

Débat public LGV PACA

Atelier pédagogique sur le financement de la LGV

Olivier KLEIN (CPDP) indique que les questions relatives au financement de la LGV PACA sont fréquemment évoquées au cours du débat public : impact sur les finances locales, capacité des acteurs à mobiliser les financements. Cependant, le temps n'est pas encore venu de déterminer précisément les modes de financement de la future LGV et seuls de grands principes pourront être évoqués dans le cadre de cet atelier pédagogique.

I. Qui paye les infrastructures ?

Julien LEVEQUE (Laboratoire d'Economie des Transports, CNRS) rappelle tout d'abord que, dans sa phase de démarrage, un grand projet d'infrastructure est généralement financé par les usagers. Plus tard, dans le cadre d'une logique d'aménagement du territoire, il est nécessaire de faire appel aux contributions publiques car les infrastructures sont moins rentables. En effet, le financement d'une infrastructure dépend de son usage. Toutes les grandes infrastructures ayant des coûts de construction relativement fixes (environ 13 millions d'euros/Km), la contribution des usagers au financement dépend de la demande en matière de trafic. Si cette demande est faible, il est nécessaire de recourir aux subventions.

Les usagers

Selon les premières études, il semble que la participation des usagers à la LGV PACA sera relativement peu élevée. Il en va de même pour les autoroutes : les tronçons supplémentaires actuellement construits sont moins rentables et nécessitent un financement public accru. Par ailleurs, l'audit des infrastructures 2002 révèle qu'en termes de financement public les projets ferroviaires sont privilégiés par rapport aux projets autoroutiers. Au sein des projets ferroviaires, il apparaît que l'Etat accorde une nette priorité au projet Lyon-Turin.

Les contribuables

La question de fond est celle de la solidarité entre les contribuables français pour une LGV qui restera intra-régionale. En effet, mettre en avant la problématique d'aménagement du territoire pour la LGV n'est pas très probant car celle-ci ne permettrait pas un réel désenclavement de la Côte d'Azur. De plus, la logique d'aménagement du territoire implique des coûts importants pour les contribuables. Enfin, il n'a pas le sentiment que le projet de LGV PACA soit prioritaire dans la politique de désenclavement des territoires de l'Union Européenne.

Les autres financeurs

Il est possible d'imaginer que les bénéficiaires indirects participent au financement des infrastructures. Cependant, ce sont davantage les projets mis en œuvre autour des infrastructures qui génèrent des bénéfices que les infrastructures elles-mêmes. Ainsi, la hausse généralisée du foncier ne saurait être directement attribuée à l'arrivée du TGV car elle résulte davantage des projets immobiliers mis en œuvre par les collectivités territoriales.

De nouvelles taxes perçues sur le transport routier, afin de financer les infrastructures ferroviaires, ne semblent pas économiquement justifiées, dans le cadre du projet LGV PACA.

Le rôle de RFF dans le financement des infrastructures

Grâce aux péages versés par la SNCF, RFF finance une partie des infrastructures et supporte de nombreux risques. De par la loi, RFF est dans l'incapacité de s'endetter plus qu'il ne pourra rembourser. Ainsi, le montant des péages à percevoir doit compenser, outre les charges d'entretien de l'infrastructure, le montant des financements, les intérêts de la dette et les risques. Les leviers permettant d'améliorer la capacité contributive des usagers du système ferroviaire sont : la tarification, la productivité du transport, la réduction des coûts d'entretien de la LGV. Pour conclure, il précise que les montages financiers innovants actuellement envisagés pour limiter le financement du maître d'œuvre ne modifieront pas radicalement l'équation économique de l'infrastructure.

Jean-Paul MENARD (Amis du Rail Azuréen) estime que l'actuel désengagement financier de l'Etat constitue un risque pour l'avenir en matière de financement des infrastructures. Par ailleurs, dans la mesure où cette ligne permettra, à terme, le franchissement des frontières, il demande pourquoi l'Europe ne la financerait pas.

François LEBLONB (Préfet, Président de l'Association TGV Provence Côte d'Azur) indique que pour obtenir un financement européen, il est nécessaire d'impliquer la Commission de Bruxelles dès la réalisation des études préalables. C'est pourquoi un dossier INTEREG 3B a été monté avec les conseils régionaux PACA et Languedoc Roussillon et les villes de Barcelone et de Gènes.

Claude GRESSIER (Conseil Général des Ponts et Chaussées) indique qu'un groupe de travail présidé par l'ancien commissaire Karel VAN MIERT a sélectionné vingt projets d'infrastructures prioritaires en matière de réseau trans-européen de transport (la LGV PACA n'y figure pas). Ces projets feront l'objet d'un financement privilégié de l'Union Européenne, étant entendu que les budgets européens ne seront pas suffisants.

Jean-Pierre ESTELA (MNLE PACA) rappelle que l'Europe emprunte pour financer des infrastructures qu'elle juge vitales pour la construction de l'Union Européenne. Non seulement la tendance est actuellement aux restrictions budgétaires mais le niveau réel des financements dépasse rarement 20 % contrairement à certaines annonces qui peuvent être faites. Par ailleurs, les investissements doivent être lissés sur le long terme. Enfin, il rappelle que la LGV PACA n'est qu'un avatar du projet initial de TGV Méditerranée qui devait relier Nice.

Jean-Michel FOURNIAU (CPDP) signale que le financement par l'utilisateur a contribué à endetter la SNCF.

Julien LEVEQUE (Laboratoire d'Economie des Transports, CNRS) précise que les lignes TGV ont, malgré des débuts parfois difficiles, leur rentabilité et leur pertinence économique.

L'endettement transféré à RFF par la SNCF ne provient pas des lignes TGV mais du réseau classique dont la dette n'est pas remboursable.

Patrick PERSUY (Directeur financier de RFF) indique que la logique de financement de RFF vise à financer des infrastructures ferroviaires uniquement si les recettes nettes permettent de rembourser les emprunts contractés.

Michel LEBOEUF (Directeur du Développement Voyageurs France-Europe, SNCF) confirme que les lignes TGV ont été construites dans un ordre de rentabilité décroissant. Toutefois, il rappelle qu'à l'époque, la SNCF était seule et recevait 11 milliards de francs pour l'entretien du réseau classique. Les projets actuels ayant une rentabilité plus faible, il est nécessaire de faire appel à des subventions.

Jacques MOLINARI (Secrétaire général du GIR-MARALPIN) regrette que les lignes nouvelles soient pensées indépendamment de l'ensemble du réseau. Or tous les acteurs du débat public ont souligné l'intérêt primordial de cette ligne en matière d'aménagement du territoire. La LGV PACA permettrait effectivement de compléter la ligne historique et de soulager des grandes agglomérations dont la saturation est croissante.

Eric POURCHIER (Collectif CAPRE) souhaiterait obtenir une estimation en pourcentages de la participation financière des différents partenaires : Etat, Europe et collectivités territoriales.

Patrick PERSUY (Directeur financier de RFF) considère qu'il est prématuré, en l'état actuel du projet, d'effectuer ne serait-ce que des estimations. Il indique néanmoins que, pour les autres projets de TGV, les niveaux de participation de RFF sont de 10 à 15 %.

François LEBLONB (Préfet, Président de l'Association TGV Provence Côte d'Azur) signale que les collectivités locales ont toutes accepté de contribuer au financement du débat public sur l'opportunité de la LGV PACA. Cela peut laisser augurer de leur engagement futur.

Bernard GYSSELS (Chef de projet LGV PACA, RFF) indique que les 4 millions d'euros nécessaires au financement des études préalables sur la LGV PACA et à l'organisation du débat public sont assumés à hauteur de :

- 25 % par l'Etat ;
- 25 % par RFF ;
- 20 % par la Région ;
- 30 % par les autres collectivités territoriales : Conseil régional PACA, Conseils généraux des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes et les Communautés d'agglomération de Nice, Toulon et Marseille.

La SNCF intervenant directement en finançant ses propres études.

Christine CESARI-GEIGER (Directrice de l'Agence d'Urbanisme des Alpes-Maritimes) déclare que le département des Alpes-Maritimes a donné son accord de principe pour le financement de la LGV PACA. Cependant, dans la mesure où le potentiel de clientèle n'a pas encore fait l'objet d'études approfondies, il est trop tôt pour indiquer à quelle hauteur il apportera sa contribution.

Michel LEBOEUF (Directeur du Développement Voyageurs France-Europe, SNCF) précise que si la SNCF ne contribue pas directement au financement du débat public, elle supporte le coût de nombreuses études réalisées dans le cadre du projet de LGV PACA (environ 500 000 euros).

II. Comment finance-t-on les infrastructures ?

Le contexte actuel du financement public des infrastructures et son évolution

Claude GRESSIER (Conseil Général des Ponts et Chaussées) rappelle que l'Etat a créé RFF afin d'apporter des solutions à la dette d'infrastructures de la SNCF (environ 20 milliards d'euros). RFF se finance par les péages d'infrastructures et reçoit une dotation de l'Etat de 900 millions d'euros pour la régénération des lignes existantes. Afin de ne pas s'endetter, RFF tient compte de divers paramètres dont le coût du capital, la prime de risque et le bilan différentiel de l'ensemble du réseau.

Les deux risques principaux considérés par RFF sont le trafic et les coûts. Concernant le trafic, il explique que l'augmentation du coût du billet tend à réduire la clientèle. Les principaux coûts sont la construction, l'exploitation, le renouvellement et l'entretien. La mise en perspective des recettes (circulations, nombre de voyageurs, remplissage des trains, recettes...) et des dépenses (coûts d'exploitation, charges d'investissement) permet d'évaluer la capacité contributive du système ferroviaire, laquelle reste indépendante du coût du projet lui-même.

Dans ce contexte, les risques doivent être répartis et pris par les structures capables de les assumer. Divers scénarios sont possibles, les entreprises privées assumant une part plus ou moins importante des risques (construction, entretien, régénération...) selon les cas. Il considère que les entreprises privées prestataires sont très performantes d'autant que le montant des subventions qu'elles demandent pour les concessions autoroutières est souvent inférieur aux prévisions. En ce sens, l'ingénierie financière et le savoir-faire des entreprises privées permettent de réaliser de nombreux gains.

Concernant le financement de l'Etat, il signale que l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) perçoit, depuis le CIADT du 12 décembre 2003, les dividendes apportés par les sociétés d'autoroutes à capitaux publics ainsi que la redevance domaniale. Elle a aussi la possibilité d'emprunter dans les limites des dividendes futurs. Ses ressources totales devraient se monter à environ 8 milliards d'euros sur 2004-2012. Dans ce programme, 75 % des projets portent sur les infrastructures ferroviaires, 20 % sur les infrastructures routières et le reste concerne les infrastructures maritimes et fluviales.

L'organisation du financement des lignes à grande vitesse avec les collectivités territoriales

Patrick VANDEVOORDE (Caisse des Dépôts et Consignations) rappelle quelques éléments contextuels importants. Tout d'abord, les grandes infrastructures sont très coûteuses mais sont nécessaires à l'équilibre des territoires et à la croissance économique. Par ailleurs, le CIAT a créé

des besoins de financement considérables alors que le contexte économique reste difficile et que les opérations les plus rentables ont déjà été réalisées. Enfin, dans le cadre du financement des infrastructures, certains éléments sont récurrents : la maîtrise des coûts, le caractère incertain des prévisions à long terme, les réticences de la SNCF à s'engager dans la durée, la nécessité pour RFF de maintenir l'équilibre de ses comptes. Tout ceci signifie que les projets nouveaux ont des subventions publiques maximisées.

Les collectivités locales sont de plus en plus sollicitées alors qu'elles ne tirent pas nécessairement de grands bénéfices de ces engagements. Par ailleurs, les solutions classiques de financement sont insuffisantes que ce soit du côté de l'Union Européenne, de l'AFITF ou de la Caisse des Dépôts et Consignation. Le PPP (Partenariat Public Privé) constitue une autre solution de financement intéressante qu'il est prudent de pas trop charger d'espairs.

De son point de vue, il convient de s'inspirer des principes du PPP en matière d'allocation des risques et de structurer les financements de manière optimale. Les pistes suivantes pourraient être étudiées : identifier le projet à partir d'un bilan comptable, figer les coûts suffisamment tôt, faire contribuer directement les voyageurs, étaler dans le temps et réduire les financements publics au strict nécessaire, rendre possible un retour sur le long terme à partir du remboursement des subventions.

Claude GRESSIER (Conseil Général des Ponts et Chaussées) avance que, sur les 6 milliards d'euros que coûterait la LGV PACA, le financement public devrait être situé entre 3,6 et 4 milliards d'euros au minimum.

Christian MOULIN (Association de Sauvegarde des Pays de la Sainte Baume - Mont Aurélien - Plateau de l'Isole) signale que les 8 milliards d'euros de l'AFITF ne seront pas suffisants pour financer tous les projets prévus jusqu'en 2012, sachant que la LGV PACA n'y figure pas.

Claude GRESSIER (Conseil Général des Ponts et Chaussées) précise que la LGV PACA s'inscrira dans un programme ultérieur de l'AFITF. Si les ressources de l'AFITF semblent insuffisantes, il faut tenir compte du fait qu'elles sont bien supérieures à ce qu'elles étaient par le passé

Jacques MOLINARI (Secrétaire général du GIR-MARALPIN) demande comment les collectivités locales arbitreront entre les différents projets en cours (contournement routier de Nice par exemple).

Jean-Pierre ESTELA (MNLE PACA) suggère au Conseil Général des Ponts et Chaussées de réfléchir à une modélisation susceptible d'aider les collectivités locales à travailler dans un cadre plus précis. En effet, un schéma d'aménagement du territoire interrégional est demandé par tous les acteurs.

Claude GRESSIER (Conseil Général des Ponts et Chaussées) indique que le Conseil Général des Ponts et Chaussées pourrait contribuer à la définition de ce cadre méthodologique avec les autres

administrations. Il rappelle que la traduction dans les faits de l'article 4 est relativement récente et que des tests sont actuellement en cours notamment en matière de montage financier.

Table ronde et débat avec le public sur les modalités de financement de la LGV PACA

Jean-Marc GUILLELMET (Association TGV Développement et MNLE) indique que le PPP évolue aujourd'hui dans un cadre inspiré par la tradition juridique anglo-saxonne. L'ordonnance du 17 juin 2004 institue un nouveau type de contrat de partenariat permettant à l'Etat d'externaliser certains services publics. Présenté comme une solution miracle face à l'endettement de l'Etat, ces partenariats sont le signe d'un processus de privatisation des services de maîtrise d'ouvrage et de marchandisation des biens publics. En outre, l'interdépendance désormais autorisée entre la maîtrise d'œuvre, la maîtrise d'ouvrage et les constructeurs est, selon lui, un vecteur d'opacité dans les contrats potentiellement nuisible à l'efficacité économique des projets. Enfin, citant l'exemple des Chemins de fer britanniques, il note les mauvais résultats de cette politique en termes de sécurité, de qualité et de fiabilité financière

Cependant, l'importance des besoins est telle qu'il est nécessaire d'avoir recours au secteur privé pour financer les infrastructures. Il convient donc de trouver un juste équilibre entre l'approche entièrement libérale des PFI et l'endettement permanent de l'Etat. De ce point de vue, l'essentiel tient dans la maîtrise des termes des partenariats, le partage des risques et la mutualisation des compétences. Les PPP reposant sur la confiance, il appelle à la vigilance afin que la notion de bien public ne soit pas mise à mal.

Claude GRESSIER (Conseil Général des Ponts et Chaussées) considère que le modèle de concession à la française est très efficace (viaduc de Millau). Il rappelle que, dans le contrat de partenariat, le risque relatif au trafic n'est pas assumé par le partenaire privé. Selon lui, le PPP est un outil financier parmi d'autres qui doit faire l'objet d'une régulation stricte par le donneur d'ordre.

Patrick VANDEVOORDE (Caisse des Dépôts et Consignations) considère également que le PPP n'est ni une solution miracle ni une solution indigne.

Patrick PERSUY (Directeur financier de RFF) indique que la moitié des recettes issues du projet Rhin-Rhône est réalisée sur les lignes adjacentes. En effet, une infrastructure doit fonctionner et être l'occasion de mettre en place des projets ferroviaires.

Par ailleurs, les PPP ne modifient pas l'économie de la ligne car les grands éléments de recettes restent identiques. En revanche, le partenaire privé lorsqu'il prend un risque, s'engage et supprime ainsi un élément d'incertitude pour le donneur d'ordre. Dans le cadre de la LGV PACA, il est probable que seuls les risques de maintenance et d'entretien seront pris en charge par un partenaire privé.

Enfin, il rappelle que RFF n'est pas uniquement un constructeur mais doit également permettre qu'une vision commune du développement ferroviaire soit partagée par les autorités organisatrices et les différents partenaires.

Jean-Michel FOURNIAU (CPDP) demande comment se répartira le financement entre les collectivités locales. Il souhaiterait également obtenir des précisions sur la structure de projet évoquée par Monsieur VANDEVOORDE.

Michel LEBOEUF (Directeur du Développement Voyageurs France-Europe, SNCF) souligne que le rôle de la SNCF est essentiel dans le financement des projets : elle est généralement l'investisseur le plus important après l'Etat. La SNCF finance les gares ainsi que les installations d'entretien et de garage du matériel roulant . Il signale que ces installations devront, à l'avenir, être partagées avec de nouveaux entrants.

Le solde entre les recettes (trafic voyageurs) et les dépenses d'investissement telles que les achats des rames TGV par exemple et d'exploitation constitue la capacité contributive de l'entreprise ferroviaire. Cette capacité contributive a vocation à se transformer en péages. Pour autant, ces péages ne constituent pas un bénéfice net pour RRF qui a ses propres dépenses. Le reste des financements doit se répartir entre les autres partenaires. A cet égard, il signale que la répartition du financement entre les régions devrait être proportionnelle aux avantages qu'elles en tirent. L'Etat et les collectivités territoriales se répartissent généralement les financements de manière égale (50/50).

Claude GRESSIER (Conseil Général des Ponts et Chaussées) estime que l'Etat a fait un geste exceptionnel dans le financement du TGV Est. Aujourd'hui, l'Etat finance 50% du coût des infrastructures après participation de RFF et subvention européenne. Les collectivités locales doivent financer les autres 50%.

Michel LEBOEUF (Directeur du Développement Voyageurs France-Europe, SNCF) signale que, dans le cas du TGV Est, les risques de financement et de construction sont supportés par l'Etat et par RFF. Les risques d'exploitation, de maintenance et de trafic, quant à eux, sont supportés par la SNCF.

Pour le TGV Rhin-Rhône, en l'absence de PPP, le tour de table sera probablement similaire. En revanche, les calculs de la participation de RFF et le comportement des régions présentent des différences avec le projet du TGV Est. Il semblerait, en effet, que les régions soient prêtes à assumer une partie du risque lié aux coûts de construction. Concernant le risque sur les péages, la SNCF va s'engager à garantir une partie des dessertes. Pour conclure, il souligne l'importance de transférer les risques vers des partenaires disposant des leviers permettant de les maîtriser.

III. Financer la LGV et les TER, quelles conséquences sur les finances locales ?

La part des investissements transport dans le budget des collectivités territoriales et leur évolution possible

Olivier KLEIN (CPDP) indique que les collectivités locales n'ont pas répondu à l'invitation lancée par la CPDP. Seule la Trésorerie-Paierie Générale de la Région PACA a transmis deux tableaux de chiffres qui seront mis en ligne sur le site du débat public de la LGV PACA.

Il indique qu'un emprunt d'un milliard d'euros sur 30 ans coûterait 13 à 15 euros par an et par habitant. Or pour financer la LGV PACA, les collectivités locales devraient emprunter un peu plus de 2 milliards d'euros.

Par ailleurs, au niveau régional, il signale que 45 millions d'euros par an (10 euros par habitant) représentent 700 millions sur 30 ans soit un peu moins de la moitié de ce que la Région dit avoir investi dans les TER et un tiers du budget de fonctionnement annuel transport de la région.

Pour le département des Bouches-du-Rhône, 18 millions d'euros par an sur 30 ans permettent de dégager une capacité d'investissement de 300 millions d'euros soit la moitié du budget de fonctionnement annuel transport.

Jean-Michel FOURNIAU (CPDP) précise que les collectivités locales devront trouver des montages financiers spécifiques et dégager des recettes fiscales supplémentaires afin de contribuer au financement de la LGV PACA à hauteur de 2 milliards d'euros.

Eric POURCHIER (Collectif CAPRE) regrette l'absence de représentants élus alors que de nombreux acteurs ont pris la peine de se déplacer pour participer à cet atelier sur le financement de la LGV PACA. Le but du Collectif CAPRE consiste d'ailleurs, entre autres, à rappeler aux élus leurs responsabilités. En effet, ils promettent que, dans le sillage de la LGV, il y aura davantage de TER. Or de son point de vue, la ligne TGV Méditerranée est un produit marketing de la SNCF qui bénéficie davantage à divers secteurs économiques qu'à l'intérêt général. Il considère que, loin de favoriser le développement du TER, le TGV Méditerranée a contribué à sa décroissance comme c'est le cas en Arles ou à Tarascon. Comme cela a été décidé dans la Loire, et afin d'apporter une véritable réponse aux besoins des habitants, il demande que les investissements portent sur le réseau existant et non sur une ligne nouvelle.

Jean-Claude MANRIQUE (Association de Sauvegarde des Pays de la Sainte Baume - Mont Aurélien - Plateau de l'Issole) exprime son mécontentement par rapport à cet atelier qu'il juge soporifique et où aucune information supplémentaire sur le financement de la LGV n'a été pas apportée. Il redoute que les responsables politiques locaux n'aient donné des consignes afin de verrouiller l'information. Il demande jusqu'où RFF est prêt à dépenser des milliards pour ce projet alors que la France est extrêmement endettée.

Olivier KLEIN (CPDP) rappelle que le débat public n'est pas organisé par RFF mais par la CPDP.

Michel CROC (RFF) considère que l'intérêt socio-économique de la LGV PACA est incontestable. Par ailleurs, il précise que le montant de l'engagement de RFF dépendra de l'issue des discussions avec les collectivités territoriales.

Pierre FILIER constate que le projet de LGV PACA dépend aujourd'hui beaucoup de l'implication des collectivités locales. Or ces dernières sont dirigées par des élus qui seront amenés à changer au cours de quinze prochaines années. Dans ce contexte, il s'interroge sur la stabilité des financements.

Claude GRESSIER (Conseil Général des Ponts et Chaussées) rappelle que le projet est actuellement dans une phase de consultation et qu'il s'étendra probablement sur une quinzaine d'années. A ce stade, il n'est pas possible de présenter un projet détaillé avec des financements stables.

Michel BOUISSON (Collectif TGV Sud Var) regrette que, pour un projet qui coûtera au minimum 8 milliards d'euros à la collectivité, aucune garantie ne soit donnée aux contribuables sur le coût qu'ils devront prendre en charge. Les responsables politiques devraient avoir le courage de venir justifier des investissements aussi considérables.

Jean-Michel FOURNIAU (CPDP) estime que des informations ont été apportées au cours de cet atelier, notamment par Claude GRESSIER. Il est vrai que les montants en jeu sont très importants et qu'il convient de veiller à l'équilibre financier des collectivités locales.

Il n'en reste pas moins que pour des projets d'une telle ampleur, des choix doivent être effectués par les responsables alors même qu'il n'est pas possible d'évaluer précisément les répercussions fiscales.

Michel CROC (RFF) déclare que, dans la suite logique des propos de Claude GRESSIER, les contribuables devraient participer financièrement à un tiers du projet de LGV PACA.

Christian MOULIN (Association de Sauvegarde des Pays de la Sainte Baume - Mont Aurélien - Plateau de l'Isole) demande qui financera les gares et les quatre sous-stations électriques nécessaires à l'alimentation de la LGV.

Bernard GYSSELS (Chef de projet LGV PACA, RFF) indique que le coût des sous-stations est pris en compte dans le financement global présenté par RFF.

Michel LEBOEUF (Directeur du Développement Voyageurs France-Europe de la SNCF) précise que les gares feront certainement l'objet d'un cofinancement.

Michel CROC (RFF) ajoute que le coût du projet comprend également les gares, seul le matériel roulant n'est pas comptabilisé.

Christian MOULIN (Association de Sauvegarde des Pays de la Sainte Baume - Mont Aurélien - Plateau de l'Isole) demande des précisions sur les gares supplémentaires qui pourraient se greffer au projet.

Alain SEGUIN (SNCF) indique que trois gares nouvelles sont envisagées dans le cadre de la LGV PACA. Deux autres gares, à Marseille et à Nice Saint-Augustin, font l'objet d'études.

Elisabeth NOVO demande si les coûts indirects (alimentation énergétique, bassins de rétention) sont inclus dans la facture ou seront à la charge collectivité.

Bernard GYSSELS (Chef de projet LGV PACA, RFF) répond que ces coûts sont compris dans l'estimation financière du projet.

Eric POURCHIER (Collectif CAPRE) indique qu'un front juridique pour la défense des intérêts particuliers sera probablement ouvert à l'occasion de la construction de la LGV PACA. Cela occasionnera des coûts supplémentaires pour l'Etat. Par ailleurs, il déclare que les incertitudes et les risques sont tels que les coûts risquent d'être plus importants que prévu. Enfin, il conseille à la SNCF de prendre garde à la concurrence et de ne pas participer à un projet qui pourrait lui être nuisible.

Bernard SOUBERT (CLCV) croyait que le TGV visait à développer la région et à améliorer la vie des habitants mais ce n'est pas ce qu'il constate au quotidien. De son point de vue, le problème des parcours, des temps de trajet et des coûts ne doit pas occulter l'intérêt que les habitants pourraient tirer de ce projet dans leur vie quotidienne.

Michèle CHAIX (Association Stop Nuisance Cuers) demande si la possibilité d'une privatisation totale de la réalisation et de l'exploitation de la LGV PACA est sérieusement envisagée.

Claude GRESSIER (Conseil Général des Ponts et Chaussées) assure que la construction et l'entretien de l'infrastructure resteront sous le contrôle de RRF tandis que l'exploitation reviendra à la SNCF. Il n'est absolument pas envisagé de mettre en place des concessions sur le territoire français. L'intégralité du projet restera sous le contrôle du donneur d'ordre, RFF.

Par ailleurs, il reconnaît que les interventions du privé sont tout à fait pertinentes concernant la nécessaire maîtrise des coûts. En effet, les deniers publics ne doivent pas être gaspillés et la rentabilité socio-économique du projet doit rester dans la ligne de mire de tous les partenaires. En ce sens, il sera primordial de veiller à l'optimisation des coûts.

Olivier KLEIN (CPDP) remercie les participants pour leur assiduité et la qualité de leurs interventions.

Index

Nous vous indiquons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants :

Bernard SOUBERT..... 9 Pierre FILIER 8