait les difficultés autour du projet POLT, avait dit éventuellement « je crée un groupe de travail ou je crée une commission », nous savons tous que, depuis des temps immémoriaux, si nous ne voulons pas qu'un projet avance, nous créons une commission.

Quand je vois les réactions qu'il y a à certains moments dans le cadre de ce débat public, je me dis, si l'Etat avait pris la position de dire « on crée une commission pour réfléchir au projet qui pourrait être la meilleure solution de desserte à grande vitesse du Limousin », je pense que nous serions encore à 2 ou 3 ans de rentrer dans un débat public. Là, il y a eu une décision relativement claire prise à partir d'un projet qui avait déjà été annualisé dans le cadre du schéma des lignes à grande vitesse. Pour répondre à une demande qui était une demande de réponse rapide, je crois que l'on a été vers une réponse la plus rapide possible.

D'autre part, deuxième élément à ajouter, avant qu'on rentre dans ce débat public, il y a eu, pendant pratiquement un an et demi, un comité de suivi auquel vous avez participé et, ce comité de suivi a préparé l'entrée dans le débat public. Que je sache, dans ce comité de suivi, personne n'a jamais dit qu'il était formellement opposé à ce projet, compte tenu de ce qu'il pouvait apporter pour le développement rapide de la grande vitesse vis-à-vis du Limousin.

M. PAMBOUTZOGLOU

Ce n'est pas correct.

M. ROUSSEAU

Qu'est-ce qui n'est pas correct ?

Mme LARIVAILLE

Limoges, le 27 novembre 2006

M. CANIAUX

Il faut savoir qu'un lobbying s'est formé, qui s'appelle FERRMED et qui, effectivement, travaille, sauf que, évidemment, ça passe par la Méditerranée, ça ne passe pas par chez nous. Nous avons, effectivement, une carte à jouer et le Poitiers - Limoges est dans cette carte à jouer, c'est un des maillons de cette transversalité qui peut apporter quelque chose en matière de financement.

Là aussi, je pense qu'il peut se créer des partenariats, des solidarités, y compris européennes puisque, à ce moment-là, il ne s'agit pas de combattre ce que fait FERRMED par le Sud, mais simplement de proposer un itinéraire bis entre Lyon et Valladolid qui permettrait d'économiser 300 kms sur Madrid et de desservir toute la cote portugaise et le Pays Basque.

Il faut jouer cette solidarité territoriale. L'Europe, j'en suis sûr, elle participera si, intelligemment, nous mettons ce projet dans la transversalité.

Comme j'ai la parole, j'en profite pour l'annoncer, il va y avoir les contributions d'autres Régions, il va y avoir les contributions d'autres communautés d'agglomérations, de Chambres de Commerce et d'Industrie pour soutenir ce barreau Poitiers - Limoges. Il y a vraiment quelque chose qui est en train de se passer. Encore une fois, je demande qu'on en tienne compte.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur CANIAUX. Passez le micro à Madame, s'il vous plaît.

Mme CARMOUZE

Je voudrais rétablir une vérité, c'est que, effectivement, nous avons participé à des réunions de travail, des comités de suivi, mais nous avons bien dit que notre participation ne donnait pas forcément un accord à ce projet, nous venions là, effectivement, pour savoir le contenu, pour connaître le projet et savoir jusqu'où il allait être réalisé.

Je voudrais quand même aussi parler du financement de l'Europe. J'apprends que l'Europe viendrait peut-être financer si on lui demandait. Moi, je pense que, effectivement, dans ce projet-là, il faut que l'Europe participe. Je ne sais pas qui va intervenir auprès de l'Europe. Par contre, moi, ce que je sais, c'est qu'entre Tours et Bordeaux, l'Europe ne participe qu'à une hauteur de 8 % parce que l'Europe a jugé que ce n'était pas un tronçon européen.

Monsieur PAPINUTTI, vous avez parlé du contrat de projet avec la rénovation des voies. Effectivement, le nouveau contrat de projet nous amène à financer des rénovations de voies, c'est-à-dire que l'Etat veut nous amener à rénover des voies alors que ce n'est pas à nous de le faire, ça ne fait pas parti des prérogatives des Régions. Nous n'avons pas à financer la rénovation des voies et nous allons devoir y

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public participer. Alors, déjà que nous sommes pénalisés parce que nous avons des réductions de vitesse et nous investissons, dans le même temps, sur du matériel qui circule et qui roule très vite, et nous ne pouvons pas le faire circuler à la vitesse où il devrait desservir d'une ville à une autre parce que les voies sont en mauvais état. Maintenant, on veut nous faire participer là-dessus, ce qui fait que ça va aussi nous réduire le développement des TER.

M. PAPINUTTI

Un complément sur les voies, il est clair que, sur les voies, aujourd'hui, il y a un financement d'Etat qui est versé à RFF, qui est une subvention de régénération qui est votée tous les ans dans le budget de l'Etat. La situation est telle au jour d'aujourd'hui que, effectivement, la demande que nous avons faite, c'est non pas simplement de dire que nous allons financer, mais c'est de dire que nous allons compléter sur les voies faiblement circulées à égalité entre l'Etat et la Région la subvention de RFF, et c'est ça l'enjeu, c'est pour accélérer quelque chose qui est difficile aujourd'hui. Ce n'est pas une substitution, c'est pour accélérer parce que nous sommes tous conscients que, effectivement, il y a du matériel neuf lié à la décentralisation des transports régionaux qui circulent et nous voyons que, ostensiblement, ce matériel neuf a des difficultés sur des voies, surtout les voies faiblement circulées, où il y a un manque très criant d'investissement.

En complément, je voulais juste dire que nous faisons aussi dans les contrats de projet de la modernisation, et je crois que nous sommes tous d'accord sur la modernisation de certains axes, y compris Poitiers - Limoges au jour d'aujourd'hui dans les programmations à venir et dans les programmations à court terme. C'est bien de la modernisation, nous modernisons, nous améliorons.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur SALIN.

M. SALIN

Concernant le financement, nous ne pouvons pas apporter de certitudes parce que nous ne savons pas, dans 10 ans, comment sera le contexte. Nous ne pouvons donner que les exemples qui existent. Je note que, sur la LGV Sud Europe Atlantique, l'Europe apporterait 8 %. Il faut savoir quand même que, sur la LGV Est, la part de l'Europe dans le montage était de 10 % et 10 %, c'est quand même important.

Concernant les collectivités qui peuvent participer, merci de passer la diapositive 121 pour donner un exemple : sur la LGV Est, justement, c'est la décomposition de la part de l'Alsace et de ses collectivités territoriales. Vous avez le camembert en pourcentage et puis, après, vous avez les valeurs. Les collectivités territoriales de l'Alsace apportent 282 millions d'euros, ce qui représente 9 % du budget initial de la LGV Est. Nous nous apercevons que la Région Alsace apporte une part importante (50 %), mais nous remarquons aussi que les Conseils Généraux ont apporté leur contribution, et nous remarquons que les villes et les communautés d'agglomération

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public ont aussi apporté leur financement. Je noterai aussi que l'Alsace est intéressée par la LGV Rhin - Rhône et, dans le cas de Rhin - Rhône, nous retrouvons aussi une décomposition entre la Région, les Conseils Généraux et un certain nombre de villes. Voilà, pour donner un exemple, des partenaires qui sont mobilisés dans le cadre de la LGV Est. Nous ne pouvons pas faire de prospective sur le futur, mais voilà ce qui est fait au jour d'aujourd'hui.

Concernant ce que j'ai pu entendre sur Poitiers - Limoges, le fait qu'elle serait en concession, au jour d'aujourd'hui, les hypothèses se tournent vers un montage classique puisque c'est ce que nous connaissons le mieux, et que les études ultérieures auront à montrer, étudieront l'intérêt de passer éventuellement en concession, mais, pour l'instant, rien n'est décidé sur le mode de financement sur cette ligne.

M. ROUSSEAU

Madame CARMOUZE, j'ajouterai que, sur les multiples partenariats, dans des projets en dehors des projets de LGV, par exemple, en Poitou - Charentes, souvenez-vous l'exemple il y a quelques années de l'électrification de Poitiers - La Rochelle. Il est clair qu'il y a eu des financements de la Région, des départements et des villes concernées, donc le financement a été très également réparti entre un grand nombre de partenaires.

M. SALIN

Un dernier mot sur l'attractivité du monde ferroviaire au niveau des investissements, je pourrai simplement dire une chose, c'est que, lorsque RFF lance des emprunts pour financer ces infrastructures, RFF jusqu'à présent, n'a pas eu de mal, lorsqu'il a lancé des emprunts, ce qui veut dire que, auprès du monde financier, le ferroviaire a une certaine attractivité.

M. THILLET

C'est donc rentable.

M. SALIN

Ça me fait plaisir de vous entendre dire que RFF est une entreprise rentable, merci Monsieur THILLET.

Mme LARIVAILLE

Monsieur THEPIN.

M. THEPIN

Au sujet du financement des subventions européennes, je vais vous dire pourquoi il n'y aura pas de subvention pour Limoges – Poitiers. Pour une raison simple, j'ai envoyé un e-mail moi-même à l'Union Européenne Transports. On m'a renvoyé sur un certain nombre de sites, ces sites, je les ai consultés et je vais vous donner les informations. D'abord, la plupart des projets dont vous avez parlé tout à l'heure, c'était des projets qui étaient européens. L'Europe, en 2005, a décidé de 30 projets tout transport et les projets dont vous avez parlé tout à l'heure, y compris le Mulhouse, Figueras, etc., ce sont des projets européens et, lorsque le projet, effectivement, a été décidé comme étant un projet qui avait un impact sur le transport au niveau de l'Europe, il y avait une participation. Donc, LGV Limoges – Poitiers ne fait pas parti d'un projet européen puisqu'ils sont définis.

Mais la Commission Européenne permet d'avoir des subventions. Pour cela, elle utilise les Régions qui sont les plus défavorisées, en Europe. Elle classe ça en deux types de Régions, ce qu'elle appelle les objectifs un. En ce qui concerne la France, ça ne concerne que les départements d'Outre-Mer, c'est là qu'il y a le plus de subventions pour toutes les infrastructures.

En ce qui concerne nos Régions, effectivement, le Limousin fait parti de ça, sauf que, depuis le 31 décembre 2005, les agglomérations de Brive, les agglomérations de Limoges et Poitiers ont été sorties de l'objectif deux. Ça, c'est une première chose que je voulais vous dire. En plus, il faut que ce soit présenté par l'Etat parce que, si ce n'est pas présenté par l'Etat, il n'y aura donc pas de subvention au niveau européen. Je vois mal l'Etat présenter un projet où, au niveau de l'aménagement du territoire, on ignore tout un territoire comme le Berry, y compris le Creuse, même une partie de l'Est du Limousin.

Maintenant, pour en venir au projet lui-même, au niveau des subventions : j'ai fait un petit calcul. On dit que les subventions, c'est à peu près 33 % du projet, au tarif actuel parce que, effectivement, si on est en 2016 – 2017, le projet, ce n'est pas 1,3 milliard, c'est 1,8 milliard. Ça fait 450 millions. Que représentent ces 450 millions d'euros que nous devons partager au niveau des collectivités ?

Je vais vous donner le budget de la ville de Limoges : 250 millions. Si la ville de Limoges voulait le financer, elle le peut, elle en a pour 21 mois de son budget annuel.

Le département de la Haute-Vienne : budget 350 millions. C'est 16,5 mois du budget annuel 2006 pour le département de la Haute-Vienne. Je sais que le département a voté une motion en disant qu'il voulait participer, mais voyez un peu.

En ce qui concerne la Région, le budget de la Région annuel toujours 2006 : 375 millions. C'est 14,5 mois du budget.

Si nous faisons l'ensemble de ces 3 Régions, nous nous rendons compte que ça représente à peu près la moitié du budget annuel ; ça fait 5,5 mois du budget annuel de Limoges, du département et de la Région.

Nous pouvons dire que l'Alsace ceci, que PACA ceci, etc., mais nous ne sommes pas dans la même grandeur. Il y a un sacré problème. Je veux bien que l'on dise oui à ceci, à cela, etc., mais avec quoi ? D'autant plus que l'incidence que ça va avoir, c'est qu'il va y avoir modification d'un certain trafic qui va être transformé en TER et le TER, qui va le financer ? Encore la Région.

Mme LARIVAILLE

Nous avons compris Monsieur THEPIN.

M. THEPIN

Je sais que vous avez compris, mais je crois que c'est un certain nombre de choses qu'il faut dire.

Maintenant, nous pouvons faire n'importe quoi. Vous savez, les conseillers ne sont jamais les payeurs. C'est facile dans une assemblée de dire « je veux ça ».

Mme LARIVAILLE

Nous avons entendu, vous rendez le micro. Monsieur SALIN.

M. SALIN

Il faut voir qu'ici, nous parlons d'investissement. Ce sont des investissements sur le long terme et qui s'étalent sur plusieurs années. Nous n'allons pas demander l'investissement la veille pour le lendemain. Ce sont des investissements sur le long terme et qui dit investissement dit, après, des choses qui viennent à côté ; nous en avons déjà parlé, relance de l'économie, etc. Ce que vous dites, je pense que c'est une façon de voir, mais très réduite.

M. THEPIN

C'est avec les partenaires privés que vous voulez faire quelque chose ? Ce n'est quand même pas l'université de Limoges et celle de Poitiers qui vont participer au financement.

M. SALIN

Les participants au financement, nous les avons montrés dans le cadre de l'Alsace.

Mme LARIVAILLE

Monsieur ne s'est pas exprimé encore.

M. ADELAINÉ

Monsieur Gilles ADELAINÉ, je suis juste un contribuable. Quand vous parlez de pluralité de financement, quand on habite à Colmar, on est habitant du Haut-Rhin et de l'Alsace, autrement dit, c'est la même personne qui paie 3 fois.

Mme LARIVAILLE

Merci. Bien. Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU

Je serai bref. Monsieur PAPINUTTI, vous avez évoqué, dans les financeurs potentiels, l'Etat au travers de l'AFITF. Moi, j'ai considéré que la création de l'AFITF et son mode de financement pérenne au travers des péages d'autoroute était une excellente chose. Je déplore, comment Monsieur LONGUET, son Président, qu'on ait décidé de tarir cette source de financement. Or, Monsieur LONGUET, lors du colloque « avenir rail » d'il y a à peu près un mois et demi, dit qu'il y aura bien 4 milliards ; sur les 4 milliards, il y a déjà 2 milliards qui sont engagés ; les 2 autres, nous savons où ils vont passer et, à partir de 2011 - 2012, nous n'avons plus de financement pérenne possible, d'autant plus que, maintenant, l'AFITF est amené à financer la quasi-totalité des projets gouvernementaux et pas simplement pour l'essentiel, pour les trois quarts d'entre eux, comme c'était envisagé au départ, les projets ferroviaires.

La Commission du Débat Public avait pointé 2 aspects fondamentaux :

1. d'une part, donner des éléments suffisants sur les financements pour que le public comprenne ; je pense que nous n'en sommes pas là ; de par le fait que le projet a été mal engagé dès le départ, nous ne savons pas quels sont les financeurs potentiels ;
2. d'autre part, sur la question des délais de réalisation. Nous savons que, sur les délais de réalisation, il y a des délais qui sont incompressibles, ce sont ceux qui sont liés à la nature des travaux à mettre en œuvre et puis, toutes les tracasseries administratives ; ceux-là, RFF a une habitude, ça peut être accéléré avec un partenariat public - privé, mais la question clé, c'est la question du financement.

Pour le Limousin, ce n'est pas si facile que ça de trouver et donc, ce que j'aurais souhaité, effectivement, c'est que l'Etat rencontre les collectivités et leur demande à quel niveau elles peuvent s'engager financièrement là-dessus. On leur répondra toujours « le moins possible », c'est vrai, ça fait parti de la négociation, mais, pour autant, nous sommes des gens sérieux et donc, on donnerait des réponses appropriées.

Mme LARIVAILLE

Bien. Avant de répondre, je voudrais reprendre Monsieur PAMBOUTZOGLOU qui a dit que la Commission Nationale du Débat Public avait demandé des compléments en ce Limoges, le 27 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public qui concerne le financement et le calendrier. Excusez-moi, mais ça a été demandé à la suite de la lecture du dossier de saisine. Le dossier du débat, qui n'est pas le dossier de saisine, a pris en considération les observations de la CNDP et la CNDP a considéré que le dossier du débat était suffisamment complet - c'est écrit dans la décision du 5 juillet - il était suffisamment complet pour pouvoir être mis au débat. Je rectifie un petit peu ce que vous avez dit puisque, ce que vous dites, ça concernait le dossier de saisine et pas le dossier du débat qui a été jugé suffisamment complet. Monsieur PAPINUTTI, sur l'AFITF.

M. PAPINUTTI

Je rappelle que, quand nous avons eu le CIADT de décembre 2003, l'AFITF n'existait pas. Je me souviens des tas de gens nous disant « mais vous ne pourrez pas financer tout votre projet du CIADT, c'est impossible ». Un an et demi plus tard, début 2005, qu'est-ce que nous avons fait ? Nous avons créé l'AFITF, nous l'avons doté de ressources pérennes.

Je rappelle en plus que, aujourd'hui, grâce à l'AFITF, nous avons un projet qui est en fin de travaux, qui s'appelle la LGV Est, un projet que nous venons d'engager qui est la LGV Rhin - Rhône, et un projet Perpignan - Figueras, c'est-à-dire que nous avons 3 projets de LGV en construction en même temps. Je pense que, si nous réfléchissons, ça prouve que la pérennisation de ressources pour le transport ferroviaire, dans un monde de développement durable et de priorités qui peuvent être données à des modes de type ferroviaire, ça existe.

Moi, je ne suis ni au budget, ni Ministre, je suis un technicien. Demain, l'AFITF, elle aura effectivement peut-être des problèmes, mais, aujourd'hui, nous réalisons. Nous ne pouvons pas dire, là encore, ce qui sera, mais c'est pareil pour le budget de l'Etat ; ce n'est pas aujourd'hui que nous pouvons dire ce que nous pourrions dépenser en 2010 ou 2012. Simplement, il y a des ressources pérennes, elles existent, elles ont permis un lancement d'opérations, elles ont permis de confirmer une politique et, y compris pour les études, l'AFITF finance les études, le débat public d'aujourd'hui est financé aussi par l'AFITF. Il y a quelque chose qui se fait, mais ça se fait pas à pas. Ce n'est pas aujourd'hui que nous allons prendre la décision à l'AFITF d'engager les montants de l'opération d'aujourd'hui.

M. PAMBOUTZOGLOU

Moi, je dis que l'AFITF n'a pas, actuellement, de financement pérenne à la hauteur des ambitions. Le Président de RFF a dit « si nous ne faisons pas appel à des partenariats public - privé, nous n'arriverons pas à financer tous les projets qui sont définis ». Voilà pourquoi je dis qu'il n'y a pas de financement pérenne de l'AFITF à partir du moment où on lui a coupé les ressources parce que, avec les financements qui comprenaient les péages, effectivement, il y avait de quoi réaliser. Comme l'Etat, en plus, nous dit, aujourd'hui « nous n'avons pas d'argent, voilà pourquoi on transfère beaucoup sur les collectivités », les collectivités, elles commencent à trouver la charge un peu lourde.

M. SALIN

Je crois que, dans le document, il était fait référence à une plage de dates qui était de 2005 - 2012, c'est-à-dire que le budget de l'AFITF est connu et calé pour 2005 - 2012, sauf erreur d'interprétation de ma part.

Mme LARIVAILLE

Bien. Nous poursuivons.

M. THILLET

Je suis ravi d'avoir entendu la Vice-présidente de Poitou - Charentes dire qu'elle n'avait, elle non plus, rien demandé pour le Poitiers - Limoges, en plus de Monsieur PAMBOUTZOGLOU dans la Région Limousin. Je l'avais dit à je ne sais plus quelle réunion et on m'avait dit que non, mais, bon, je vois que la confirmation est quand même là aujourd'hui.

Par contre, nous, le Centre, nous le demandons ; si eux ne le demandent pas, nous, nous le demandons et, en plus, nous aurons le même intérêt pour Limoges, c'est de mettre Limoges à 2 heures de Paris, comme vous le savez tous, vu que c'est notre combat.

Mme LARIVAILLE

Nous connaissons tout cela.

M. THILLET

C'est pour la Vice-présidente de Poitou - Charentes que j'ai dit cela parce que je pense que c'est la première fois que je la vois en réunion.

Ensuite, sur le financement, pour le thème de la réunion de ce soir, notre projet, nous comptons environ 10 à 12 départements intéressés par notre projet, donc ça fait 10 à 12 modes de financement différents, les Régions, les Conseillers Généraux, les communautés d'agglomération. Ça sera plus facilement finançable que si on met que le Limousin et une partie du Poitou - Charentes, même si c'est plus cher. Une chose est sûre, nous aurons plus de voyageurs, donc ça sera plus facile pour la SNCF de rentabiliser ses trains et pour Réseau ferré de France de rentabiliser son investissement.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur CANIAUX.

M. CANIAUX

Pour conclure, je pense que, effectivement, le plus important, c'est d'être d'accord sur ce projet et vraiment d'avoir une volonté forte de le voir aboutir, et je pense qu'elle grandit de plus en plus.

C'est un peu ce que j'appelle, moi, la démarche catalogue : vous savez, quand vous ouvrez un catalogue, vous regardez, vous avez des objets qui vous intéressent plus que d'autres et puis, après, vous regardez le prix. Là, il y a 2 solutions, soit on referme le catalogue et on n'en parle plus, soit on se met en quête de rassembler l'argent nécessaire.

Autre chose et je me retourne vers RFF, je n'ai pas eu de réponse à ma question tout à l'heure, concernant la rentabilité de l'option Sud, si nous incluons les relations Limoges – Bordeaux, ça ne peut qu'augmenter cette rentabilité et l'améliorer. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur CANIAUX.

M. ORUS

Je vous prie de m'excuser de ne pas vous avoir répondu tout à l'heure, je n'avais pas entendu la première partie de votre phrase, ce qui ne m'a pas permis de préparer la réponse. Effectivement, c'est une question que nous avons regardée. La prise en compte des trafics entre Limoges et Bordeaux, par une liaison directe sans correspondance, améliorerait, effectivement, la rentabilité de la section Sud, mais, ce qu'il faut voir, c'est que nous sommes sur des volumes de trafic qui ne sont pas très, très importants ; nous sommes sur un flux de l'ordre de 60.000 voyageurs par an, ce qui représente un trafic pas très, très élevé. Certes, ça améliorerait la rentabilité de la liaison Sud, mais je ne pense pas que ça renverserait la hiérarchie des scénarios que nous avons trouvés jusqu'à présent.

M. CANIAUX

Aujourd'hui, il y a quand même 10 allers retours Bordeaux – Limoges, donc il y a quand même du monde.

M. ORUS

D'après les données de trafic, nous avons 60.000 voyageurs par an.

M. CANIAUX

M. ORUS

Si on le fait en une heure, on aura, effectivement, plus, mais on n'aura pas 10 fois plus, on aura peut-être 30 ou 40 % de plus, mais donc ça ne devrait pas changer l'équilibre général entre les différentes options qui ont été étudiées.

M. THILLET

Donc le Poitiers – Limoges ne sert à rien pour l'ouverture de l'arc Atlantique puisqu'il y a 60.000 voyageurs par an de Limoges à Bordeaux. Je pense que c'est Limoges direction Bordeaux qui peut automatiquement ouvrir sur l'arc Atlantique et non pas La Rochelle.

Mme LARIVAILLE

Bien. Je ne sais pas si des questions sont encore rentrées, mais vous avez eu toute liberté pour vous exprimer.

M. THEPIN

Est-ce que vous pouvez, pour le 4 décembre, me mettre « absent excusé » parce que je ne pourrai pas être au débat. C'est une boutade.

Mme LARIVAILLE

Je vous remercie tous, je remercie également les intervenants qui ont été très sollicités. Merci beaucoup.