

DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND – LYON

Réunion thématique

« L'économie du projet LGV POCL et son financement »

Orléans, le 24 novembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Liliane PAUTROT
- Arlette DUBOIS-BESNARD
- Olivier KLEIN
- Claude LEROI

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF
- Pierre DESGRANGES, chargé des évaluations financières à la Direction financière de RFF,
- Alain CHAUSSE, en charge des études de trafic et des études économiques sur le projet POCL à RFF.

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir à tous, il est de tradition que le Maire de la ville qui accueille la réunion prononce quelques mots, d'accueil justement.

Serge GROUARD, Député-Maire d'Orléans : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, d'abord je voudrais vous adresser une chaleureuse bienvenue à Orléans, capitale de la Région Centre. Je pense que l'important, c'est que chacun puisse s'exprimer. Nous sommes nombreux ce soir, donc je vais simplement avoir un propos introductif très concis.

Monsieur le Président, je voudrais vous remercier très chaleureusement pour la conduite de ces débats, partout aux abords de la future ligne, la qualité des débats et l'intérêt manifesté par celles et ceux qui ont pu jusqu'à présent y participer.

Je voudrais me tourner également vers Réseau Ferré de France et Monsieur Thomas Allary tout particulièrement pour le remercier pour sa qualité d'écoute, pour sa volonté de faire avancer ce dossier et pour la connaissance qu'il manifeste à propos de ce dossier et de l'ensemble du débat. Un grand merci à vous.

Cela ne nous empêche pas, pour ce qui nous concerne, de ne pas être forcément toujours d'accord avec les éléments, notamment de méthode, qui sont proposés dans le dossier de Réseau Ferré de France.

C'est un élément qui est essentiel, Monsieur le Président, du point de vue de la méthodologie, nous ne sommes pas d'accord avec les éléments de comparaison, même s'ils ne sont pas exactement cela, et les paramètres qui ont conduit à quantifier, à chiffrer ces éléments. Je ne rentre pas dans les détails, tout cela a été dit dans notre cahier d'acteurs pour ce qui concerne la Ville d'Orléans.

Sur le fond, est-il besoin de dire que nous voulons cette ligne à grande vitesse ? Nous la considérons comme essentielle pour le futur de notre territoire et nous considérons qu'il est impératif de pouvoir dans les décennies qui vont venir s'insérer dans le réseau européen à grande vitesse qui est en train de se dessiner sous nos yeux.

Deux éléments nous paraissent déterminants et l'un des éléments va être discuté ce soir.

Le premier, c'est l'impact environnemental : nous devons minimiser l'impact environnemental et pour cela, à ce stade de l'évolution du débat, je fais une proposition qui consiste à mieux étudier, à aller davantage en profondeur et dans le détail quant à l'utilisation possible, d'une part d'infrastructures déjà existantes, et d'autre part, en utilisant autant que faire se peut des corridors d'infrastructures existantes.

Très concrètement, nous pensons mais nous n'avons pas toute l'expertise pour en être certains et nous souhaitons que RFF puisse avancer sur ce sujet, nous souhaitons qu'il puisse être étudié pour Orléans le passage sur un réseau ferré existant et notamment pour le franchissement de Loire.

Deuxième exemple pour minimiser l'impact environnemental : nous espérons qu'il soit possible d'être à proximité d'infrastructures, notamment routières, plus exactement autoroutières. Nous connaissons les arguments qui limitent cette possibilité-là mais ce soir, je souhaite que cela soit davantage étudié que cela ne l'a été jusqu'à présent.

Le deuxième paramètre, le deuxième déterminant est bien sûr financier. Je m'exprime un instant en tant que Président de la Commission du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire de l'Assemblée Nationale qui a la compétence en matière de transport. Nous avons actuellement un schéma national des infrastructures de transport dont le coût approximatif est évalué à quelques 300 milliards d'euros. Nous connaissons, au vu de la réalité financière actuelle, les difficultés à mettre en œuvre l'ensemble de ce plan. C'est dire qu'il nous faut, pour être cohérents et crédibles, limiter autant que faire se peut les coûts d'investissements.

La proposition que je faisais à l'instant pour l'impact environnemental me semble pouvoir être reprise pour minimiser les coûts, cette fois-ci d'investissements, parce que lorsque l'on utilise des infrastructures existantes, bien évidemment que l'on n'a plus à réaliser des investissements neufs, totalement nouveaux, et que cela réduit sensiblement les coûts. Nous souhaitons que cela puisse être très précisément quantifié, avec l'expertise et la connaissance de Réseau Ferré de France. Voilà en quelques mots.

La Ville d'Orléans avec l'agglomération d'Orléans et d'autres acteurs que je salue, a rédigé un cahier d'acteurs dans lequel l'ensemble de ces points est évoqué.

Il me reste à vous souhaiter une excellente soirée et à nous souhaiter un débat fructueux et enrichissant.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire.

Avant de rentrer dans le vif du sujet, je voudrais faire quelques rappels sur ce qu'est le débat public parce que tout le monde n'assiste pas aux réunions qui ont déjà eu lieu.

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public est un droit qui est inscrit dans notre Constitution, au-travers du Code de l'environnement désormais. Ce droit a été défini, clarifié à travers différents textes de lois. Il porte sur deux aspects, deux dimensions : le droit des populations à être informées sur les grands projets qui impactent la vie de nos concitoyens et le droit à l'expression, à l'avis, à l'opinion qu'ils peuvent avoir sur lesdits projets.

Ce droit est mis par œuvre par une Commission Nationale du Débat Public qui a été créée en 1995 par la loi Barnier, qui est devenue une autorité administrative indépendante en 2002.

Je rappelle aussi que le débat public, et ceci revient très fréquemment dans les interrogations de certains participants aux réunions, est en amont de toute décision définitive sur le projet, il se situe donc à un moment où l'on peut influencer sur la définition de ce projet. Toutes l'expérience des débats publics montre qu'aucun projet sorti d'un débat public n'en est sorti indemne. Plus ou moins, et on a vu des projets purement et simplement annulés après un débat public.

Je voudrais aussi rappeler que le débat public c'est d'abord la question de l'opportunité du projet. Faut-il le faire ce projet ? C'est cela la première question mise en débat.

Les deuxième et troisième questions portent sur les caractéristiques du projet, les scénarios de tracés, les objectifs, les types de services offerts par la nouvelle infrastructure.

Le débat public s'organise autour de ces grandes questions.

Le débat public sur POCL a été décidé début mars de cette année. Ses caractéristiques sont telles, son niveau d'investissement, son coût d'investissement, son ampleur territoriale, son impact sur l'environnement, etc., qu'il ne pouvait que donner lieu à un débat public. Le Code de l'environnement définit les critères à partir desquels il faut organiser un débat public, il est évident que POCL dépasse, et de combien, tous ces critères, sans parler du fait qu'il figure dans les relevés de décisions du Grenelle de l'Environnement bien évidemment.

Le calendrier du débat public :

- ✓ Fin janvier : clôture du débat public.
- ✓ Fin mars au plus tard, nous remettons le compte rendu du débat et le bilan qu'en tirera le Président de la Commission Nationale du Débat Public.
- ✓ Fin juin au plus tard, donc trois mois après, le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, prendra sa décision de poursuivre ou non. S'il poursuit, il indiquera quels types d'études il engagera et pour quels types d'options. Ce sera vraiment la décision qu'il aura à prendre, au plus tard fin juin.

Voilà quelques rappels sur les généralités du débat public.

Il y a trois types de réunions publiques :

- Les réunions de proximité, comme celle-ci, où l'on vous présentera le dossier dans sa totalité, dans sa globalité, où tout est mis en débat.

- Les réunions thématiques, où l'on aborde un point particulier du dossier, à savoir, ce soir, celui du financement,
- Les auditions publiques.

Je ne vais pas détailler, sauf s'il y a des questions particulières sur ces sujets.

Les 8 réunions thématiques que je viens d'évoquer, dont celle de ce soir, portent toutes sur des enjeux majeurs qui s'attachent à ce dossier, le financement évidemment étant un des enjeux tout à fait fondamental pour la concrétisation de ce projet. Il y a d'autres sujets tels que l'environnement, l'insertion en Ile-de-France, en région lyonnaise, le problème des TER et de la relation entre le projet de lignes LGV et l'aménagement des réseaux secondaires. Toutes ces réunions sont programmées d'ici le 25 janvier qui sera le jour de la dernière réunion, réunion de synthèse, qui aura lieu d'ailleurs à Orléans.

Avant de passer la parole à Liliane Pautrot qui va animer cette soirée, je voudrais faire une observation sur les 13 réunions qui ont déjà eu lieu. Aujourd'hui, c'est la quatorzième, il en reste 13, nous sommes donc à mi-parcours, sauf que si nous enlevons les deux réunions de synthèse, à Clermont et à Orléans, et l'audition publique sur le fret à Lyon, en fait, il reste 10 réunions où véritablement il va être débattu du projet POCL.

Il est important, je crois, à partir de maintenant dans les réunions publiques, que les observations formulées, les avis formulés, les opinions exprimées soient enrichis par des propositions pour le maître d'ouvrage. Par exemple, quand on fait observer, et c'est une observation importante, que traverser la forêt de Tronçay, c'est un vrai problème, une vraie difficulté, il serait bien que l'on progresse en précisant comment on peut éviter Tronçay, de manière à ce qu'à la sortie du débat public, le maître d'ouvrage ait véritablement enrichi sa réflexion et que ce débat public ne soit pas qu'une série d'affirmations.

On pourrait continuer par l'aménagement du territoire : pourquoi tel scénario de tracé est-il plus favorable qu'un autre ? C'est bien de l'affirmer mais c'est encore mieux si on explicite pourquoi.

Par exemple qu'hier, à Montluçon, tout le monde a noté une certaine avancée sur la question des temps de desserte qui aujourd'hui sont à une certaine valeur dans le dossier du maître d'ouvrage et qui, peut-être pourraient donner lieu à une ouverture de la part de certains élus qui se sont exprimés hier. C'est un exemple.

Je rappelle que le débat public est là pour enrichir la réflexion du maître d'ouvrage, pour que sa décision à la sortie du débat public ait évolué, se soit véritablement nourrie de ce débat public.

J'en appelle à tous ceux qui interviennent dans ce débat et ce message, je vais le reprendre à chaque début de réunion publique.

Je vous présente les membres de la Commission : Arlette Dubois-Besnard, Claude Leroi, Liliane Pautrot qui va faire l'animation, Olivier Klein.

Les intervenants de RFF : Pierre Desgranges, chargé des évaluations financières à la Direction financière de RFF, Thomas Allary, le Directeur de projet et Alain Chausse, en charge des études de trafics et des études économiques sur le projet POCL à RFF.

Merci à tous, je passe la parole à Liliane Pautrot.

Liliane PAUTROT, Membre de la CPDP : Bonsoir à toutes et à tous. POCL est un projet, le Président l'a rappelé, dont les enjeux sont extrêmement lourds en termes de dessertes et

d'investissements. C'est pourquoi, la thématique du financement est apparue comme extrêmement importante à traiter, depuis le démarrage du débat et cela a été confirmé par l'ensemble des réunions de débat public qui se sont déjà déroulées.

Les mécanismes de financement nous ont paru très importants à détailler, c'est ce que nous allons faire ce soir : quels sont les types de financements possibles pour un tel projet et comment ce projet peut-il être finançable ?

Au-delà des modes de financement, la création de valeur d'un tel projet a paru nécessaire à approfondir et il paraissait important que les analyses socioéconomiques menées par RFF puissent être présentées de façon plus détaillée. Ce soir, c'est l'opportunité pour creuser ces aspects.

Pour nous aider à nous enrichir, c'est pour cela que nous vous proposons ce programme ce soir, le projet nous sera rappelé très rapidement par Thomas Allary, le directeur du projet, et tout de suite après, je passerai la parole à Claude Liebermann, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, qui nous fera un retour d'expérience des différents projets de LGV afin d'en tirer les enseignements pour de futurs LGV.

Cette intervention sera suivie d'une très courte séance de questions-réponses, notamment à Monsieur Liebermann.

Nous aurons ensuite l'intervention d'Alain Chausse de RFF afin de revenir sur les fondements et les résultats des analyses socioéconomiques menées par RFF et les mécanismes d'évaluation financière que nous présentera Pierre Desgranges.

Alain Bonnafous, professeur émérite à l'Université de Lyon, au laboratoire d'Économie et Transport, interviendra ensuite, puis Michel Lebœuf, directeur général SNCF Voyages, ce qui nous permettra d'enrichir le thème du financement et de passer ensuite à une séquence beaucoup plus longue cette fois de questions-réponses puisque vous pourrez poser toutes les questions à l'ensemble de nos intervenants, à RFF bien sûr, et aux intervenants qui nous font le plaisir de venir ce soir.

Sans plus tarder, je passe la parole à Thomas Allary pour présenter très rapidement le projet.

Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL à Réseau Ferré de France (RFF) :
Merci et merci à Serge GROUARD pour son mot d'accueil chaleureux.

Quelques mots, très rapides effectivement, pour rappeler le projet, sachant que la thématique financement, du point de vue de RFF, vous sera exposée ultérieurement, mais de façon à avoir une bonne base de départ et que nous sachions tous les mêmes choses sur le projet.

PRESENTATION DU PROJET PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE

Ce projet a été inscrit dans la Loi Grenelle, avec quatre objectifs fixés par l'Etat :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.
- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures,
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre.

Ces trois premiers objectifs constituent le premier « pilier du projet » : la desserte ferroviaire à grande vitesse du Grand Centre de la France (Centre, Bourgogne, Auvergne) qui aujourd'hui, n'a pas accès à la grande vitesse ferroviaire.

- Quatrième objectif, c'est le second pilier du projet : constituer un itinéraire pertinent, alternatif à l'actuelle LGV entre Paris et Lyon, doubler la LGV existante entre Paris et Lyon qui arrive à saturation dès aujourd'hui, qui va pouvoir un peu absorber le trafic avec des mesures d'exploitation pendant une quinzaine d'années, mais à l'horizon 2025, nous n'aurons pas d'autre choix que de doubler cette ligne.

Toute l'idée de POCL est de rassembler ces deux enjeux en un seul projet et de répondre à toutes ces fonctions en même temps.

RFF a travaillé avec ses partenaires pour répondre à ces quatre objectifs et a élaboré quatre scénarios : le scénario Ouest-Sud, le scénario Ouest, le scénario Médian et le scénario Est.

Ils ont des hypothèses communes d'accès en Ile-de-France et dans la région lyonnaise, qui ne sont pas discriminantes entre scénarios.

Pour trois de ces scénarios, le Ouest, le Médian et l'Est, il y a deux variantes d'arrivée possible sur la région Lyonnaise, soit par Roanne, élément du lyonnais, soit par Mâcon en doublant dans ce cas-là la ligne entre Mâcon et Lyon, en construisant une deuxième ligne à grande vitesse entre Mâcon et Lyon.

Trois options sont présentées dont on attend du débat de savoir du débat si nous devons les maintenir ou non dans le projet :

- une nouvelle gare TGV à Orly, sous l'aéroport, pour permettre une intermodalité air-fer ;
- la desserte par des trains à grande vitesse de Saint-Étienne sans passer par Lyon, mais en passant par Roanne, en électrifiant la ligne entre Roanne et Saint-Etienne ;
- un raccordement direct de la ligne à la Gare de Lyon Perrache, en arrivant sur Lyon, pour éviter de passer systématiquement par Lyon Part-Dieu.

Je vais faire une description rapide de tous ces scénarios pour que nous comprenions tous, avant de parler du financement, comment ils fonctionnent.

Il faut bien voir qu'il y a deux choses dans un projet de ce type :

L'infrastructure : les lignes sur lesquelles les trains passeront, où les trains vont aller, où les trains vont pouvoir passer et quelles villes ils vont pouvoir desservir.

- Le scénario Ouest-Sud :

Nous voyons sur la grande bande bleue la zone dans laquelle la ligne à grande vitesse pourrait être construite. En fait, l'objectif est de desservir les 13 villes du centre de la France que vous voyez sur la carte. Aucune ligne ne va pouvoir passer dans ces 13 villes l'une après l'autre, cela ferait un tortillard, et même en faisant une ligne qui passerait au milieu et en utilisant le réseau existant par les TGV, aucun TGV ne va aller dans les 13 villes l'une après l'autre, non plus.

Il faut bien voir qu'il va y avoir deux phénomènes. Le premier c'est que pour aller dans les villes, le TGV va utiliser le réseau existant. On le voit sur un trajet Paris-Blois par exemple : le TGV va partir de Paris, aller jusqu'à Orléans à grande vitesse et à partir d'Orléans va récupérer le réseau existant à vitesse normale pour continuer jusqu'à Blois. C'est bien une desserte directe par TGV de Blois, c'est le train qui va changer de réseau, ce n'est pas l'usager qui va changer de train, ce n'est pas un trajet avec correspondance.

Nous pouvons regarder l'exemple sur Paris-Châteauroux, pour parler du raccordement entre POCL et la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. C'est exactement le même principe : le TGV irait à grande vitesse sur la ligne à grande vitesse jusqu'à Vierzon, puis utiliserait le réseau existant, en l'occurrence la ligne POLT, jusqu'à Châteauroux.

C'est la façon dont les TGV vont utiliser la ligne et le réseau existant pour desservir ces villes.

Je vous disais qu'aucun TGV ne va pas pouvoir desservir toutes les villes concernées les unes après les autres. En fait, la desserte va être éclatée et ce sont des TGV différents qui vont faire des dessertes différentes pour assurer la desserte de l'ensemble des villes.

Nous avons construit des schémas de dessertes que vous pouvez retrouver dans les synthèses que vous avez peut-être prises à l'entrée de la salle. Comment se lisent ces schémas de dessertes ?

Nous allons le voir se construire pour le scénario Ouest-Sud.

Il y aurait un premier type de train (en violet) qui ferait Paris-Orléans-Blois en utilisant la ligne à grande vitesse. On voit que ce TGV-là n'irait pas à Lyon. Typiquement, ce n'est pas avec ce train que l'on pourrait aller d'Orléans à Lyon et nous voyons aussi que quelqu'un qui habite à Blois ne pourrait pas non plus aller à Lyon avec ce train, il devrait prendre un autre train. Nous verrons ensuite comment cela fonctionne.

Le deuxième type de train serait un TGV qui ferait Paris-Orléans-Vierzon-Châteauroux que nous avons vu circuler sur la carte. Nous voyons ensuite en violet celui qui ferait Paris-Orléans-Bourges-Montluçon.

Nous voyons qu'avec tous ces trains-là, on ne va toujours pas à Lyon.

Le troisième type de train est le train qui dessert Clermont-Ferrand qui, dans ce scénario, pourrait passer à Orléans, Bourges, dans une gare nouvelle à Vichy-Moulins, à Vichy et à Clermont-Ferrand. A nouveau, ce n'est pas un TGV qui irait à Lyon.

Autre type de train qui circulerait sur la ligne : un TGV Paris-Lyon. Ce sont les trains qui existent actuellement sur la ligne Paris-Lyon qui seraient reportés sur la ligne nouvelle pour dé-saturer la ligne existante. Les TGV qui circulent actuellement s'arrêtent au maximum une fois entre Paris et Lyon, soit au Creusot TGV, soit à Mâcon TGV. Pour avoir un temps de parcours au moins aussi bon que sur la ligne actuelle, on ne pourra marquer qu'un seul arrêt sur ces trains. Dans les hypothèses de travail qui ont été prises, cet arrêt a été envisagé à Roanne. Cela veut dire qu'à Orléans, à Bourges ou à Vichy-Moulins par exemple dans ce scénario, ce n'est pas encore avec ce train-là qu'on irait à Lyon. Ce train-là fait Paris-Roanne-Lyon (on le voit en regardant les petits points qui s'allument pour voir dans quelle gare le train s'arrête ou ne s'arrête pas).

Nous voyons maintenant un train qui pourrait aller de Clermont-Ferrand à Lyon, en utilisant le réseau existant, puis la ligne à grande vitesse. C'est ce TGV qui permettrait de relier Clermont à Lyon. Ce n'est pas un Paris-Lyon.

Dans le scénario Ouest-Sud, nous avons un train un peu particulier. Étant donné que Nevers et Moulins sont totalement excentrés physiquement de la ligne à grande vitesse, il faut créer des TGV spéciaux qui récupérerait le réseau existant au niveau de Bourges, qui iraient à Nevers puis à Moulins, ces deux villes étant desservies dans ce cas-là en cul-de-sac.

Nous voyons ensuite un train très intéressant, un train province-province. Il partirait par exemple de Lille, Roissy, le Nord de Paris et rejoindrait soit Clermont-Ferrand, soit Lyon, puis Marseille et la Méditerranée, par exemple. Ces trains-là, province-province, n'ont pas

d'objectifs particuliers de temps de parcours. L'enjeu de ces trains c'est qu'ils desservent bien les territoires traversés. L'idée est donc de les arrêter dans un maximum de gares au passage. Ce sont ces trains-là qui pourraient s'arrêter, dans ce scénario, à Orléans, à Bourges, à Vichy-Moulins, à Roanne, à Lyon, etc.

C'est ce train-là par exemple qui permettrait d'aller d'Orléans à Lyon.

Un autre type de train qui opèrerait ce type de circulation serait un train Est-Ouest en l'occurrence, qui irait de Nantes jusqu'à Lyon. C'est également le même principe, c'est ce train qui permettrait d'aller par exemple de Vierzon ou Bourges jusqu'à Lyon.

Ce sont ces types de train que l'on ira chercher en correspondance lorsque l'on est par exemple à Blois ou à Montluçon pour aller vers Lyon.

Les schémas de dessertes doivent se lire ainsi et nous allons retrouver les autres de la même façon dans les autres scénarios.

- Le scénario Ouest :

Ce sont les mêmes principes mais avec des dessins d'infrastructures différents.

Ce sont toujours des TGV qui utilisent la ligne à grande vitesse, puis le réseau existant pour aller desservir un maximum de villes. On le voit sur Blois. Pour Châteauroux, c'est exactement la même chose que dans le scénario Ouest-Sud dans ce cas.

On ne va pas détailler à nouveau le schéma de desserte qui se lit de la même façon que tout à l'heure et pour Orléans, nous retrouvons des choses très similaires.

- Le scénario Médian :

L'infrastructure passerait à l'Est de la Sologne, donc plus à l'Est d'Orléans et de Bourges. Pour assurer les objectifs de relier Orléans et Bourges au réseau des trains à grande vitesse, il est prévu des barreaux à grande vitesse jusque dans ces villes. Les TGV poursuivent au-delà sur le réseau existant pour desservir d'autres villes.

Pour la liaison Paris-Blois, c'est exactement le même principe.

On peut voir que pour Châteauroux, il y a deux possibilités : soit un TGV depuis Paris qui irait à Orléans et au-delà rejoindrait, via la ligne existante, Vierzon puis Châteauroux, soit un TGV qui irait à grande vitesse jusqu'à Bourges puis utiliserait le réseau existant à partir de Bourges pour rejoindre Châteauroux.

Cela se retrouve dans le schéma de desserte avec des hypothèses construites de la même façon, les schémas de desserte étant toujours construits avec l'idée de maximiser le nombre de trains pour chaque ville desservie.

La desserte d'Orléans directe est toujours la même, avec des Paris-Blois, Paris-Châteauroux, des Paris-Montluçon, et le trajet Orléans-Lyon, exactement comme tout à l'heure, se ferait par les trains qui viennent de Lille ou Roissy. C'est exactement le même principe que ce que l'on a pu voir tout à l'heure.

- Le scénario Est :

C'est exactement la même chose, sauf que ce tracé de l'infrastructure s'écarte encore plus à l'Est pour rester toujours du même côté de la Loire, mais ce sont exactement les mêmes principes de fonctionnement.

Le schéma de desserte se lit de la même façon que les précédents. Nous pourrions bien sûr revenir sur ces explications si cela est nécessaire.

Un petit point afin de donner des éléments de comparaison entre ces scénarios.

En termes d'accessibilité des territoires, le premier pilier du projet :

De façon globale mais on pourrait le regarder ville par ville, les gains d'accessibilité sont très importants, avec des gains de temps de parcours et des gains de fréquence en nombre de trains quotidiens particulièrement importants pour les territoires, avec un petit bémol pour les variantes Mâcon puisque, de fait, on dessert une ville qui a déjà le TGV aujourd'hui alors que pour les variantes Roanne, de nouveaux territoires sont ouverts à la grande vitesse ferroviaire.

Le deuxième pilier, le doublement de la LGV Paris-Lyon :

Il est respecté et atteint dans tous les scénarios, avec là aussi un petit bénéfice dans les scénarios Médian et Est puisque comme ils sont plus courts, ils permettent un temps de parcours inférieur sur Paris-Lyon et Paris-Marseille.

Sur le gain de voyageurs, j'ai bien entendu les remarques sur les méthodes qui permettent d'aboutir à ces chiffres et nous en parlerons plus tard, mais je voudrais juste dire que les voyageurs nouveaux qui seraient permis par le projet, ceux qui ne circulaient pas avant ou qui se déplaçaient par d'autres modes, voiture ou avion, maintenant se déplaceraient par le train. Ces voyageurs nouveaux sont estimés entre 5,1 et 6,5 millions par an selon les scénarios.

Une ligne importante : les investissements :

Nous allons en parler beaucoup ce soir. C'est évidemment une épine majeure dans le pied du projet qui est évalué entre 12,2 et 14 milliards d'euros. Le point du financement du projet est un des points les plus cruciaux de sa faisabilité. Ces estimations sont complètes, elles intègrent les éventuels aménagements nécessaires sur le réseau existant. Par exemple, pour aller à Montluçon, il est nécessaire d'électrifier la ligne entre Bourges et Montluçon pour que les TGV puissent circuler, et dans ce cas, le coût de l'électrification est inclus dans l'estimation qui est présentée.

En termes d'impact environnemental, une synthèse du risque d'impact peut se retrouver dans chaque scénario. Là aussi et comme vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur Grouard, c'est une sensibilité majeure pour le projet. Cette sensibilité est plus importante dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud du fait de la traversée d'Orléans, mais j'ai entendu des propositions de solutions que l'on peut continuer d'examiner, avec son secteur bâti extrêmement important, avec la traversée du Val de Loire qui est classé au Patrimoine Mondial de l'Humanité de l'Unesco et du fait de la traversée de la Sologne qui est la plus grande zone Natura 2000 d'Europe et qui doit être traversée sur 70 kilomètres.

Nous aurons également une réunion thématique sur ce sujet afin d'approfondir les méthodes et les éventuelles réponses.

Les indicateurs économiques, sur lesquels nous reviendrons ultérieurement : la valeur actuelle nette c'est le bilan des avantages et des coûts du projet pour l'ensemble de la collectivité. Cela oscille entre 1,1 milliard d'euros et un peu plus de 10 milliards d'euros, ce qui signifie que dans tous les cas, il est créé de la valeur socioéconomique.

La finançabilité du projet, c'est-à-dire le besoin de financement public qui devra être appelé auprès des collectivités publiques, nous y reviendrons également : vous pouvez voir dès maintenant que les scénarios sont discriminés puisque le besoin de financement public

appelé dans le scénario Ouest-Sud sera plus important que celui appelé dans le scénario Ouest qui lui-même sera plus important que dans les scénarios Médian et Est.

Liliane PAUTROT : Si vous voulez bien nous présenter ce retour d'expérience. Je vous signale à tous que vous avez la possibilité de poser des questions par écrit, vous avez des cartes T à votre disposition sur vos chaises, à remettre à nos hôtes.

Claude LIEBERMANN, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts : Je vais essayer d'être bref, si c'est possible.

J'ai une assez grande expérience de l'ensemble des projets actuels puisque, de près ou de loin, j'ai participé à tous les projets qui en ce moment se font : la deuxième phase de la LGV Est vers Strasbourg dont j'ai pu, en tant que médiateur, boucler le financement avec les différents élus concernés, le contournement de Nîmes et de Montpellier qui est en voie d'achèvement pour le bouclage du financement, le pilotage de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, nous sommes en train de préparer un protocole d'intention qui, je l'espère, sera signé d'ici la fin de l'année, les dessertes de la LGV Rhin-Rhône qui créent un certain nombre de problèmes notamment Gare de Lyon pour l'insertion des nouveaux TGV, le pilotage de la LGV Bretagne-Pays de Loire, un projet qui commence, et en parallèle, mais c'était presque une détente, le projet de rétablissement du caractère maritime du Mont Saint-Michel.

Il y a quelques règles de base et un certain nombre de choses à dire sur ces financements. Ce que je voudrais dire surtout c'est que les propos que je vais tenir n'engagent que moi et bien entendu, ni l'Administration, ni RFF, qui sont là et qui peuvent tenir les propos qui les engagent, ni la SNCF, Michel Leboeuf est là et pourra dire ce qu'il pense de tout.

Deuxième observation : ce que je vais dire est bref et donc forcément très schématique. Vous aurez forcément des observations à faire, les uns ou les autres.

D'abord, la réalité économique des LGV :

Une ligne à grande vitesse est coûteuse : 22 à 25 millions d'euros le kilomètre, hors zone urbanisée, c'est beaucoup plus cher en zone urbanisée. Pour POCL, ce sont des coûts comparables : 23 à 26 millions le kilomètre selon les variantes.

La loi Grenelle a prévu 2 000 kilomètres, cela représente 70 milliards d'euros, il suffit de multiplier, 16 milliards d'euros prévus par la loi de crédit budgétaire, plus 2 500 kilomètres ensuite dont POCL fait partie. C'est évidemment une construction sur plusieurs générations, c'est un peu l'équivalent du réseau basique de chemin de fer de la fin du 19^{ème} siècle, globalement. Ce sont de très grands chantiers nationaux. Pour la deuxième phase de la LGVS qui est en chantier en ce moment, ce sont 2 milliards d'euros, 6 500 emplois pendant 5 ans en Moselle et dans le Haut-Rhin. POCL, c'est 6 à 7 fois plus d'emplois, il suffit de multiplier les coûts, répartis là où passe la ligne, c'est-à-dire dans le Grand Centre de la France et autour des gares, que ce soit des gares rénovées ou nouvelles, il y a un effet économique immédiat.

Je le dis souvent, c'est une chance pas une rente. Des gares ont été construites et il ne s'est presque rien passé, je ne vais pas en citer pour ne faire de peine à personne. D'autres ont été construites où il se passe beaucoup de choses, on cite l'exemple de Reims qui a été révolutionné par l'arrivée du TGV, Metz aussi, le Centre Pompidou à Metz, sans le TGV ne se serait pas installé. Cela dépend beaucoup de ceux qui sont autour. Il y a là une chance à saisir pour tous ceux qui vont avoir le TGV qui va arriver. Je le dis, c'est une chance, pas une rente, ce n'est pas comme cela qu'il faut le voir, d'où la justification d'une mobilisation exceptionnelle qui est unique, on ne fait qu'une fois le TGV, des énergies et des financements locaux.

Je vous ai mis le tableau de la répartition des financements des différentes LGV qui se sont faites, c'est statistique, sur lequel figurent le coût, le coût par kilomètre, le coût en milliards d'euros et la répartition. Je passe rapidement et j'en viens à POCL.

Doubler la ligne Paris-Lyon, Thomas Allary a présenté les objectifs de la ligne suivant la présentation ministérielle en fonction de l'auditoire ici, en commençant par les objectifs d'aménagement du territoire. Il est clair qu'on n'aurait jamais imaginé POCL s'il n'y avait pas eu l'objectif et la volonté, l'exigence même, de doubler Paris-Lyon. C'est clair, nous en avons parlé avec Michel Lebœuf, le premier de cette affaire de POCL, et il faut le reconnaître, il est souvent fait beaucoup de reproches à la SNCF et à RFF moins souvent parce qu'il est plus récent mais cela viendra avec le temps, mais sur cette affaire, il n'est pas possible de leur faire le reproche de ne pas avoir pensé aux territoires parce que la première idée pour doubler Paris-Lyon, c'était de faire une ligne droite qui aurait été la plus proche possible de la ligne actuelle. Là justement, ils ont pensé à faire une option de doubler Paris-Lyon en faisant de l'aménagement du territoire. C'est ce qui nous réunit aujourd'hui, au fond : doubler Paris-Lyon en faisant de l'aménagement du territoire. Il n'empêche qu'un TGV est fait pour circuler plein avec entre 350 et 500 voyageurs, à sa vitesse de référence, c'est-à-dire 300 à 320 kilomètres/heure, on parle même de 360, sur des distances importantes, c'est-à-dire avec des bassins de population importants de bout en bout. Certes, il peut avoir des prolongements, on en a parlé tout à l'heure, on ne peut pas arriver dans des villes de 300 000 ou 500 000 habitants, mais la plus grande partie du trajet doit être faite avec des rames.

L'exploitation, je passe vite sur tout ce qui aurait été fait, il est clair que tout cela aurait été plus facile 30 ans plus tôt et effectivement, il ne faut pas négliger les interrogations de la SNCF, éventuellement des nouveaux opérateurs sur la multiplication des lignes qui, évidemment, ne peut pas être fait sans effet sur la rentabilité du système TGV lui-même et sur les effets économiques de l'ensemble du système, donc sur la capacité de réaliser des lignes nouvelles, d'autant que, nous allons y venir, le débat sur le financement est lié à la capacité de dégager des fonds, de l'autofinancement sur la ligne.

Quel est le cadre du débat sur le financement et quelles sont les règles de base ?

Il s'agit d'avoir l'État, RFF et les Collectivités autour de la même table, le plus tôt possible. Ce qui a été constaté c'est que, entre projets d'intérêts équivalents, le bouclage du financement permet d'aller plus vite et quelquefois a permis à certains projets de doubler les autres. C'est ce qui a été constaté. L'exemple type c'est la deuxième phase de la LGVS qui, grâce à un plan de relance et parce que le financement était prêt, a pu aller plus vite. Autre exemple : la LGV Bretagne-Pays de Loire qui a pu rattraper et même légèrement dépasser, c'est à peu près équivalent, Tours-Bordeaux.

Il y a un effet positif si les Conseillers Généraux intéressés sont chefs de file et arrivent à rassembler et il y a un effet positif lorsque l'on arrive à choisir des variantes vertueuses. Les variantes vertueuses, c'est le moindre coût pour le plus de voyageurs, donc le plus de trains et de péages, bien entendu, c'est cela une variante vertueuse puisqu'à ce moment-là, il y a moins à trouver comme financement externe, donc on arrive à le trouver plus facilement et pour cela, c'est l'intérêt d'avoir des médiations extérieures.

Quelles sont les règles de base ?

Le premier financement public de collectivités territoriales pour un TGV a été imaginé par Jean-Claude Gayssot en 2000, pour la première phase de la LGV Est européenne. A l'époque, il fallait faire la LGV Est européenne, en mettant 8 milliards de francs à l'époque, 1,2 milliard d'euros sur la table et il y est arrivé avec un apport de 23,5% des collectivités territoriales. Depuis, des règles explicites ont été fixées.

Elles tiennent en trois points :

- La part de RFF : RFF, en fait les usagers via la SNCF et les opérateurs, par l'intermédiaire des péages, ne peut financer que ce qui pourra être amorti. C'est l'article 4 du décret constitutif de RFF.

Le calcul est fait par des méthodes d'évaluation du trafic et des clientèles, c'est une sorte de « règle d'or » ferroviaire. J'ai trouvé cela depuis que l'on parle de la « règle d'or » à tous les niveaux, j'ai enrichi mon exposé au fur et à mesure en lisant la presse.

- On déduit de la part de RFF un certain nombre de parts externes, du type Union Européenne, les pays voisins (quand on va en Suisse ou quand on va au Luxembourg ou en Belgique) qu'on enlève également, malheureusement cela fait généralement assez peu quantitativement. Cela peut être long à négocier souvent, cela fait assez peu dans le pot commun, mais c'est toujours cela qui permet d'améliorer un peu le dispositif.

Ensuite, on partage moitié-moitié, c'est une règle de développement local fixée par l'État : l'État donne la moitié, et on attend des collectivités qu'elles donnent la moitié. Voilà la règle qui a été fixée et qui s'est appliquée aujourd'hui pour tous les TGV qui ont été réalisés : moitié-moitié lorsqu'il y a des voyageurs. Pour les lignes mixtes, quand il y a du fret, je pense au contournement de Nîmes-Montpellier qui est une ligne mixte où il y aura des trains de fret et des TGV, la répartition pour les trains de fret est 80/20 : 80% pour l'État et 20% pour les collectivités. Lorsqu'il n'y a que des voyageurs, c'est 50/50 : 50% pour l'État, 50% pour les collectivités.

- Ensuite, c'est là où le rôle de médiation intervient, il faut chercher à arriver à rassembler la part des collectivités, c'est mon travail : on réunit les collectivités, on va voir les Présidents de Régions et en fonction de l'intérêt pour chacun qui est une notion assez complexe à déterminer - pour POCL, il y aura du travail - on cherche à répartir la part qui revient aux collectivités entre les différents partenaires : les Régions, les Départements, les Agglomérations, de manière à appliquer des règles de solidarité locale et à aboutir au plan de financement.

D'où vient le financement ?

- les clients, par le canal des péages,
- les contribuables nationaux, donc l'appui de l'État,
- les contribuables locaux, Conseils Régionaux.

Si l'on s'en tient à des moyennes qui ne veulent évidemment rien dire sur un projet particulier, cela revient à un gros tiers pour les clients, à cause de Sud Europe Atlantique qui est en bon projet en termes de clientèle, il y aura beaucoup de trains, 50% pour RFF globalement, un peu plus de 30% pour les Collectivités territoriales et l'État, en moyenne. Cela ne veut pas dire que sur un projet nouveau, ce sera la même chose.

Pourquoi ? Parce que, globalement, les projets les plus rentables sont derrière nous, les projets de TGV les plus rentables en termes de circulation sont derrière nous et qu'évidemment, le moment où on fait la désaturation est un moment qui coûte cher. C'est un moment où la ligne saturée est évidemment la ligne la plus rentable pour RFF parce que c'est celle où il passe le plus de trains, or le plus de trains, c'est le plus de péages. Si vous désaturez, vous faites passer moins de trains, il y a donc moins de péages sur l'ancienne ligne et pas encore beaucoup de péages sur la nouvelle ligne. Il y a donc un moment qu'il va falloir gérer où il n'y aura pas encore beaucoup d'argent pour RFF. Cela nous attend et cela attend

POCL dans les prochaines années. Il va falloir gérer ce moment-là, il faut en être conscient, cela fait partie de ce qu'il va falloir faire en matière de financement.

Des fonctionnalités aux participations publiques :

Le moment-clef, c'est le moment du choix de projet par RFF et l'État, ce n'est pas encore maintenant. L'État et RFF le feront au vu des conclusions du débat public, c'est pour cela que le débat public est très important parce qu'il va balayer les hypothèses.

Je vous ai indiqué la répartition des financements des LGV entre les différents partenaires pour les différents projets. Les chiffres en noir sont la part des Collectivités publiques, c'est globalement entre 25 et 35%, plus près de 35% du coût, pour les projets nouveaux c'est au moins 35% du coût, j'ai expliqué pourquoi tout à l'heure, je ne vais pas y revenir. Il faudra donc réunir des montants élevés, RFF vous fera part de ses premiers calculs tout à l'heure.

Ce qui est clair c'est qu'en plus, un nombre excessif de partenaires complique. Quand il y a peu de partenaires, cela va relativement bien mais quand il y a beaucoup de partenaires, ce sera le cas pour POCL, c'est compliqué. Nous avons vu la question avec Sud Europe Atlantique où il y avait 58 collectivités, cela a été très difficile et je ne suis pas sûr que cela soit réellement terminé. La démarche prend donc beaucoup de temps et le rôle des élus est fondamental.

Un tableau montre où nous en sommes : il y a deux étapes fondamentales : le trait orange, le débat public et le dernier trait : la convention de financement, avec l'enquête publique au milieu. Ce qui est important, c'est de ne pas confondre le débat public et l'enquête publique, les gens ont tous tendance à les confondre. Le débat public porte sur l'opportunité du projet, l'enquête publique porte sur l'expression des intérêts particuliers : si le projet gêne, à quelle compensation donne-t-il droit ? Le projet est d'intérêt public et donne droit à des compensations s'il gêne, c'est la loi et le droit, mais ce n'est pas parce qu'il gêne qu'il n'a pas un intérêt public.

Le débat public est un préalable essentiel, ce n'est pas la peine d'insister sur les différents coûts partis, les projets 2020 Grenelle, les projets postérieurs. Il est certain qu'avec la situation économique actuelle, il y a des risques de retards et d'abandon. Dans quel wagon sera POCL, c'est l'avenir qui le dira. C'est également tous ceux qui sont concernés et je lance un peu appel à la responsabilité : il vaut mieux un mauvais projet pour soi qui se fait qu'un projet qui ne se fait pas, qui n'est pas parfait et qui est bon pour tout le monde. Le débat public est un préalable essentiel parce que le projet est un projet collectif. Ce qui peut pénaliser et retarder, ce sont des divisions entre élus, entre collectivités sur l'opportunité, les fonctionnalités, et cela retarde toujours. Chacun tient le projet entre ses mains, a la possibilité de le retarder ou même d'éviter qu'il se fasse. Il faudrait donc aboutir à un projet qui soit clair, partagé, réaliste, ce n'est pas facile.

Il peut y avoir des oppositions fortes localisées sur le tracé. Attention aux points de fixation environnementaux, il peut y en avoir.

Ce qui peut favoriser ou accélérer au contraire, c'est la prise en charge en amont :

- le découpage adapté du projet qui n'est pas facile en l'occurrence parce que 70% des bénéficiaires du projet, en termes de clientèle, sont des gens qui vont à Lyon ou au-delà de Lyon, cela veut dire qu'il leur faudrait tout le projet pour en bénéficier ce qui ne vas pas dans le sens du phasage, mais il y aura des réflexions à mener qui n'ont pas encore été menées,
- la solidarité,

- l'engagement, en fonction du projet.

Les attentes de POCL :

- l'élément fondateur déterminant : l'itinéraire pertinent alternatif,
- des objectifs d'aménagement du territoire qu'il ne faut pas sous-estimer et qui sont réels,
- des objectifs complémentaires qui sont les objectifs transversaux : Clermont-Lyon ou la traversée Est-Ouest.

Les conséquences sur le financement : il ne faut pas oublier les régions d'extrémités.

En guise de conclusion : nous sommes dans un contexte d'assainissement des finances publiques, vous le savez. C'est un plan à long terme apporté par les lois Grenelle mais il y aura un ordre en fonction des possibilités financières. L'opportunité est offerte par la saturation de l'axe Paris-Lyon et il faudra mettre les utilisateurs au cœur du projet.

Je suis évidemment à votre disposition pour poursuivre, ouvrir le débat et répondre à toutes les questions que vous pourriez vous poser.

Liliane PAUTROT : Merci, Monsieur Liebermann. Je vous propose de passer à une séquence très rapide de questions-réponses à Monsieur Liebermann, des questions qui seraient suscitées par l'exposé qu'il vient de faire, sachant que les questions de fond vont être amenées ensuite dans la deuxième phase, une fois que nous aurons eu l'intégralité des exposés. Je prendrai trois questions maximum.

Je rappelle les règles : chacun a trois minutes maximum pour s'exprimer afin qu'il y ait le plus possible de questions qui puissent être posées. Merci à chacun de se présenter. Je rappelle que la séance est enregistrée.

Jean-Marc BASTIEN : Vous avez évoqué le problème de la situation économique actuelle au niveau national qui pourrait handicaper le projet sur la partie financement public. Actuellement, l'État et les Collectivités sont dans une situation financière délicate, peu ou prou, un euro étant un euro, en tant que contribuable je voudrais savoir quel est l'intérêt de prendre une décision aujourd'hui, quelle est sa pertinence ?

Claude LIEBERMANN : Je réponds tout de suite : faire un débat public, ce n'est pas prendre une décision. Le Président pourrait le dire, un projet se fait sur le long terme et le pire des peuples est celui qui n'a plus de projet, parce que le jour où l'on est capable de faire quelque chose, on ne sait plus ce qu'il faut faire. Si on a des schémas clairs, l'expérience prouve qu'ils finissent par se faire un jour. Il y a là une démarche qui est de faire un débat public, d'en tirer des conclusions au niveau de RFF pour poursuivre des études suivant un schéma qui pourrait être déterminé, qui débouchent sur une enquête publique. Ensuite, il y a la négociation d'une convention de financement, puis une décision de financer par tranches ou à un moment donné le projet.

Nous pouvons espérer, sinon ce serait grave, qu'à ce moment-là, les finances du pays pourront être redressées. Quand, comment ? Ce n'est pas nous qui le verrons, voilà la réponse à votre question. Vous ne poseriez la question pour d'autres projets qui sont à un stade beaucoup plus avancé de préparation, votre question serait vraiment pertinente. Si vous me demandiez s'il va y avoir une pause sur les TGV qui viennent d'être commencés, je vous répondrais : probablement, de mon point de vue, mais je n'engagerais que moi.

Charles Éric LEMAIGNEN, Président de la Communauté d'Agglomération d'Orléans-Val de Loire : Monsieur Liebermann nous a dit que ce projet, c'était le doublement de Paris-Lyon, était indispensable. C'était la même thématique que nous avaient indiquée les représentants de la SNCF et de RFF.

Dans les dossiers, on voit que, hors tout rabatement, la ligne directe coûte à peu près 10 milliards d'euros. Le simple doublement, s'il n'y avait pas besoin de faire une ligne d'aménagement du territoire, comme vous l'avez indiqué, cela coûte 10 milliards d'euros. La question que je pose est toute simple : si on fait une ligne d'aménagement du territoire et si les élus des différents territoires se mettent d'accord, la logique c'est que les collectivités locales assument le surcoût, marginal par rapport au doublement direct qui est indispensable à tous points de vue. Il y a là une limite entre les 12 à 14 milliards d'euros et les 10 milliards d'euros que cela coûte dans tous les scénarios, sans variante, sans gare nouvelle, cela coûte 10 milliards d'euros. Ma conviction est que nous arriverons assez rapidement à nous mettre d'accord entre les différents territoires sur un scénario. Si nous nous mettons d'accord, il faudra bien effectivement que l'on sorte, je ne dis pas d'un chantage, mais du fait que l'on doive négocier les participations, pas forcément sur une règle préétablie comme cela nous est proposé aujourd'hui.

Liliane PAUTROT : Merci de votre intervention. Je propose que Monsieur Liebermann ne réponde pas pour l'instant parce qu'il sera beaucoup plus intéressant de revenir à votre question une fois que l'ensemble des intervenants auront détaillé ce qu'ils ont à dire. Nous gardons votre question pour la deuxième partie du débat.

François BONNEAU, Président de la Région Centre : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, tout d'abord, permettez-moi de relever une de vos expressions que je considère malheureuse. Vous disiez à l'instant « *il vaut mieux un mauvais projet que l'on fait qu'un projet qu'on ne fait pas* ». Je considère qu'un mauvais projet ne doit absolument pas être fait. S'il y a autant d'énergie consacrée à définir ce qui est utile, souhaitable et nécessaire pour les territoires, c'est bien parce que l'on pense que cet investissement n'a de sens que parce qu'il sera utile, que parce qu'il répondra à des fonctions. Je ne m'arrête pas aux mots mais je veux malgré tout insister là-dessus : nous voulons que, si ce projet se réalise, il soit profondément utile et profondément utile aux territoires. Pour avoir participé, à l'échelle de la Région, à plusieurs débats, il m'apparaît, et je suis heureux qu'il y ait une approche interrégionale dans cette affaire, et j'aime le dire ici à Orléans, que la famille des scénarios Ouest est véritablement pour beaucoup des territoires traversés et je pense, peut-être pour tous les territoires traversés pour autant que nous continuerons à travailler ensemble et à chercher les bons aménagements, la famille des scénarios absolument nécessaires pour aller vers un bon projet.

Si je dis cela c'est en considérant vos chiffres : 12,9 milliards pour les deux tracés qui sont au centre de la zone que nous souhaitons desservir, le tracé Ouest et le tracé Médian. Nous sommes aujourd'hui avec l'option Roanne qui a été, je crois, validée comme une option nécessaire, Monsieur le Ministre, nous sommes aujourd'hui sur quelque chose qui est très exactement au même niveau financier ce qui lève, d'une certaine manière, l'hypothèse financière dans le choix du tracé et ce qui libère nos réflexions pour aller justement vers l'utilité et vers le bon tracé.

Je voudrais revenir sur un point que je n'ai pas soulevé dans les réunions précédentes. Je pense que l'articulation avec ce qui doit impérativement être fait pour répondre à l'utilité de cette LGV, l'articulation avec le barreau Sud n'est pas suffisamment pointée. Ce que nous faisons là, sans le barreau sud c'est-à-dire sans la possibilité de tangenter de manière intelligente la région parisienne, me semble tout à fait relatif. Je souhaiterais donc que nous avancions là-dessus.

Maintenant, sur les aspects financiers, je crois véritablement et vous l'avez démontré qu'à 15 ans, la ligne historique Paris-Lyon-Marseille ne fonctionnera plus. Il y a donc, cela a été dit à l'instant, une utilité majeure de réaliser quelque chose. On ne peut pas tourner autour du pot, il faut absolument que cela se fasse.

Je dis donc que, pour nous, il est inenvisageable de répondre à cet impératif-là sans faire de l'aménagement du territoire et sans traiter la problématique du centre de la France, et quand je dis le centre de la France, Monsieur le Maire de Nevers, cela n'est pas que la Région Centre même si c'est la Région Centre, Monsieur le Ministre, c'est le centre de la France avec une partie des territoires de Bourgogne qui sont légitimement intéressés, comme nous le sommes, à cet aménagement.

Il faut donc faire quelque chose, cela doit être nécessairement de l'aménagement du territoire sans quoi ce serait en effet une mauvaise solution et un mauvais projet pour la majorité des territoires concernés.

Comment allons-nous le faire au plan financier ?

Deux éléments : je partage votre propos, si nous prenons la réalité d'aujourd'hui, la Région, les Régions que je représente ce soir après en avoir parlé avec Jean-Jacques Queyranne, Président de Rhône-Alpes, avec René Souchon, Président d'Auvergne, avec François Patriat, Président de Bourgogne, avec Jean-Paul Huchon, Président d'Ile-de-France, nous sommes aujourd'hui dans une situation où nous vous dirons qu'il n'y a aucune capacité à vous définir le niveau de l'intervention. Nous n'avons pas le premier sou de cela et je crois, à lire la presse et à connaître la situation de l'État, que l'État non plus.

Pour autant, vous avez raison. Si nous rentrons dans une situation où nous ne projetons pas nos territoires dans l'avenir, nous ne serons jamais en situation de relever les défis de la situation présente. Il faut réfléchir, mais ne faisons pas de la capacité financière actuelle des Collectivités, voire de l'État, à intervenir, un bloquant parce que nous n'avancerons pas. Oui, il faut continuer ce débat, oui, il faut avoir des ratios économiques dans la tête parce qu'on ne peut pas faire n'importe quoi avec de l'argent public qui est de plus en plus rare. Dans la famille des scénarios Ouest, un scénario qui n'est pas plus cher que les autres, continuons à affiner cela et faisons en sorte qu'en effet, il y ait un acte de confiance dans la capacité de l'intervention publique à l'avenir, un peu plus marquée qu'aujourd'hui. Merci de votre attention.

(Applaudissements).

Liliane PAUTROT : Merci, Monsieur le Président. Juste une réponse, Monsieur Liebermann sur un « *mauvais projet* ».

Claude LIEBERMANN : Juste un mot sur le *mauvais* projet. Je me suis fait mal comprendre. J'ai dit qu'il y avait la perception personnelle du projet et la perception collective du projet. Il m'arrive personnellement de considérer qu'un projet est mauvais pour moi, même s'il peut être bon collectivement. C'est en ce sens que j'ai dit cela, je n'ai pas dit qu'il fallait financer des mauvais projets parce qu'ils coûtaient moins cher, pas du tout. Si un projet est mauvais pour tout le monde, il ne faut surtout pas le faire, je suis bien d'accord avec vous sur ce plan.

Liliane PAUTROT : Merci beaucoup, Monsieur Liebermann.

Sur le barreau sud, une réponse très rapide, Monsieur Allary ?

Thomas ALLARY : Je vais dire un mot extrêmement rapide pour préciser quand même qu'il existe effectivement un projet de barreau d'interconnexion Sud des LGV en Ile-de-

France qui consiste à relier la LGV Paris-Bordeaux et la LGV Paris-Lyon pour éviter le passage de tous les TGV par Paris et avoir des TGV province-province.

A ce stade, les circulations de POCL qui pourraient être intéressées par ce barreau sont celles qui rejoindraient par exemple Orléans ou par exemple relieraient Clermont à Roissy et Lille. De fait, ce type de train n'est pas du tout le type de train majoritaire sur POCL. Pour donner un ordre de grandeur, sur les 200 trains qui circuleraient à l'ouverture de la ligne sur POCL, environ une dizaine de trains seraient concernés pour faire ces trajets province-province. Or, si l'on veut faire l'ensemble des mouvements, de l'échangeur entre le barreau d'interconnexion Sud et POCL, ce sont des tunnels en courbe dans des secteurs très contraints et cela coûterait d'après nos estimations, environ 800 millions d'euros. Effectivement, à ce stade, 800 millions d'euros pour une dizaine de trains, nous avons pris le parti de ne pas l'inscrire dans le projet, ce qui signifie que les trains Clermont-Roissy ou Clermont-Lille par exemple, utiliseraient l'interconnexion actuelle, donc la grande ceinture en Ile-de-France. Il y a assez peu de différences de temps de parcours, mais il y a une vraie différence de coût, c'est pour l'instant l'option qui a été retenue dans le projet.

Liliane PAUTROT : Monsieur Chausse, le zoom sur les analyses socioéconomiques.

Alain CHAUSSE, en charge des études de trafic et des études économiques sur le projet POCL à RFF : Je vais essayer de vous présenter les résultats des études socioéconomiques sur POCL.

Je vais vous présenter trois points : je vais d'abord vous rappeler ce que sont ces études socioéconomiques, comment est mesurée cette valeur socioéconomique, ensuite je vais vous donner les résultats, c'est le point sur la création de valeur de POCL, puis nous essaierons ensuite de comprendre un petit peu mieux cette création de valeur socioéconomique en la décomposant notamment avec deux moteurs.

Qu'est-ce qu'une évaluation socioéconomique ? Pourquoi fait-on une évaluation socioéconomique dans un grand projet ?

C'est pour évaluer la création, ou éventuellement la destruction, de valeur d'un projet en mettant en relation ses coûts et ses avantages.

Ces coûts et ces avantages sont ramenés à une unité unique, l'euro, on monétarise tous ces coûts et ces avantages, mais il s'agit bien d'une création de valeur socioéconomique parce qu'y figurent des éléments qui ne sont pas tous financiers. Il y a quelques éléments qui sont financiers mais pour beaucoup ce ne sont pas des éléments financiers, pour beaucoup ce sont des effets du projet sur les usagers, les gains de temps que cela va leur apporter, les effets du projet sur l'environnement. On va par exemple monétariser des effets externes. Il y a donc un certain nombre de choses qui ne sont pas des choses financières, c'est vraiment de la création de valeur socioéconomique.

Cette évaluation socioéconomique est réalisée pour tous les grands projets, avec une méthodologie bien encadrée qui est toujours la même, y compris pour tous les projets ferroviaires mais aussi pour les projets routiers. Il y a donc une cohérence globale de tous ces projets et il est donc ainsi possible de comparer les évaluations socioéconomiques.

Que prend-on en compte dans cette évaluation socioéconomique ?

On prend en compte tous les coûts qui sont des coûts bien monétaires, bien financiers : les coûts liés à l'investissement, les coûts liés à l'exploitation et les coûts liés à la régénération de l'investissement.

Il est intéressant de regarder les avantages, ce qui va être monétarisé dans les avantages.

La première chose qui va être prise en compte c'est bien sûr les gains pour les voyageurs.

Il y a plusieurs types de gains pour ces voyageurs : des gains de temps pour les voyageurs qui sont déjà dans les trains et qui vont gagner du temps avec le projet puisqu'ils vont avoir un train plus rapide. Cela va être également des gains de temps pour les voyageurs qui se sont reporté d'autres modes. Ce n'est pas tout à fait le cas pour les voyageurs aériens, la plupart du temps ces voyageurs ont plutôt tendance à perdre du temps, leur gain est plutôt monétaire. Par contre, cela peut être le cas pour les reports du mode routier.

Les autres gains pour les voyageurs sont aussi des gains monétaires, c'est-à-dire que certains voyageurs vont faire des économies. Ce sont surtout les voyageurs qui se reportent d'autres modes.

On rajoute à cela une estimation des voyageurs nouveaux, des déplacements nouveaux, ce que l'on appelle de « l'induction de trafic ». On essaie d'évaluer cet intérêt économique apporté par ces déplacements nouveaux.

On valorise parfois aussi d'autres gains : la régularité par exemple, le confort. Dans le cas de POCL notamment, les gains de régularité qui seraient possibles avec le projet dans le cadre de la LGV Paris-Lyon ont été valorisés.

Il y a ensuite d'autres gains, des effets externes, ainsi que d'autres éléments et notamment des éléments financiers puisque l'on valorise les nouvelles recettes liées aux nouveaux usagers.

Qu'est-ce que cette évaluation par rapport au territoire ? Il est souvent dit que cela ne prend pas en compte les effets sur le territoire. Il est vrai que cela ne valorise pas directement les effets sur le territoire mais 60% des avantages que l'on a décrits tout à l'heure sont des avantages pour les voyageurs, d'ailleurs 40% de ces avantages sont des gains de temps des usagers qui étaient déjà dans le mode ferroviaire. On peut donc dire qu'une grande partie de ces avantages sont des avantages qui vont toucher les déplacements des territoires qui vont être concernés par le projet.

D'une certaine manière, ce sont bien des gains de temps, des gains monétaires qui sont mis à disposition du territoire, le territoire va bien en faire quelque chose et cela va bien avoir des effets sur le territoire. Évidemment, le TGV apporte ces gains d'accessibilité, par cette évaluation, on mesure bien des gains d'accessibilité pour le territoire et les effets réels du projet sur le territoire seront bien sûr liés aux potentialités des territoires et aux projets de développement de ces territoires.

Comment fonctionne cette évaluation socioéconomique ?

Cela est représenté dans un graphique avec un axe qui représente le temps qui va s'écouler. D'un côté, les avantages du projet sont mesurés en positif, et d'un autre côté les coûts du projet en négatif. Cet axe du temps représente d'une certaine manière la situation si on ne faisait rien, ce que l'on appelle la situation de référence. On va donc mesurer les avantages et les coûts par rapport à cette situation de référence. On inscrit sur l'axe de temps la date de mise en service et ensuite la date de fin du projet qui marque la fin de l'évaluation d'une certaine manière. Avant la mise en service du projet, il va y avoir plutôt des coûts : les coûts d'investissements en infrastructures et en matériels roulants, dès qu'arrive la mise en service du projet, les avantages vont intervenir durant toute la durée de vie du projet. D'autres coûts se mettront en place dans la durée : les coûts liés à l'exploitation, soit pour les transporteurs, soit pour le gestionnaire d'infrastructures RFF.

Il faut rajouter des coûts de régénération des investissements : pendant la durée de vie du projet, il faut régénérer les investissements.

Ce sont des investissements sur le long terme, ils auront encore une utilité à la fin de leur vie et on garde donc une valeur résiduelle de l'investissement.

Dans cette évaluation socioéconomique, on fait le bilan de ces plus et de ces moins, le bilan de ses surfaces vertes et de ses surfaces rouges. Ce bilan est ce que l'on appelle la « VAN », la valeur actualisée nette du projet qui est l'indicateur permettant de mesurer cette valeur socioéconomique créée par le projet.

Quels sont les résultats de notre évaluation socioéconomique sur le projet POCL ?

C'est un projet qui est créateur de richesses dans tous les scénarios. Les investissements sont très importants, il y a donc une création d'avantages qui est également très forte. C'est donc vraisemblablement un projet qui apporte beaucoup d'avantages, qui apporte des gains d'accessibilité énormes pour le territoire concerné.

La valeur de création socioéconomique est contrastée selon les scénarios, comme on peut le voir sur le tableau.

Nous avons fait des tests de sensibilité aux hypothèses puisqu'à ce stade de l'étude, il y a des incertitudes sur pas mal de paramètres du projet, pour éclairer un peu l'univers des possibles.

Le premier test est un test sur les reports de ligne, à la fois les reports de la LGV Paris-Lyon sur notre ligne et les reports sur certaines relations plus courtes comme la relation Clermont-Lyon et la relation Orléans-Lyon qui nous intéresse aujourd'hui où on peut imaginer que plus ou moins de clientèle se reportera sur l'offre grande vitesse, l'offre nouvelle.

Les tests montrent que si les reports sont moins ambitieux que ce qui a été imaginé dans la situation de base, la création de valeur est moins bonne, le projet est moins intéressant.

Le test a également été fait sur des investissements qui coûteraient plus cher que ce qui a été évalué. Dans ce cas également, la valeur diminue.

Un test a été fait avec une simulation de crise du pétrole, un prix du pétrole relativement cher. Dans ce cas, c'est le contraire, le projet gagnerait en valeur économique.

On le voit sur le tableau, la valorisation économique est contrastée et dans certaines hypothèses de test, la création de richesse n'est plus très bonne, avec même une destruction de richesse dans certains cas, notamment pour le scénario Ouest-Sud.

Comment peut-on expliquer cette création de valeur ?

Nous avons identifié ce que l'on appelle sur le projet deux moteurs : le moteur territoire et le moteur Sud-Est.

Le moteur territoire est la valeur actuelle nette qui peut être mesurée sur les relations internes au territoire, les relations du territoire avec Paris, avec les autres villes du territoire et avec les autres villes de la France.

L'autre moteur, le moteur Sud-Est, c'est l'objectif de doublement de notre LGV Paris-Lyon.

Le graphique montre d'une part que le moteur territoire est relativement constant selon les scénarios. Il montre que pour un projet créateur de richesse, on a bien besoin des deux moteurs car si on n'a pas les deux moteurs, notre projet ne crée pas de richesse. On ne pourrait avoir un projet qui ne ferait que le désenclavement du Grand Centre et un projet qui ne ferait que le doublement de la LGV Paris-Lyon. Si on faisait deux projets séparés, nous

aurions deux projets qui ne créeraient pas de la richesse, c'est ensemble qu'il y a un projet créateur de valeur socioéconomique.

Ce que montre également ce graphique, c'est que si le moteur territoire est relativement constant, le moteur Sud-Est varie beaucoup selon les scénarios. Il est beaucoup plus fort sur les scénarios Médian et Est puisque dans ce cas, il y a des gains de temps pour des usagers qui sont déjà sur le mode ferroviaire et pour des usagers qui y viennent, ils sont donc valorisés.

La dernière remarque que nous pouvons faire c'est que ce moteur Sud-Est qui a plus de force dans certains scénarios ne se fait pas aux dépens du territoire puisque, comme on le voit, quand on augmente la valorisation du moteur Sud-Est, on ne diminue pas la valorisation sur le moteur territoire. Il y a bien deux moteurs qui sont indispensables pour créer de la richesse, qui s'ajoutent, qui se complètent réellement.

Je dirai en guise de conclusion que POCL est un projet qui peut créer de la richesse socioéconomique. C'est une richesse qui traduit des gains d'accessibilité qui sont sans doute très significatifs sur le territoire, les gains de temps sont énormes sur le territoire. Nous avons deux moteurs indispensables : le moteur territoire et le moteur Sud-Est, et nous avons un moteur Sud-Est qui annonce un financement facilité puisque, on l'a vu, derrière ces analyses socioéconomiques, il y a de la valorisation financière, il y a les gains de recettes des nouveaux usagers. Il y a également tous ces gains de temps qui peuvent être sources de valorisation puisqu'on peut augmenter un peu le tarif pour les usagers qui vont gagner du temps. Ces analyses socioéconomiques annoncent aussi des conclusions quant à la perspective de finançabilité du projet.

Liliane PAUTROT : Puisque vous parlez du financement, nous passons la parole à Monsieur Desgranges.

Pierre DESGRANGES, chargé des évaluations financières à la Direction financière de RFF : Je vais donc vous présenter successivement les principes généraux de l'évaluation financière, telle que RFF l'a conduite, puis assez rapidement, j'en viendrai à des résultats provisoires, sans le cynisme, en tout cas le sadisme qui consisterait à retarder ce moment que vous attendez tous, je crois, dans la salle pour vous livrer ces premiers résultats qui proviennent d'une approche simplifiée, j'y reviendrai.

Pour commencer, vous avez la décomposition en trois parties de cette intervention :

La première sera très courte, c'est pour poser le paysage qui a déjà largement été évoqué notamment par les intervenants précédents, le financement d'une LGV, un peu plus longuement sur les principes de l'évaluation article 4, et comme je vous l'ai dit, ce que l'on appelle avec les précautions de langage d'usage, l'évaluation sommaire de l'autofinancement possible du projet POCL.

Ce fameux paysage a pour but de vous montrer simplement l'articulation qui existe entre les acteurs du financement et les circuits économiques qui sont à la source des recettes possibles qui vont permettre de financer le projet. Ce sont des éléments qu'il convient de préciser puisque *in fine* si vous voyez ici dans ce tableau présents les acteurs institutionnels, les collectivités, l'État, RFF qui sont impliqués dans le mécanisme de financement, quelles sont les ressources qui vont permettre d'assurer ce financement ? D'une part, les ressources issues des contribuables via l'impôt, avec les acteurs qui vont être en charge, directement ou indirectement, de collecter ce financement ou de le gérer, et puis les usagers du transport qui, à travers les tarifs qu'ils vont payer, la part du billet qui sera consacrée pour le projet POCL quand il sera réalisé à assurer son financement. Cette part du billet sera bien sûr prise en charge par les gens qui seront dans les trains.

Deuxième aspect : l'évaluation financière article 4.

Cet article 4, si vous allez dans les couloirs de RFF, que vous visitez notre entreprise, vous verrez une espèce de secte, ce sont des gens qui, au lieu d'utiliser le terme « évaluation financière », vont dire « nous conduisons », « nous avons lu un rapport ayant trait à l'article 4 de RFF ». Vous l'avez sous les yeux. Comme Claude Liebermann l'avait évoqué succinctement tout à l'heure, sa particularité est qu'il s'agit d'une disposition juridique, c'est un élément d'un décret qui fait partie du corpus des textes fondateurs de Réseau Ferré de France et qui dit que RFF ne peut accepter un projet d'investissement inscrit à la demande de l'État, d'une collectivité locale ou d'un organisme public que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'investissement de cet amortissement. Rassurez-vous, on s'en tiendra là pour l'aspect strictement juridique.

Je vais vous dire maintenant quelques mots sur ce qu'il faut retenir d'important dans cet article. D'abord, il y a une question de périmètre : il s'agit bien de projets qui ne sont pas entièrement gérés par RFF, sous sa seule responsabilité, mais de projets qui concernent d'autres acteurs.

Ensuite, ce qui est important c'est le principe de neutralité financière pour l'établissement, la non-dégradation des comptes. RFF va financer ces projets, petits ou grands, par l'emprunt, RFF n'a pas de fonds propres pour le faire. En empruntant, RFF va s'endetter. C'est ce que, dans notre jargon, nous appelons « la mauvaise dette » si c'est une dette qui n'est pas compensée par des revenus futurs. Pour les projets, l'article 4 dit simplement qu'on ne peut pas créer de mauvaise dette et qu'il faut que l'emprunt que RFF va opérer pour financer les projets nouveaux, soit plus tard compensé par des recettes futures et que cela doit, dans le pire des cas, être neutre, ne pas créer de déficit.

C'est la conclusion de ce transparent : « RFF ne peut investir sur un projet qu'à hauteur des revenus nets qu'il en attend ».

La méthodologie d'évaluation est très proche dans son contenu de ce que vous avez entendu il y a quelques minutes concernant l'évaluation socioéconomique. Simplement, ici, on ne s'intéresse pas à l'ensemble des acteurs du système, les tiers, les acteurs qui sont impactés par des environnementaux, les transporteurs, mais l'acteur sur lequel on centre l'attention, c'est RFF dans son environnement ferroviaire. RFF va enregistrer des recettes et va avoir à payer des dépenses. Les recettes, le plus généralement, proviennent des « péages d'infrastructures », c'est ce que le transporteur historique, la SNCF et d'autres éventuellement dans le futur, paieront pour faire circuler des trains sur le réseau que RFF gère. Il peut y avoir d'autres recettes annexes, mais l'essentiel ce sont bien les péages.

Les dépenses sont les dépenses consacrées à l'entretien du réseau, les voies s'usent, les éléments de signalisation aussi, tout cela a un coût. Il faut exploiter ce réseau, il y a des aiguillages, des agents qui s'en occupent, cela aussi a un coût et quand on crée un projet nouveau, le périmètre du réseau à entretenir s'accroît et il y a donc des coûts supplémentaires.

Nous sommes bien, encore une fois, dans le même cadre que l'étude socioéconomique : on compare en différence ce que le projet va entraîner comme recettes supplémentaires et comme coûts supplémentaires.

Un petit focus sur l'investissement : dans l'évaluation de RFF, l'investissement n'est pas du tout lié à l'estimation de la participation, il n'y a pas de corrélation entre les deux. Pourquoi ? Parce que ce dont je viens de vous parler, les recettes futures et les coûts futurs ont lieu une fois que le projet est mis en service, on les additionne sur une durée qui est cette fameuse durée d'amortissement pendant laquelle on considère qu'il faut que le projet ait récupéré et

rentabilisé ses coûts. On va finalement aboutir à un montant qui va être la participation en volume, c'est un point important, et on va comparer cet investissement au montant qui sera mis sur la table par RFF. Il n'y a aucune corrélation directe entre les deux. Simplement, il faut évaluer correctement l'investissement. De la même façon qu'on le fait pour l'évaluation économique, pour l'évaluation financière, on va veiller à ne rien oublier de ce qui apporte des avantages au projet, rien oublier de ce qui entraîne aussi des coûts pour le projet. Bien sûr, il faut que le périmètre soit le plus juste possible, qu'on ne mette pas non plus sur le compte du projet des coûts que RFF aurait à assumer qui n'ont rien à avoir avec celui-ci mais je crois qu'il y aurait suffisamment d'acteurs vigilants pour nous le rappeler si c'était le cas.

Le texte de l'article 4 et ce mécanisme qui a été mis en place prévoient la possibilité de subvention publique. Pourquoi sommes-nous toujours dans des situations où il faut avoir des subventions publiques ? Parce que les investissements ferroviaires sont très capitalistiques, ils créent de la valeur mais ils coûtent beaucoup d'argent, cela a été rappelé avec des exemples concrets qui ont été évoqués précédemment. L'autofinancement ne représente, sauf exception très rare, qu'une part. L'autofinancement, c'est ce que RFF va faire ressortir de son analyse financière et le besoin de subvention publique a pour but de compléter la satisfaction du besoin de financement qui est lié au projet.

C'est une articulation, cela a été répété, il n'y a pas de prééminence, il faut que tous les acteurs concernés essaient d'optimiser ensemble le financement, au fur et à mesure de la maturation du projet pour arriver à l'optimiser et à avoir la meilleure articulation possible entre cette subvention et la part qui va être apportée par la valeur créée par le projet qui va se traduire en autofinancement.

Il est important de comprendre que tous les paramètres ne sont pas figés au départ, on n'appuie pas sur un bouton avec un modèle en disant qu'automatiquement on va obtenir ces montants de subvention. Un projet se pilote, se maîtrise et un certain nombre de variables, de paramètres peuvent servir à être le plus intelligent possible dans la détermination des financements. J'en ai cité quelques-uns : la tarification de l'infrastructure qui va se traduire par la part qui va être prélevée dans le billet que le voyageur va payer au transporteur, la façon dont les risques qui sont liés à la conduite de ce projet vont être ou pas partagés, certains risques coûtent moins cher s'ils sont portés par certains acteurs par rapport à d'autres, et, Monsieur le Maire d'Orléans en avait parlé, je crois, dans son introduction, maîtriser les coûts c'est important, c'est une des responsabilités de RFF, c'est une des responsabilités du système ferroviaire dans son ensemble d'avoir un projet qui ne diverge pas en termes de coût car cela deviendrait beaucoup plus compliqué.

Le premier éclairage financier :

Pourquoi un premier éclairage financier ? Parce que cette évaluation financière de RFF, vous l'aurez compris à travers ces quelques prémises d'explication que je vous ai données, va se construire sur la base de paramètres nombreux, complexes, qui vont évoluer au cours de la vie du projet et dans les phases amont, nous sommes dans une phase amont, le débat public est longtemps avant la mise en service, il est très difficile d'avoir la maîtrise de tous les paramètres du calcul, dont les marges d'erreur existent. Je ne suis pas de ceux qui se figent dans la religion des modèles en prétendant, aussi longtemps avant la mise en service d'un projet, pouvoir maîtriser tous les paramètres.

Il y a une difficulté que tous les élus qui sont ici connaissent aussi bien que RFF, c'est que RFF ne peut pas rester longtemps, très longtemps, trop longtemps, sans donner des indications sur l'ordre de grandeur de sa participation parce que cela bloque le système, comme l'a dit aussi Monsieur Liebermann, et nous ne sommes pas en mesure d'avancer collectivement sur ce financement de projet.

Vous avez de la chance parce qu'ici, pour la première fois au stade d'un débat public, nous avons fait le pari de vous donner ce que l'on appelle une approche sommaire de l'autofinancement possible de RFF dans la logique que nous avons développée et en prenant soin de préciser comme je l'ai fait qu'il existera des variables d'ajustement de cette participation dépendant des paramètres qui, qu'on le veuille ou non, indépendamment de notre maîtrise sur le projet, seront amenés à bouger : l'inflation, le prix du pétrole, les conséquences de la crise, etc., qui sont très largement en-dehors de notre possibilité d'action pour la plupart d'entre eux.

Comment est construite cette évaluation sommaire qui est plus agrégée, plus simple, plus directe que l'évaluation complexe qui sera faite de toute façon plus tard et qui aboutira à ce fameux calcul article 4 de RFF ?

On part d'une situation qui est ce que constate le transporteur dans ces comptes, avant la mise en service du projet : il y a des coûts, il y a des recettes liées à la billetterie. Que va apporter le projet comme changements ? Nous vous l'avons dit à plusieurs reprises, il y a des effets de volume, il y aura plus de voyageurs, des gains de temps qui peuvent être valorisés financièrement. C'est important puisque c'est ce surplus de ressources créées qui donnent un potentiel, ce que nous appelons une « contribution supplémentaire » qui va pouvoir être utilisée comme source de financement possible du projet. Cela signifie qu'il faut trouver le meilleur équilibre entre les conséquences pour le transporteur qui lui aussi doit bénéficier évidemment du projet, ce serait paradoxal que le ou les transporteurs soient perdants dans ce système-là. RFF doit faire fonctionner son article 4 et équilibrer ses comptes. Les usagers doivent garder une partie de l'avantage créé par le projet, sinon je pense qu'ils n'en seraient pas très heureux. Nous avons un potentiel d'accroissement des péages d'infrastructures, donc de la participation financière de RFF à travers cette contribution supplémentaire créée par la valeur induite par le projet.

Nous retrouvons ces arbitrages du début : nous allons pouvoir réfléchir à la meilleure façon d'équilibrer entre la subvention publique et cette contribution supplémentaire qui est issue du projet, qui représente l'autofinancement du projet, de la façon la plus intelligente possible pour créer le meilleur système de financement. Nous avons une chaîne de calculs qui permet, avec des simplifications, de progresser sur cette approche des ordres de grandeur.

Dans le tableau suivant, nous avons regroupé les scénarios qui vous ont été rappelés en début de séance par groupes : groupe de scénarios passant par Roanne et ensuite le groupe de scénarios passant par Mâcon. Ce tableau présente en colonnes trois types d'informations : l'investissement dans la colonne de gauche, dans la colonne suivante, ce que j'ai appelé tout à l'heure « l'évaluation sommaire de l'autofinancement » qui est la partie qui va être portée par RFF selon les méthodes de calcul que j'ai sommairement décrites tout à l'heure, et dans la dernière colonne ce qui reste à financer via des contributions publiques pour chacun des scénarios.

Premier commentaire : nous avons une illustration à travers ces chiffres du fait qu'il n'y a pas de lien direct entre les montants de l'investissement et le montant qui est susceptible d'être apporté par RFF, ce qu'on pourrait appeler un « découplage ». C'est un découplage qui, dans certains cas, se rapproche du modèle vertueux que décrivait Monsieur Liebermann puisque les variantes sont relativement moins chères, mais avec des montants importants d'argent public, comme vous le savez, et qui apportent une contribution sous la forme de participation de RFF qui est significative.

D'autres scénarios, à l'inverse, correspondent aux montants les plus élevés du besoin d'investissement, avec une contribution significativement plus faible, avec les précautions que j'ai citées tout à l'heure via l'autofinancement du projet.

Dans le deuxième groupe de scénarios passant par Mâcon, nous voyons la même typologie de chiffres, la présentation du tableau est strictement la même, avec le montant global de l'investissement et suivant exactement la même présentation, vous voyez les contrastes entre les différents types de scénarios pour ce qui concerne aussi bien la participation apportée par RFF que le reste à financer, le besoin de subvention publique qui resterait à apporter.

Il vous est donné un élément d'interprétation dans un dernier tableau, nous reviendrons autant que vous le souhaiterez sur ces chiffres dans le corps du débat, c'est le rapport, vous vous souvenez dans la présentation d'Alain Chausse des fameux moteurs qui avaient été évoqués pour l'analyse socioéconomique, nous les retrouvons ici dans ces colonnes : le moteur territoire et le moteur trafic Sud-Est. C'est la décomposition de la participation financière de RFF selon ces deux moteurs, en approche sommaire.

On constate que le moteur lié au territoire est peu discriminé par les variantes ce qui est très intéressant en termes d'information, c'est toujours de l'ordre de 1,3 milliard. En revanche, comme vous l'aviez vu précédemment, les contributions totales étant différentes, la différence se fait sur ce qui est lié au trafic Sud-Est. C'est assez facile à comprendre compte tenu de la géographie des tracés. Les contrastes sont importants sur cette part-là. L'enjeu, pour la suite de nos calculs, outre l'affinement au fil du temps des hypothèses qui seront prises, ce sera de continuer à fournir des indicateurs et des ratios permettant de mieux comprendre comment se structure la participation financière, l'autofinancement du projet selon les variables qui influent le plus sur son montant exprimé en volume.

Liliane PAUTROT : Je rappelle, parce que certains des transparents devaient être un peu difficiles à lire, même à partir des premiers rangs, que l'ensemble des transparents projetés ce soir seront dès demain mis en ligne sur notre site internet.

Alain BONNAFOUS, professeur émérite à l'Université de Lyon, laboratoire d'Économie et des Transports (LET) : Il m'a été demandé de préciser deux ou trois choses sur ce que pouvait être le contenu de la rentabilité financière - je pense que maintenant tout le monde a compris, donc d'une certaine manière, ma prestation devient inutile, sur ce qu'est le contenu de la rentabilité socioéconomique, je pense là aussi que tout le monde a compris, et deux ou trois choses sur ce que pourrait apporter une solution PPP dans une problématique comme celle-ci qui, il faut le dire, est la problématique d'un ouvrage dont la rentabilité financière est relativement modeste, telle qu'on peut l'apprécier aujourd'hui.

Je ne parlerai d'ailleurs certainement pas ni de l'ouvrage, ni des variantes, j'essaierai juste de donner quelques éléments, quelques chiffres, quelques bouts d'informations qui permettent peut-être de mieux interpréter ce qui a été dit, surtout pour ceux d'entre vous d'ailleurs qui auront la curiosité d'aller visiter le site.

Évaluation et choix des investissements :

Je pars d'un exemple très simple : on vous a parlé de création de valeur, dans le jargon, valeur actualisée nette, et ici je prends un paquet de projets qui ont été des projets inscrits au contrat de plan État-Région entre 1997 et 2007 dans ce pays, qui sont des projets ferroviaires. Ceux qui sont sur ce graphique sont tous des projets qui avaient un intérêt pour le fret ferroviaire. Vous voyez ce qu'est cette valeur actualisée nette : pour certains projets, les deux plus « juteux » si je puis dire, les deux plus fortement créateurs de valeur sont deux terminaux portuaires. On ne peut pas être étonné, il n'y a que quelques kilomètres à réaliser, beaucoup de fret à transporter, par conséquent, il est assez naturel, intuitif, normal qu'il y ait une bonne rentabilité.

D'autres projets sont moins brillants. Ce trait vertical qui est un indice 3, signifie que le ratio entre la valeur créée et l'euro public investi, la valeur par euro public mis au niveau de 3, c'est

pour la petite histoire, cela n'a aucune valeur dans ce pays, mais c'est pour la petite histoire le seuil qui est requis chez un voisin qui s'appelle l'Allemagne. Dans ce pays, les projets de transport qui n'atteignent pas ce ratio de 3, qui ne créent pas par chaque euro investi au moins 3 euros de valeur actualisée nette, ces projets sont considérés comme non-candidats, non éligibles. Ensuite, on déroule la politique de transport avec ceux qui respectent cette barrière.

Vous vous apercevez que sur ce schéma, quelques-uns étaient très en-dessous, était-ce pour des raisons d'efficacité économique ? On peut supposer que leur principal mérite était quand même plutôt une efficacité des élus locaux qui ont su les défendre et qui ont su arracher les décisions de l'État.

Je pousse l'exercice, pour bien comprendre ce que signifie cette notion de valeur et ce que cela représente pour nous et pour les générations futures. Je pousse l'exercice et je prends tous ensemble les quarante projets qui étaient au CPER 1997-2007. L'avantage, si vous voulez, de cette période c'est que du point de vue politique, il y en a, si je puis dire, pour tout le monde, on voit que les choses n'ont pas été considérablement différentes entre les différents gouvernements qui se sont succédé. Je prends donc ces quarante projets et je fais une observation toute simple : je suppose qu'on a sélectionné les dix projets les plus profitables, en prenant les chiffres qui ont été fort bien calculés, établis par des services qui sont devenus, je crois pouvoir le dire, des services très compétents du côté de RFF.

Chaque milliard d'argent public investi, si on prend les dix projets les plus rentables, crée 8 milliards de valeur actualisée nette. Il y a donc une création de richesse équivalente.

Si on prend les dix projets les moins rentables, chaque milliard de subvention aurait produit en 40 ans 0,5 milliard de valeur actualisée nette. Cela signifie que la moitié de la richesse investie a été détruite.

C'est pour cela qu'il ne faut pas regarder avec trop de décontraction ces calculs économiques, ces approches en termes de valeur. Il peut y avoir des erreurs, on utilise des modèles. J'ai passé une bonne partie de ma vie à en utiliser quelques-uns, à en fabriquer quelques-uns et il m'arrive souvent de dire, s'agissant par exemple d'un modèle de prévision, que la conformité de ce que prévoit le modèle à la réalité serait pure coïncidence, un peu comme dans les films de fiction où l'on se garde de désigner des personnages réels.

Si l'on essaie de faire les choses au plus sérieux, cela donne ce genre de résultats. C'est à cela que sert l'évaluation.

De quelles valeurs parle-t-on ?

Dans la valeur, il y a quoi ? Cela a été évoqué. Je donne un tableau ici qui est illisible, ce n'est pas bien grave, j'ai préféré tout rassembler, de manière à ce que cela puisse être mis sur le site et qu'on ne perde pas trop de temps. On voit qu'il y a des valeurs de la vie humaine, il y a des projets qui épargnent en effet des accidents, des morts, des blessés, c'est pris en compte. Il y a des valeurs relatives à des valeurs du temps qui sont d'ailleurs des valeurs plutôt révélées par les comportements, alors que les valeurs vies humaines / blessés sont des valeurs titulaires. Il y a des valeurs relatives à des éléments d'environnement, par exemple, la tonne de carbone est située à 100 euros, c'est le résultat d'une longue discussion dans un groupe présidé par Marcel Boiteux au Commissariat au Plan à l'époque, qui a donné lieu à des transactions très redoutables entre le Ministère de l'Environnement, celui de l'Équipement et celui des Finances et du Budget. Cent euros ce n'était peut-être pas complètement stupide puisque les valeurs marchandes aujourd'hui du CO₂, puisqu'il y a un marché de droit à polluer, montrent que l'on n'était pas très loin en choisissant ces valeurs-là. Tout cela est mis dans le calcul, ce sont ce que l'on appelle des externalités parce que tous les éléments qui sont ici : le bruit, les nuisances locales, etc., sont des éléments qui sont externes à la sphère marchande.

Dans le calcul économique, on introduit évidemment également les éléments marchands, c'est-à-dire les coûts et les recettes.

Ce que l'on appelle une rentabilité socioéconomique, c'est tout cela.

Ce que l'on appelle une rentabilité financière, c'est la dernière ligne du bas ainsi que les valeurs marchandes (coûts et recettes). La rentabilité financière ne concerne que les valeurs du bas, c'est en somme un plan d'affaires, dans une autre langue, cela s'appelle un *business plan*, c'est un calcul actuariel qui calcule dans la durée ce que tout cela va coûter et ce que tout cela va rapporter.

Si on ajoute les externalités, on fait un calcul socioéconomique.

Le calcul actualisé ou comment on efface l'avenir lointain ?

On appelle le résultat « valeur actualisée nette » parce qu'elle est effectivement actualisée. Une valeur d'aujourd'hui n'est pas une valeur de 20 ou 30 ans plus tard, même corrigée selon l'inflation. Je vous invite à réfléchir à cette simple question : supposez que dans ce débat on ait organisé une petite loterie, que vous en soyez le gagnant et que le gain, je vous propose une alternative toute simple : voulez-vous 100 000 euros 2011 tout de suite ou voulez-vous 150 000 euros 2011 dans 20 ans ? Vous choisissez. Si vous choisissez les 100 000 euros tout de suite, c'est que vous faites un calcul d'actualisation implicite, vous dévalorisez l'avenir. Si vous dévalorisez l'avenir, vous transformez une valeur de 100 en quelque chose de différent, quelque chose de rabattu, de gommé.

Sur ce graphique, j'ai pris trois taux qui ne sont pas neutres :

Si l'actualisation se fait à 12%, c'est le taux qui est retenu dans les pays éligibles aux prêts Banque Mondiale, que devient une valeur de 100 dans 30 ans ? Au taux d'actualisation de 12%, c'est la courbe du bas, cela descend à 3 et quelque, 100 dans 30 ans, c'est comme 3 et quelque d'aujourd'hui.

Si on prend un taux d'actualisation de 8%, c'est le taux qui servait à nos calculs en France jusqu'au rapport Lebègue qui est sorti en 2003/2004 et qui a recommandé de passer de 8 à 4% pour une meilleure prise en compte, en particulier des effets sur l'environnement, donc 8% c'est ce que l'on avait avant dans nos calculs et vous voyez qu'une valeur de 100 dans 30 ans est rabattue à 10.

La nouvelle règle c'est 4%, suite aux recommandations du rapport Lebègue et la valeur de 100 dans 30 ans est rabattue à 30 et un peu plus.

Cela veut dire que lorsque l'on se donne comme critère implicite : il faut que ce projet ait une valeur actualisée nette positive, cela veut dire grosso modo qu'il a une rentabilité interne supérieure à 4%. Il y a des détails à rajouter parce qu'on plombe l'argent public d'un certain coefficient parce qu'il est rare, donc un euro d'argent public va coûter un petit peu plus qu'un euro « normal », mais on fait ce genre de calcul.

Si la valeur actualisée nette, on vous dit « ce projet dégage de la valeur », cela veut dire qu'en rabotant tous les avantages de l'avenir comme cela est indiqué sur ce graphique en rouge, il reste au total et à la sortie quelque chose de positif dans le bilan. Voilà ce que cela signifie.

Évaluation et choix politique :

Il y a un problème entre les deux types de rentabilité : rentabilité financière et rentabilité socioéconomique.

Si on cherche, comme on dit dans le jargon du calcul économique, le meilleur rendement social, on va choisir les projets à forte rentabilité socioéconomique, à forte valeur actualisée nette socioéconomique (la ligne du bas du transparent vu tout à l'heure et tout le reste). Si on se trouve dans une situation dans laquelle la contrainte financière est très forte, on va choisir naturellement des projets à forte rentabilité financière. L'arbitrage entre les deux est assez complexe. Des propositions sont faites qui relèvent même de formes diverses de démonstration, qui disent que le meilleur ratio qui synthétise la contrainte financière et la valeur socioéconomique, c'est un rapport entre la valeur actualisée nette et l'euro public investi, au sens de la subvention. Combien cet euro de subvention produit-il de valeur ?

Si on reprend le schéma initial qui avait été donné à titre d'exemple, cela veut dire que si on fait les choses dans l'ordre de la valeur actualisée nette par euro public, on commence à faire les projets du bas, puis on s'arrête lorsque se manifeste la contrainte financière. C'est quelque chose qui arrive de temps en temps. J'ai cru comprendre, je suis également économiste de formation, qu'aujourd'hui, commençait à se manifester la contrainte financière. Dans ces conditions, il faut quand même bien réaliser ce que cela peut avoir comme conséquences sur le choix des investissements.

Taux de subvention fonction de la rentabilité visée, avec ou sans PPP ?

Dernier point : et si on met un PPP pour arranger tout cela ?

Vous avez trois courbes, l'une qui correspond grosso modo à une rentabilité financière initiale (la bleue, en bas à gauche) de 2%, l'autre (mauve) une rentabilité financière initiale de l'ordre de 4%, l'autre qui correspond à une rentabilité financière initiale de 8%. Grosso modo, ce sont les trois situations que l'on observe dans l'ensemble de nos projets autoroutiers 2000-2020. Les moins rentables sont en bleu, les plus juteux sont en jaune, les intermédiaires sont en mauve.

Si on fonctionne avec un établissement public du type RFF, cela vous a été expliqué, s'il veut respecter l'article 4, il ne peut partir sur un projet que si la rentabilité financière de ce projet est de l'ordre de 8%, le coût de la ressource sur le marché plus la prime de risque, cela tourne autour de 8%.

Un établissement privé, théoriquement, ne peut partir sur le projet que s'il a les mêmes garanties : la ressource sur le marché pour ses emprunts, la prime de risque plus la rémunération de ses fonds propres, ce que l'on appelle le profit.

Théoriquement donc, si les deux opérateurs sont d'efficacité comparable, il ne se passe pas tout à fait les mêmes choses : l'EPIC, pour un projet à 8% ne demandera pas de subvention, la société anonyme, société de projet qui voudra monter à 12% demandera une subvention de l'ordre de 45%.

Sur un projet très peu rentable, à 2%, mais à ce moment-là, l'EPIC demandera presque 80% de subvention et pour monter à 12, vous voyez que la société anonyme demandera quelque chose comme 90. Quand on est sur du moins rentable, cela se rapproche.

Si l'on ajoute dans le raisonnement une autre hypothèse, il peut arriver qu'une société anonyme ait une meilleure rentabilité parce qu'elle fait des économies sur tel ou tel point, cela va plus vite sur les travaux ou d'autres raisons, elle a une meilleure performance que la société publique. Je fais simplement l'hypothèse ici complètement farfelue que la société privée est capable de gagner 2% de taux de rentabilité financière par rapport à la publique. A ce moment-là il se passe quelque chose de très simple, vous avez ici les courbes de besoin de subvention en fonction des taux de rentabilité : si les rentabilités sont fortes, l'entreprise publique va demander moins de subvention (la courbe bleue est en dessous de la courbe mauve), si les rentabilités sont faibles, l'entreprise privée va demander moins de subvention.

Si l'on observe l'évolution historique des choses, je vous signale que l'apparition des partenariats public-privé, la généralisation de ces délégations de service public ou de ces contrats de partenariat est arrivée au moment précis où la plupart de nos grands projets étaient précisément des projets à assez faible rentabilité, donc là où l'effet de levier d'une meilleure rentabilité de l'opérateur privé pouvait avoir un sens.

(Applaudissements).

Michel LEBŒUF, Direction Grand Projets et Prospective, SNCF Voyages : Je voudrais commencer mon exposé en énonçant un fait : aujourd'hui, il y a déjà une solidarité financière entre les marchés de Paris vers les zones du centre de la France et le TGV Paris-Lyon-Marseille.

Je m'explique : aujourd'hui, les trains TéoZ qui font Paris-Clermont, les trains qui font Paris-Limoges ou même les trains qui sont sur les transversales, les trains inter-cités, ces trains sont appelés « équilibre du territoire ». L'autorité organisatrice de ces trains est l'État qui a confié à la SNCF un contrat pour opérer ces trains et qui donne à la SNCF une subvention pour que ces trains puissent rouler.

D'où vient cette subvention ? Elle provient d'une taxe payée sur le prix des billets du TGV et donc en partie du TGV Paris-Lyon-Marseille. Il existe donc déjà aujourd'hui une relation financière entre le TGV Paris-Lyon-Marseille et les trains qui nous concernent ici, sur ce territoire.

C'est précisément parce que ce lien n'avait pas été compris que le projet de Y renversé dans le schéma directeur de 1991 qui avait un tronc commun au départ de Paris et une branche qui desservait le Centre et le Limousin, et une autre branche la Bourgogne et l'Auvergne, ce projet-là n'a jamais vu le jour parce qu'il a ignoré l'existence de ce lien financier, alors qu'en même temps, d'autres projets qui n'étaient pas plus avancés ont eux avancé, comme par exemple le Rhin-Rhône qui va être mis en service au mois de décembre.

Je vais essayer de vous expliquer comment fonctionne ce lien financier, comment ce moteur financier intervient dans le financement du projet POCL. De façon plus générale, nous allons examiner maintenant le financement d'un projet de LGV.

C'est relativement simple : il n'y a que deux sources de financement possibles. La première, c'est le voyageur, il va acheter son billet à la gare, ce billet acheté devient une recette de la SNCF. Avec cela, la SNCF va acheter des rames TGV, va faire rouler des trains. Il va lui rester quelque chose que Réseau Ferré de France va lui « piquer », entièrement, parfois plus. Cela s'appelle des péages et avec ces péages, RFF va investir dans la ligne nouvelle, sachant bien entendu qu'il a ses propres dépenses d'exploitation. C'est cela la partie que RFF va mettre dans le projet (c'est le vert), cela vient des voyageurs.

Le reste, ce sont les contribuables qui vont devoir mettre leur main à la poche, que ce soit les contribuables européens, nationaux, régionaux, départementaux, ils doivent tous y être.

Voilà comment cela fonctionne.

Maintenant, quand on regarde comment les projets ont été financés depuis la première LGV, on retrouve évidemment le graphique de Claude Liebermann qui est ici en pourcentage. On voit que dans certains cas, comme pour la ligne Paris-Lyon, le trafic a pu tout payer, et dans les projets les plus récents, l'appel aux Régions a été nettement plus substantiel.

Il n'y a pas sur ce graphique le projet d'interconnexion Sud dont on parlé tout à l'heure. On le met ici car dans l'interconnexion Sud, le financement n'est pas bouclé aujourd'hui.

Deux mots sur l'interconnexion Sud : il y a trois variantes :

- le scénario vert avec un tracé direct en souterrain, avec une gare souterraine à Orly,
- le scénario aérien en bleu, un peu plus lent. La gare d'Orly n'est pas dans l'aéroport,
- une troisième variante également en souterrain, avec une gare souterraine Orly, mais elle descend vers le bas avec une gare nouvelle à Lieusaint.

Au cours du débat public, les gens ont dit qu'ils voulaient une gare à Lieusaint, que le tracé passent par chez eux, une gare sous l'aéroport. Finalement, quelle est la conclusion du débat public ? Qu'a décidé RFF après ce débat public ? RFF a décidé d'approfondir les questions financières, d'aller voir qui sont les bénéficiaires de la gare souterraine de l'aéroport d'Orly, de la gare de Lieusaint, voir s'ils sont prêts à payer. Il est très facile de dire que l'on préfère un scénario mais tant qu'on ne relie pas cette demande à une capacité financière, cette demande n'a pas grand sens.

Regardons comment fonctionne le moteur RFF, c'est-à-dire la partie verte du financement :

Je vous ai dit que cette partie verte provenait des voyageurs. Le voyageur achète un billet dont le prix est multiplié par le nombre de voyageurs ce qui donne la recette.

Le prix du billet, en gros et de façon très rapide, est corrélé à la distance, j'ai bien dit corrélé pas exactement. En moyenne, plus vous allez loin, plus vous risquez de payer cher. Par conséquent, on voit bien que les revenus que la SNCF va tirer du trafic, qui se transformeront à la fin en péages, ne dépendent pas du nombre de voyageurs mais du nombre de voyageurs multiplié par les distances qu'ils parcourent, qu'on appelle « les voyageurs kilomètres ».

Quand on regarde l'ensemble des régions qui sont couvertes par le projet POCL, on peut dire qu'il y a deux types de trafic :

Il y a les gens qui font un parcours de province à province, par exemple qui vont de Vierzon à Orléans, ou de Nevers à Clermont, ou de Roanne à Nantes, ou d'Orléans à Roissy. Si l'on prend tous ces trafics, les revenus qui viennent de tous ces trafics sont quasiment les mêmes, qu'on prenne le scénario Ouest-Sud, Ouest, Médian ou Est. Ces scénarios ne se distinguent pas par le trafic province-province du point de vue des revenus.

Par contre, ils se distinguent pour le trafic radial et je dirais que le POCL, c'est comme le Scrabble. Certains voyageurs partent de Paris et vont vers ce que l'on a appelé « le territoire », c'est-à-dire la partie centrale de la France, les villes qui ont été citées par RFF : Orléans, Vierzon, Bourges, Clermont-Ferrand, Nevers, etc. Tous ces voyageurs parcourent en moyenne 250 kilomètres.

Il y a ensuite les voyageurs qui vont vers Rhône-Alpes, Lyon, Roanne ou vers les Alpes. Ces voyageurs parcourent en moyenne 500 kilomètres, ils comptent double.

Il y a les voyageurs qui vont vers le Sud-Est, Avignon, Marseille, Montpellier, Toulon. Ils parcourent en moyenne 750 kilomètres, ils comptent triple.

Je peux vous dire que le financement, c'est comme le Scrabble, vous ne pouvez pas gagner si vous n'avez pas des mots qui comptent double ou qui comptent triple.

Regardons cela de plus près : tout à l'heure, vous avez vu un tableau des voyageurs nouveaux apportés par les différents scénarios et vous avez vu qu'au fond, entre le plus mauvais et le meilleur, il n'y a jamais que 1,5 million de voyageurs d'écart et vous vous êtes dit qu'au fond, cela n'était pas grand-chose. Si on met à part le trafic province-province et que l'on ne

considère que le trafic radial : dans le scénario Ouest-Sud, il y a 3 millions de voyageurs radiaux alors que par exemple dans le scénario Médian, il y en a 4,5 millions. C'est là que nous trouvons ce 1,5 million d'écart.

Si au lieu de s'intéresser aux voyageurs qui ne sont pas représentatifs des revenus, on regarde les « voyageurs-kilomètres », c'est-à-dire qu'on multiplie le nombre de voyageurs par les distances qu'ils parcourent, on s'aperçoit que l'écart est considérable. Il est de 100% entre le scénario Ouest-Sud et le scénario Médian.

Voilà pourquoi nous trouvons de tels écarts de rentabilité dans les tableaux de RFF. Je dois dire que la SNCF a fait ses propres calculs car elle n'a pas envie de se faire « avoir » par RFF au moment de la discussion des péages. Jusqu'à présent, je peux dire que nos ordres de grandeur, nous ne sommes pas d'accord sur tout le détail des chiffres mais nos ordres de grandeur correspondent.

Intéressons-nous à ce qui se passe sur le tracé Ouest-Sud :

Nous avons calculé que la part que RFF pourrait y mettre est égale à 1/8^{ème}, c'est-à-dire 12,5%. RFF a trouvé un chiffre qui est plutôt de l'ordre de 15%, mais c'est quand même le même ordre de grandeur. Ceci veut dire que sur 14 milliards, 15% seront payés par RFF. Il reste 12 milliards qu'il va falloir partager entre l'État et les Régions. Selon la règle qui a été énoncée par Claude Liebermann, cela veut dire que les Régions vont devoir mettre sur la table 6 milliards et combien y a-t-il de Régions ? Il y a l'Ile-de-France, le Centre, le Limousin, l'Auvergne et Rhône-Alpes. Vous n'avez pas la Bourgogne parce que ce scénario-là détruit la desserte de Nevers par rapport à la desserte actuelle, donc la Bourgogne ne va pas payer pour avoir moins bien.

Ces 6 milliards que devront payer les Régions, cela fait en moyenne 1,2 milliard par Région, c'est nettement au-dessus de ce qu'une Région n'a jamais payé pour un TGV.

Comment faire pour faire en sorte que le financement soit plus facile ? C'est simple, il faut augmenter le vert et diminuer le gris. Si l'on veut augmenter le vert, il faut faire marcher le moteur du Sud-Est, il faut mettre des mots qui comptent double, il faut mettre des mots qui comptent triple. C'est ainsi que le scénario Médian permet d'accroître la part de RFF à hauteur de 25% et en même temps diminue le coût du projet, donc forcément, la part qui reste à financer par l'État et les Régions baisse à 75%, c'est-à-dire environ 9,5 milliards, ce qui veut dire qu'il y a 4,5 milliards à partager entre les Régions et par bonheur, il y a une Région de plus qui est la Bourgogne. Ces 4,5 milliards sont donc à diviser par 6 et cela ne fait plus que 800 millions par Région, c'est encore énorme.

Si l'on regarde le scénario Ouest, il serait entre le Ouest-Sud et le Médian parce que le scénario Ouest diminue le coût d'investissement mais ne fait pas marcher le moteur Sud-Est.

Si l'on regarde le scénario Est, il serait meilleur que le scénario Médian parce qu'il diminue le coût d'investissement, tout en faisant marcher le moteur Sud-Est à la même hauteur.

800 millions par Région en moyenne, c'est énorme et c'est plus que ce que n'importe quelle Région n'a jamais donné. Nous nous sommes donc dit qu'il fallait trouver quelque chose de plus et on s'est dit : si on roulait plus vite ? Si on roulait à 360 km/h, le moteur RFF cracherait beaucoup plus parce qu'il y aurait le même écart que l'écart que l'on constate déjà entre les scénarios Médian et Ouest-Sud, puisqu'au lieu de gagner 10 minutes sur le Sud-Est, on en gagnerait 20.

Le petit inconvénient est que la ligne coûterait un peu plus cher, mais globalement, ce qui resterait à financer par l'État et les Régions serait plus faible et par bonheur, comme PACA gagnerait 20 minutes, comme le Languedoc-Roussillon gagnerait 20 minutes, nous pourrions

les associer au projet. Donc les 9 milliards qui resteraient à financer, l'État en prendrait 4,5 et les 4,5 résiduels seraient à partager par huit et on serait à 600 millions ou un peu moins.

Vous voyez qu'entre le montage initial sur l'Ouest-Sud à 1,2 milliard par Région et ce scénario-là, on a divisé le besoin de financement des Régions par 2. Voilà comment fonctionne le financement.

Ceci m'amène à dire qu'il ne faut pas négliger le lien qui existe entre le trafic de l'axe Sud-Est et le trafic du territoire. Nous ne sommes pas les partisans de l'extrémisme parce que l'extrémisme, ce serait le scénario Est parce qu'en plus du Sud-Est, on pourrait mettre aussi le trafic de Genève pendant qu'on y est.

Nous avons cherché quelque chose qui reste raisonnable et qui est également relativement équitable pour l'aménagement du territoire, en prenant le Médian avec la variante Sud, moyennant quoi il est possible de donner 10 minutes de gain de temps sur le Sud-Est et même, en roulant plus vite, 20 minutes. Si vous ne faites pas cela, est-ce que vous pouvez espérer associer au financement une Région comme PACA en lui disant que ses voyageurs ne gagneront pas de temps et qu'en plus, ils arriveront à la Gare d'Austerlitz au lieu de la Gare de Lyon. Vous ne pourrez pas obtenir leur financement puisque ce serait donner de l'argent pour avoir moins bien. C'est impossible.

Si vous voulez que le projet réussisse, il faut rassembler par une équité de la répartition des gains de temps d'une part, et par une association des collectivités la plus grande possible.

Je voudrais ajouter un dernier mot sur ce qui a été dit en termes de : « *moi, je suis marginal des autres, grosso modo, je paye le coût marginal et vous payez les coûts fixes* ». Cela ne fonctionne pas de cette manière. Le financement d'un projet se répartit en fonction des avantages qu'il donne aux uns et aux autres. Ceux qui ont beaucoup d'avantages doivent payer plus. Ceux qui ont peu d'avantages doivent payer moins.

Dans le cas qui nous intéresse, il est clair que la Région Ile-de-France contribuera probablement plus que les autres Régions par le POCL est un projet qui se coordonne avec le schéma du RER C.

Ce que je veux vous dire c'est que si vous voulez réussir votre partie de financement, prenez des mots qui comptent double, prenez des mots qui comptent triple (*huées*).

Liliane PAUTROT : Nous allons passer aux questions, vous allez pouvoir vous exprimer.

Serge GROUARD : Je voudrais d'abord remercier la salle de sa patience, puisque je me permets de dire que nous sommes dans un débat et que nous avons le plaisir de vous écouter depuis plus de 2 heures.

(*Applaudissements*).

Ce qui serait intéressant c'est que les personnes qui nous font l'amitié de venir puissent s'exprimer. Je vais essayer pour ma part d'être bref.

Je voudrais, Messieurs, en me tournant vers vous, vous dire que la seule chose qu'à mes yeux vous nous avez démontrée dans vos différentes interventions, c'est que vous aviez un parti-pris qui était la défense du scénario Médian, voire Est, et que tout tendait à démontrer que ces deux scénarios étaient ceux qu'il fallait faire.

(*Applaudissements*).

Vous avez des gens éminents dans cette salle qui connaissent eux aussi ce qu'est la modélisation et je prétends en faire partie.

Je vais vous dire deux ou trois choses, si vous le permettez.

La clef de votre démonstration tient à un paramètre qui est la surpondération que vous accordez au facteur temps et au gain de la minute. La minute gagnée amène un certain nombre de voyageurs en plus et ce nombre de voyageurs en plus amène une équation financière modifiée, et évidemment que dès lors que l'on peut montrer que l'on gagne quelques minutes, on va gagner des voyageurs en plus par un ratio appliqué mécaniquement, et c'est ce que vous dites exactement sur le problème du Sud-Est et du report modal considéré de l'avion vers le train, je ne développe pas plus, et à partir de là, vous dites : dans la fameuse vanne, il y en a une qui est meilleure que les autres ou il y en a deux qui sont meilleures que les deux autres. Le seul problème qui se pose c'est que ce calcul et cette méthodologie pourraient être recevables dès lors que l'on compare un scénario actuel, une réalité actuelle, sans LGV, avec un scénario ou plusieurs scénarios futurs avec LGV. Là, on a de telles différences dans les chiffres et notamment dans le gain de temps que la pondération de la minute gagnée a un certain sens. Nous sommes dans une logique de calcul moyen.

Là où je conteste votre méthode, c'est que vous êtes dans un calcul marginal, c'est-à-dire que vous n'êtes plus dans une comparaison entre l'existant et le futur, vous êtes dans la comparaison entre plusieurs futurs dont les ordres de grandeur sont comparables, et vous pondérez toujours de la même manière la minute gagnée. Or, dans les différents scénarios du futur, il y a quelques minutes de différence qui vous amènent à des résultats, c'est le fameux tableau que l'on a vu, en classant 1, 2, 3, 4, la fameuse vanne ou le fameux TRI. Cela, je le conteste fondamentalement.

La deuxième chose que je veux dire c'est que les coûts d'investissement des scénarios Ouest et Médian sont dans l'ordre de grandeur, de l'ordre de 13 milliards, ils ne sont pas discriminants.

Après, vous prenez effectivement le fonctionnement de la ligne pour dire que là, il y a un discriminant. Le discriminant porte simplement sur le calcul que je viens d'expliquer, c'est-à-dire le calcul de l'autofinancement : il y a 1 milliard d'euros d'écart entre les deux, et cet autofinancement supplémentaire de ce que vous dites sur le Médian par rapport à l'Ouest vient de quoi ? Tout simplement de la minute gagnée avec des voyageurs en plus. CQFD, c'est également ce que je critique, comme je critique la méthodologie qui est faite en matière d'impacts environnementaux parce qu'on retrouve les mêmes pondérations qui sont elles-mêmes critiquables. Je ne rentre pas dans le détail.

Ce que je veux dire et ce que je regrette c'est qu'on assiste – je suis confus de vous le dire, mais c'est la réalité – à une démonstration qui est faite pour aboutir à une conclusion et qui, je le regrette, ne permet pas d'aller dans le fond du sujet et de véritablement regarder la manière dont nous pouvons financer effectivement cette future ligne à grande vitesse. C'est bien de cela dont il s'agit ce soir et je regrette qu'au-travers de courbes fort sympathiques et très éclairantes, nous n'ayons pas pu en voir un peu plus sur le concret du financement.

(Applaudissements).

François BONNEAU : Dans le scénario optimal en matière de rentabilité qui est une négation absolue de l'aménagement du territoire puisqu'on fait circuler un train à 400 km/h pour qu'il desserve Paris, Lyon, la Côte d'Azur dans ce scénario. Je crois qu'on ne peut pas imaginer un instant qu'une agglomération, d'un département et qu'une région qui seraient totalement ignorés mais largement blessés puissent financer une telle réalisation. Quand vous dites que 8 Régions seraient intéressées, c'est totalement aberrant. Je n'imagine pas un instant qu'une collectivité d'Auvergne puisse jouer le jeu, qu'une collectivité de ma région

puisse jouer le jeu. Il en irait certainement à peu près de même de la Bourgogne, donc cela dépend vraiment de quoi on parle. J'avais cru comprendre, dans les débats précédents, que nous parlions véritablement d'un aménagement du territoire, que nous accordions aux mots une valeur et que Paris, Orléans, Clermont, Lyon voulaient dire quelque chose, mais quand aujourd'hui, vous nous présentez un scénario à 400 à l'heure qui fait Paris-Lyon-Marseille, on ne parle plus du tout de la même chose et je me demande très franchement ce qu'un certain nombre d'entre nous faisons dans un tel débat si cette hypothèse-là peut être envisagée

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Je voudrais dire quelques mots.

La première considération que je voudrais faire en tant que Président de cette Commission c'est que je reconnais que deux heures d'intervention, et nous allons en tirer les leçons pour la suite, c'est beaucoup trop. Je constate qu'il est très difficile de maîtriser le temps des interventions et je le regrette. Nous avons perdu 15/20 minutes dans les exposés.

Ceci étant dit, je rappelle que ce soir c'est une réunion pour réfléchir à la méthodologie du financement. Ce n'est pas pour dire qui paiera quoi, etc. Cette méthodologie passe aussi par les éclairages qui ont été donnés à la tribune : quelle a été l'expérience du passé, comment ont-été construits les financements des lignes qui ont été réalisées, quel est le point de vue d'un opérateur qui à travers les péages qu'il paiera apportera, l'article 4, ce n'est pas moi qui vais répondre, le RFF va répondre, pourra apporter à ce financement et que reste-t-il derrière comme financement public ?

Tout cela, c'est la réflexion sur le sujet. Je n'ai pas entendu qu'il y avait ce soir une décision sur telle ou telle option. Il y a un éclairage sur ce que chaque option représente. Voilà ce que je voulais dire.

Claude LIEBERMANN : Je voudrais juste dire quelques mots, Monsieur le Président. D'abord, à la fin, ce sont les Ministres qui prennent les décisions. Il y a un débat public, il y a des conclusions qui sont tirées du débat public par RFF et par l'Administration, et il y a un Ministre, éclairé d'ailleurs par les parlementaires dont vous êtes, qui prennent les décisions. Ces décisions sont une synthèse entre la loi, les décrets, le règlement, les obligations de RFF, les impératifs d'aménagement du territoire et les impératifs économiques.

Les TGV ont été construits pour rouler rapidement entre des masses de population importantes. Le premier TGV a été réalisé pour circuler entre Paris et Lyon, ce n'est pas par hasard. Ensuite, il s'est développé dans différentes directions, Michel Leboeuf l'a dit.

Par contre, je réponds juste sur un point : circuler à 400 km/h sur Paris-Lyon-Marseille, ce n'est pas l'objectif du TGV. C'est parce qu'il y aura ce type de TGV qu'il pourra y avoir les autres, cela a été dit par Thomas Allary tout à l'heure. Il y aura des TGV divers, qui permettront de desservir l'ensemble des villes du territoire...

Michel GAILLARD : Monsieur Liebermann, c'est à RFF de dire deux mots. Encore une fois, je regrette cette durée excessive des présentations et nous en tiendrons compte.

Thomas ALLARY : Je vais repréciser la position du maître d'ouvrage : nous avons eu ici des interventions d'experts qui ont pu vouloir démontrer quelque chose. Le maître d'ouvrage n'a rien à démontrer ce soir. Le maître d'ouvrage a besoin d'être éclairé pour prendre sa décision au mois de juin 2012. Pour prendre cette décision, il y a plusieurs paramètres qui sont tous expliqués au cours des réunions publiques pour que vous puissiez réagir et nous dire ce que vous en pensez.

Sur la problématique du financement, nous n'avons pas dit comment la ligne allait être financée, nous avons dit comment aujourd'hui les lignes se finançaient, et nous avons dit comment sur ce modèle-là, nous pouvions parler de la finançabilité des différents scénarios. Certains scénarios, avec les règles actuelles, sont moins finançables que d'autres. Une fois que l'on a dit cela, on n'a rien dit de plus.

La décision ne sera pas économique, ne sera pas financière, ne sera pas technique, elle sera politique, c'est quelque chose d'extrêmement clair. C'est pour cela que nous avons besoin d'entendre les acteurs. Il n'y a aucune, aucune décision de prise.

Deux autres points : du point de vue de RFF, il était important d'éclairer au maximum. Le fait de vous avoir donné des chiffres de participation de RFF, cela peut paraître anodin, c'est extrêmement exceptionnel. C'est la première fois que RFF le fait au niveau du débat public, c'est pour que vous puissiez avoir un maximum d'éléments et pour que vous puissiez nous dire ce que vous en pensez.

Troisième point : j'ai entendu parler du terme de rentabilité. Là aussi, je pense que cela a été montré, aucun scénario ne s'autofinance. Dans le meilleur des cas, nous sommes à 25% d'autofinancement, donc avec des contributions publiques considérables. Autrement dit, nous n'avons aucun projet rentable sur la table, nous avons uniquement des projets d'aménagement du territoire qui seront financés par la collectivité publique, nous sommes uniquement dans des projets de politique publique de transport. Aucun projet n'est autofinçable.

Olivier RENAUDEAU, Président de l'UDEL-MEDEF Loiret : Merci de laisser la parole aux acteurs du terrain.

Vous ne serez pas surpris si je vous dis que les entreprises du Loiret, aujourd'hui privées de l'accès au réseau LGV, soutiennent bien évidemment ce projet de POCL et y voient enfin l'occasion de désenclaver notre territoire.

Je suis d'accord avec Monsieur Liebermann pour dire que le jour où une décision sera prise, si cette décision effectivement nous satisfait pour peu qu'elle passe par les capitales régionales du Centre, une dynamique économique se créera forcément. A contrario, si la décision n'est pas celle que nous attendons, nous pouvons imaginer et nous craignons qu'il y ait des conséquences néfastes sur le développement économique du territoire.

Le thème d'aujourd'hui étant le financement, je voudrais rappeler, cela a déjà été fait, que la condition nécessaire à tout cofinancement semble passer, c'est une évidence, par l'accord du territoire autour d'un scénario. C'est pourquoi le MEDEF Loiret soutient, avec beaucoup d'autres ici, clairement le tracé Ouest, variante Sud par Roanne. C'est le seul qui nous paraît permettre un compromis acceptable par tous les territoires concernés.

A ce choix, vous RFF, vous nous opposez un financement qui serait plus difficile en raison d'un trafic plus faible. Apparemment, d'après vos calculs qui nous paraissent compliqués, nous n'avons pas tout compris, 80 000 voyageurs avion en moins par rapport aux scénarii Médiann et Est. Je conteste cet argument, je conteste vos études et j'aimerais que RFF écoute et entende les quatre observations que j'ai à vous faire.

Premièrement : le financement le plus difficile, on l'a bien vu, serait celui face auquel l'État et RFF seraient seuls, sans l'appui des collectivités locales si celles-ci ne trouvaient pas dans le tracé choisi une réponse satisfaisante.

Deuxièmement : l'effet 10 minutes, ou 20 minutes de moins sur Paris-Lyon dans les tracés Médiann et Est, cet effet 10 minutes qui faciliterait le report de l'avion vers le train nous paraît surévalué à plusieurs titres. D'abord, si Paris-Lyon actuellement en 2 heures est en voie de

saturation, pourquoi pensez-vous qu'il faudrait 10 minutes de moins pour le désaturer ? Ce qui compte c'est le temps de trajet total du point de départ au point d'arrivée et non le seul temps passé dans le train. Nous ignorons tous en plus quelles seront les conditions d'exploitation de l'avion dans les 15 ans qui viennent, notamment dans la perspective d'une taxation du kérosène.

Troisièmement : à l'inverse, l'effet sur le trafic du développement territorial nous paraît largement sous-évalué. Il faut savoir que déjà, hors effet TGV, le Loiret comptera dans 15 ans 150 000 habitants de plus dont 80 000 pour le seul Loiret. C'est une étude qui a été faite par le Ministère de la Santé en 2003-2004 et qui a abouti à ce qu'il y ait entre autres la reconstruction du CHRO au Sud et la construction d'un hôpital privé au Nord de l'agglomération. Ces 150 000 habitants seront forcément intéressés par un TGV à proximité et entre autres à la gare des Aubrais.

Quatrièmement : là, je donne une piste à Monsieur Lebœuf, les entreprises soucieuses de la solution optimum, comme vous, nous pensons qu'il y aurait à moindre coût et un trafic plus élevé si vous étudiez une solution de bon sens qui consisterait, en apportant quelques améliorations à la ligne Châteauroux-Limoges, à mettre Limoges proche de 2 heures de Paris ce qui signifie 1 million de voyageurs supplémentaires et une économie de 2 milliards. J'ai fait des calculs, en faisant cela, on aboutit à un tracé Ouest-Sud Roanne qui est le moins cher et qui vous rapporte le plus de voyageurs.

Pour conclure, je dirai que le MEDEF Loiret, soucieux que le POCL soit rapidement classé dans la liste des projets à lancer d'ici 2020, comme le prévoit la loi Grenelle 1, appelle de ses vœux un consensus autour du scénario Ouest, variante Roanne, et demande à RFF de revoir ses prévisions de trafic avec objectivité, s'il-vous-plaît, en prenant en compte le poids démographique des territoires, l'effet du TGV sur leur évolution, ainsi que le trafic supplémentaire qu'apporterait l'aménagement du scénario Ouest vers Limoges. Merci

(Applaudissements).

Joël MIRLOUP, Professeur à l'Université d'Orléans et Rapporteur général au CESER : Je serai d'autant plus bref que mon prédécesseur a donné un des éléments que je voulais développer, j'en avais deux au départ, qui reste dans la question de la méthodologie financière.

Le premier élément qui n'est pas pris en compte dans le calcul des indices c'est tout simplement l'attractivité économique. Évidemment, vu de votre chapelle, c'est normal, ce que vous appelez « socioéconomique », c'est l'économie du projet, alors que dans la salle, le mot « socioéconomique » intègre l'emploi, l'attractivité espérée, or ceci n'est pas pris en compte dans ces indices et une grande partie de l'édifice repose là-dessus. C'est donc vraiment très ennuyeux.

Le deuxième élément faisait partie de l'un des quatre éléments exposés par mon prédécesseur : sans faire de l'ironie facile et désagréable, mais il y a de l'argent puisqu'alors même que l'on pourrait faire un seul TGV ou une seule LGV, on va peut-être en faire deux : Poitiers-Limoges, avec les effets environnementaux que vous savez et tout le monde n'est pas d'accord avec cela pour Poitiers-Limoges à Limoges même, et puis le POCL. Autant sur le plan de l'investissement que sur le plan du fonctionnement ensuite par le rabattement des flux qui viendraient par un POLT véritablement modernisé, il y a quand même là de quoi gratter. Je ne dis pas que cela résout tous les problèmes, mais ces deux éléments, d'une part l'attractivité économique par le biais des images, etc., et d'autre part ce double TGV pour desservir le même espace central, il y a quelque chose qui me surprend.

(Applaudissements).

Liliane PAUTROT : Avant de passer aux questions complémentaires, une réponse extrêmement rapide de RFF et une réponse rapide de la SNCF, sur les 10 minutes gagnées par exemple.

Thomas ALLARY : Une réponse plus globale sur la contestation des études :

Sur le fait que les évolutions de population qui ont été évoquées avec les études qui ont été faites, tout cela est intégré. J'ai entendu dire aussi que dans la socioéconomie il n'y aurait que de l'économique. Non, au contraire, nous avons montré tout à l'heure qu'il y avait des éléments environnementaux, des éléments de sécurité, des éléments de confort qui étaient valorisés. Non, il n'y a pas que de l'économique.

Pour tout ce qui est études, de façon générale, j'entends parler de contestation. Nos études sont entièrement publiques et à la disposition de tout le monde sur le site internet de la Commission. Nous avons donné intégralement nos études à la Commission et la Commission les a mises en ligne sur son site. Nous voulons bien qu'elles soient contestées, le débat public est là pour cela, mais personne ne dit aujourd'hui quel élément est contesté et quel élément nous devons mettre à la place. Personne n'a demandé de contre-expertise comme cela est possible dans le cadre du débat public. Aujourd'hui, nous n'avons pas d'élément pour savoir dans quel sens nous devons évoquer ces contestations. Nous sommes prêts à en discuter, mais nous n'avons pas d'élément de réponse. Quand on évoque par exemple les modèles qui surévaluent 10 minutes de temps de parcours, ce sont des choses qui sont totalement constatées aujourd'hui et les modèles intègrent des constats. Aujourd'hui, avec 5 minutes d'écart sur un temps de parcours d'un train, l'effet sur la fréquentation de ce train est automatique. Ce sont des choses qui sont constatées et qui sont effectivement répercutées dans les modèles.

Sur la problématique de Poitiers-Limoges puisqu'elle est revenue deux fois : Poitiers-Limoges, c'est un autre projet qui répond à des fonctionnalités totalement différentes de POCL. Il ouvre Limoges vers la façade Atlantique et dessert Limoges depuis Paris en moins de 2 heures. POCL c'est la desserte du Centre de la France et Paris-Lyon est le doublement de Paris-Lyon. Ce sont donc des fonctionnalités différentes et c'est pour cela que ces deux projets coexistent, avec des objectifs différents.

Néanmoins, si on imaginait, comme cela est fait dans les questions, d'associer ces deux projets, c'est totalement non discriminant entre scénarios puisque tout se situerait au sud de Châteauroux or le raccordement de POCL à Châteauroux est identique dans tous les scénarios.

Michel LEBŒUF : J'ai été attaqué par deux ou trois interventions.

D'abord, je n'ai pas parlé de 400 à l'heure et je n'ai pas dit que ce que nous visions c'était un TGV Paris-Lyon-Marseille. J'ai pris le soin de répéter que les quatre scénarios sont à peu près équivalents pour les dessertes des 13 villes et je me suis intéressé particulièrement à ce qui distingue ces scénarios. Ce qui les distingue fondamentalement en termes de trafic, c'est leur performance sur le Sud-Est. Cette performance de 10 minutes sur le Sud-Est est contestée, il a été dit que 10 minutes sur le Sud-Est cela ne compte pas, que cela n'a pas de valeur. Il y a juste que depuis 1981, on a expérimenté quasiment tous les temps de parcours sur Paris-Lyon, sur Paris-Grenoble, sur Paris-Avignon, sur Paris-Marseille, Toulon, Nice, et sur toutes ces villes-là, on a eu différents temps de parcours et à chaque fois, on a vu que le trafic réagissait. Même un écart de 5 minutes conduit à une variation du trafic et cette variation du trafic est d'autant plus forte que le chemin de fer est en concurrence avec l'aviation. Le gros potentiel aérien, qu'on le veuille ou non, est dans le Sud-Est.

On ne peut donc pas dire que ce que nous avons dit sur les 10 minutes sur le Sud-Est est surpondéré parce que c'est exactement l'expression de l'expérience qui a été tirée pendant 30 ans de TGV.

Je voudrais aussi dire que la problématique du barreau Poitiers-Limoges est strictement la même pour les quatre scénarios puisque de toute façon, les quatre scénarios vont à Châteauroux. On peut donc dans les quatre scénarios décider aussi d'améliorer Châteauroux-Limoges si on veut et ne pas faire le barreau Poitiers-Limoges, cela ne les distingue pas.

Michel GAILLARD : Je voudrais revenir sur cette interrogation sur le socioéconomique qui n'est pas pris en compte ou mal pris en compte. Il me semble que dans sa réponse, si j'ai bien compris, Thomas Allary a expliqué que l'accessibilité, le temps d'accès aux territoires était similaire, était un point neutre dans les différents scénarios et que c'est cela votre explication de l'attractivité qui reste la même, qui n'est pas influencée. Reprenez peut-être.

Thomas ALLARY : C'est ce que nous avons dit tout à l'heure, tout à fait. En termes d'accessibilité des territoires, en termes de gain de temps de parcours offert par le projet, les scénarios sont globalement équivalents.

Michel GAILLARD : Donc, la potentialité de création d'emplois, d'activités, etc., est identique ?

Thomas ALLARY : Exactement.

Michel GAILLARD : Je voulais que cela soit reformulé.

Liliane PAUTROT : C'est ce qui est contesté, apparemment.

Alexandre JOUSSET, chef d'entreprise, Vice-président et porte-parole de la Jeune Chambre Économique d'Orléans : La Jeune Chambre Économique d'Orléans, forte en région de plus de 200 membres, est convaincue de la nécessité de la LGV POCL. L'avenir de nos territoires du centre de la France passe par sa réalisation.

Nous sommes convaincus de sa nécessité pour deux raisons principales :

C'est un outil d'aménagement du territoire incontournable : Orléans, capitale régionale, doit être reliée au reste du réseau national et européen.

Pour la Jeune Chambre Économique d'Orléans, avoir la LGV dans notre cité, c'est multiplier nos échanges avec les autres Jeunes Chambres. Ce ne peut être que bénéfique pour notre développement. Pour les jeunes chefs d'entreprise membres de notre association, c'est assurer le développement de leur entreprise et assurer leur pérennité. Pour cela, la LGV doit passer à Orléans. Elle ne doit pas simplement s'y arrêter. En effet, le passage de la LGV à Orléans raccourcira les temps de parcours et contribuera à sécuriser les dessertes de notre ville.

C'est pour cela qu'à nos yeux, seul un choix est possible : le tracé Ouest.

Certes, la construction de cette ligne aura un coût qui peut donner le vertige et d'ailleurs, on peut s'interroger sur le faible coût estimé par RFF des nombreux barreaux de raccordement prévus dans les scénarios Est et Médian. Nous n'avons pas de grande solution à apporter concernant le financement de ce projet. Nous ne sommes pas des techniciens et nous sommes encore moins les décideurs politiques ou le maître d'ouvrage du projet. Nous sommes de jeunes citoyens entreprenants et nous sommes là, ici, avec vous ce soir, car ne nous voulons pas voir le TGV nous passer sous le nez. C'est pourquoi nous vous demandons, à vous, partenaires financiers du projet, de prendre vos responsabilités.

La capitale de notre Région ne peut pas gâcher son immense potentiel économique en restant à l'écart de la grande vitesse (*applaudissements*).

Adriana PITTINO, Orléanaise, usager SNCF : Au bout de 2H30, je suis très contente que l'on donne au moins la parole à un usager de la SNCF. J'ai l'impression d'avoir vécu pendant 2H30 un bourrage de crâne pour le TGV Paris-Lyon en passant par Mâcon. Est-ce sérieux de refaire passer encore un TGV à Mâcon ? Est-ce qu'on peut négliger Orléans qui compte quand même plus de 240 000 habitants ?

J'ai travaillé depuis 37 ans à Orléans et aller dans le Sud, c'est une véritable galère. Je me suis posée la question, je n'ai pas de papier pour vous parler... Pour aller à Lyon, Orléans-Lyon : 4 heures, c'est une question de temps, et après, c'est une question d'argent, vous parlez temps, argent, très bien. Pour le trajet en kilomètres, vous dites qu'on paye des kilomètres, Orléans-Lyon en passant par Paris, cela multiplie les kilomètres. Que fait-on ? Je crois qu'il faut être raisonnable. Si vous voulez vraiment doubler Paris-Lyon, il faut donner sa chance à une région comme la région Centre où il y a un potentiel économique, où beaucoup de gens veulent développer des entreprises.

(*Applaudissements*).

Nicolas CHILOFF, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Région Centre : J'espère que nous aurons droit, à la Chambre de Commerce, à la même tribune que la SNCF pour présenter notre cahier d'acteurs.

La Chambre de Commerce de la Région Centre se bat au quotidien pour défendre les intérêts des entreprises au nom du développement économique du territoire. Nous soutenons donc le projet POCL car nous le voyons comme un moteur pour l'attractivité de notre Région, attractivité au sens de Joël Mirloup, pas au sens de Monsieur Allary.

Le financement de ce projet est la clef pour espérer le voir se réaliser avant 2025. Il repose directement sur les prévisions de trafic, or les chiffres présentés par RFF dans le dossier sont très critiquables. En effet, en sous-évaluant le trafic potentiel des scénarios Ouest et Ouest-Sud, il oriente le débat vers les scénarios Médian et Est qui ne répondent pas aux attentes de la Région Centre.

Nos critiques du modèle utilisé par RFF portent sur trois points :

Tout d'abord, les estimations de trafic excluent la population du Limousin alors que celle-ci peut être facilement raccordée à POCL grâce aux deux tracés Ouest. Nous avons bien compris que RFF avait pour consigne de considérer le projet POLT Limoges comme acté, mais même s'il venait à se réaliser, il n'ouvrira pas aux Limousins la possibilité de rejoindre Lyon ou le Sud-Est, alors qu'ils pourraient le faire grâce à POCL. Ce trafic supplémentaire doit donc être pris en compte.

Ensuite, nous considérons que le poids démographique et économique des territoires a été négligé. Les derniers chiffres de l'INSEE sur les zones urbaines publiés en octobre 2011 sont très clairs : les bassins de population les plus importants sont à l'Ouest, l'aire urbaine d'Orléans représente 415 000 habitants, celle de Bourges 140 000, Blois 125 000, Châteauroux 94 000. A l'Est, seul Nevers atteint 100 000 habitants.

Une actualisation des chiffres serait donc la bienvenue. La CCR Centre a cartographié ces données, vous pourrez les constater vous-même dans notre cahier d'acteurs.

Enfin, nous contestons la course à la minute gagnée sur le Paris-Lyon. Le gain de voyageurs lié au report modal paraît surévalué, surtout quand on prend en compte des paramètres

comme le temps d'accès aux aéroports, le prix du billet ou la régularité du service. Tout cela rend très aléatoire les gains de voyageurs annoncés pour les scénarios Est et Médian.

En tant que représentants des entreprises, nous sommes évidemment sensibles à la question de la rentabilité, mais, comme l'a avoué Monsieur Allary, aucun des scénarios n'est rentable en tant que tel. C'est ce que les entrepreneurs et les collectivités en feront qui créera la richesse pour la Région Centre et ses voisines.

Nous souhaitons donc que cette ligne passe le plus à l'Ouest possible car l'aménagement du territoire est plus important que la rivalité entre le fer et l'aérien. C'est l'avenir de tout l'espace central du pays qui est en jeu et nous avons trop longtemps laissés à l'écart pour pouvoir accepter un tracé n'offrant qu'un raccordement de seconde zone à notre capitale régionale et à nos villes majeures. Je vous remercie (*applaudissements*).

Thomas ALLARY : Pour à nouveau confirmer, j'ai bien noté la position de la CCI en faveur du tracé Ouest, mais en ce qui concerne les arguments, vous avez évoqué les chiffres INSEE. Je confirme bien que ce sont tous les chiffres INSEE, les derniers au moment où les études ont été réalisées qui sont intégrés dans les études. Vous pouvez réellement, en lisant les études dans leur intégralité, constater que les modèles intègrent toutes les évolutions de population connues, à venir et la prospective connue au moment de la réalisation de l'étude. Ce sont vraiment des choses qui sont intégrées dans le modèle de trafic.

De la même façon, vous évoquiez le prix du billet, vous évoquiez les temps d'acheminement de pré et post-acheminement aux aéroports, toutes ces données sont intégralement intégrées dans les modèles de trafic et toutes les hypothèses et les données chiffrées utilisées sont précisées dans les rapports qui sont intégralement publics, à disposition. Je vous confirme que toutes ces données sont intégrées.

En ce qui concerne l'exclusion évoquée des trafics du Limousin, vous avez-vous-même dit que le projet Poitiers-Limoges qui est destiné à desservir le Limousin est inscrit dans la loi. Il est prévu qu'il se réalise avant le projet POCL et donc RFF n'a pas d'autre choix que de respecter la loi. Néanmoins, si l'histoire disait que le projet Poitiers-Limoges devait être modifié, ajourné, changé ou autre chose et que nous souhaitions intégrer le potentiel du Limousin dans les études du projet POCL, cela serait absolument non-discriminant entre scénarios. Cela ne favoriserait pas plus les scénarios Ouest que les autres scénarios puisque le raccordement de la ligne POCL à la ligne POLT est identique dans tous les scénarios, en tout cas jusqu'au Médian, il y a une différence de 10 minutes dans le scénario Est, mais les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian sont identiques en termes de temps de parcours pour rejoindre Châteauroux. Ils seraient donc identiques pour rejoindre le Limousin. Si le temps de parcours est le même, si la gare d'arrivée est la même, si la gare de départ est la même et le même temps de parcours, le résultat sur le gain de trafic sera strictement identique.

Florent SAINTE-FARE GARNOT, Maire de Nevers : Je voudrais saluer le Maire d'Orléans qui nous accueille ce soir, le Président de la Région, tous les élus et bien sûr surtout les citoyens, frigorifiés, affamés mais patients et passionnés et qui sont encore là ce soir, si tard, après une présentation niveau Polytechnique. Je voudrais vous saluer et vous remercier de votre présence.

Je vous dirai très brièvement quelle est la position de la ville de Nevers. Elle est construite conjointement avec celle de Moulins dont le Maire est présent et que je salue, et celle de Bourges. Nous sommes militants de ce projet, nous voulons qu'il se fasse et nous disons, au fond, que son potentiel de développement pour les territoires est formidable pour ce grand cœur de France auquel nous appartenons tous, mais à l'évidence, et la démonstration de ce soir l'aura renforcé, il est difficile à réaliser sur le plan financier puisque tout de même, il va falloir rassembler jusqu'à 14 milliards, peut-être 12 si nous sommes raisonnables, pour lui faire voir le jour.

La deuxième tranche du TGV Est ne faisait que 2 milliards, pour donner un peu la proportion des enjeux.

Nous militons pour que ce projet voit le jour et je crois qu'il faut que nous ayons le réalisme et la lucidité de prendre au sérieux les arguments financiers. A cet égard, la participation de RFF qui va alléger d'autant la participation de l'État et des collectivités doit à l'évidence être prise très au sérieux. Pour autant, ce projet doit être regardé très au-delà du seul critère financier, avec au moins trois autres considérations.

La première, c'est l'utilité : est-il utile à notre pays ? Nous répondons oui, mais après tout le débat est possible et d'ailleurs il s'est ouvert.

Ensuite : permet-il un accord politique ? Est-il suffisamment équilibré sur le plan territorial pour que le projet puisse voir le jour avec le soutien des Régions ? Pas d'accord, pas de TGV, il faut être clair. Le Nice-Marseille est en panne depuis 2005 parce qu'il n'y a pas d'accord politique.

Dernier critère, c'est évidemment l'environnement. De ce point de vue, la conclusion que je tire des échanges que nous avons eus ce soir c'est qu'au fond, financièrement : Médián par Roanne est le seul qui soit véritablement solide. Le scénario Ouest est encore possible, Ouest-Sud est une pure utopie ferroviaire, avec 2,6 milliards d'euros de plus que Médián.

Mais politiquement et sur l'aménagement du territoire, nous devons je crois maintenir en course, et Médián, et Ouest par Roanne car Ouest par Roanne, je le dis particulièrement ce soir à Orléans, ont des fonctionnalités ferroviaires qui ont une dimension d'aménagement du territoire qui est tout particulièrement sensible dans votre région et Nevers, Moulins et Bourges prennent cet élément en considération.

Je conclus en vous disant : ce soir, deux scénarios sont morts. Le scénario Est, parce qu'il n'est pas acceptable sur le plan de l'aménagement du territoire, le scénario Ouest-Sud parce que c'est un scandale financier. Restent en cours les scénarios Médián et Ouest par Roanne, travaillons sur ces deux options dans les mois qui viennent et nous aurons ce TGV

(Applaudissements).

Michel CANIAUX, Délégué général d'ALTRO : J'ai juste une question à poser, je serai très bref.

La question c'est de savoir comment, aujourd'hui, des Régions qui ont des gros projets sur les bras, je pense notamment à PACA et à Languedoc-Roussillon avec le contournement de Nîmes, Perpignan-Montpellier, et PACA qui n'est pas en panne, j'ai des antennes à PACA et le projet avance, doucement c'est vrai, dans la douleur, mais il avance et il avancera, ce sont des grosses sommes d'argent et ma question est toute simple : comment peut-on envisager un seul instant, comment faire pour que ces Régions puissent participer à la construction numérique des Régions pouvant participer au financement du POCL ?

Charles-Éric LEMAIGNEN : Je remercie d'abord Monsieur Allary d'avoir dit que *in fine* c'était un projet dans lequel ce ne sera pas les techniciens qui vont choisir, ce sera les politiques et l'aménagement du territoire est une fonction qui me paraît essentielle.

Je remercie aussi le Maire de Nevers d'avoir insisté sur le fait qu'il faut qu'on ait un accord sur un tracé et qu'à l'évidence, certains tracés sont repoussoirs. Il faut donc que nous trouvions cet accord.

Maintenant, je conteste formellement ce qui a été dit plusieurs fois pour dire que les quatre scénarios sont équivalents pour l'Ouest. Quand on regarde une carte, ce n'est pas possible.

Quand on a un barreau de 50 kilomètres, il n'ira pas à 320 kilomètres jusqu'au centre d'Orléans. C'est amusant, dans certains cas, la minute est sacralisée, dans d'autres cas, elle est totalement négligée. Je trouve cela d'autant plus important qu'en termes de transport, le temps perçu est beaucoup plus important que le temps réel. Quand on voit que 78% des TGV ont un retard de plus de 5 minutes, je dis qu'il est plus important de fiabiliser un horaire, y compris pour Paris-Lyon-Marseille, que de vouloir absolument sacraliser et surpondérer une minute de gagnée. Cela me semble vraiment essentiel.

Enfin, dernier point, j'insiste sur le fait que les comportements d'aujourd'hui ne sont pas forcément les comportements de demain et que les critères socioéconomiques que vous avez pris, je suis certain par exemple, dans le rapport entre le train et l'avion, vont probablement se modifier dans l'avenir et c'est pour cela que je considère qu'un tracé Ouest, et probablement un Ouest passant par Roanne, est certainement le point d'équilibre sur lequel nous devrions tous nous retrouver.

(Applaudissements).

Olivier BERTRAND, élu dans le Limousin : Je ne voulais pas intervenir ce soir. On a beaucoup parlé du Limousin. La question tout à l'heure, de ce que j'ai retenu du débat, c'est que plus vous avez du développement, mieux cela vaut et plus on vous développe. Cela, c'est la théorie d'aménager le Sud-Est : plus vous en avez, plus cela développe. C'est une conception de l'aménagement du territoire dont on a eu en France, après la guerre, on a développé la région parisienne et dans une région comme la mienne, on sait combien on en a perdu. C'est-à-dire qu'on ne laisse plus du tout de chance à un certain nombre de territoires du Grand Centre de la France, le Massif Central, etc., avec le raisonnement de la SNCF tout à l'heure qui était quand même un peu choquant.

Ce que j'aurais aimé c'est que dans ce débat public, il y ait la Deutsche Ban parce que la Deutsche Ban vous aurait expliqué, je suis également concerné en matière européenne, que son réseau de villes dans son territoire, elle a une toute autre conception que vous par rapport au temps de parcours qui a été évoqué, par rapport à l'ensemble du territoire qu'elle a. D'ailleurs, elle ne développe pas des trains à 360 km/h, elle les limite par rapport à une alimentation et l'intérêt de ce projet c'est qu'effectivement, vous amenez à non plus faire des Paris-Nantes, Paris-Strasbourg, Paris-Marseille, mais des Paris-Clermont, Paris-Montluçon, Paris-Châteauroux. C'est aujourd'hui une nouvelle conception d'opérateurs relation vitesse et territoire. Je crois que c'est un événement fondamental et l'intérêt de ce projet c'est effectivement celui-ci.

La deuxième chose c'est qu'aujourd'hui, Réseau Ferré de France porte bien son nom, c'est le nom de « réseau », c'est-à-dire qu'il faudra aussi penser à la transversalité, tout cela a été évoqué : les ports, le Lyon, personne n'évoque le Lyon-Turin, aujourd'hui, il y a des Italiens qui peuvent venir et vice-versa dans une relation transversale et de réellement constituer un véritable réseau. Je pense que c'est un élément important.

Monsieur Lebœuf, il y a quelque chose qui ne m'a pas fait très plaisir, c'est que dans un débat public, je trouve que RFF n'est pas là pour vous « piquer » de l'argent, vous avez des relations d'entreprises, le terme m'a un peu choqué, vous en connaissez les raisons. Je me tairai là mais je trouve que c'est un petit curieux, ce sont deux entreprises publiques notamment et nous sommes des acteurs publics. Là, il y a une petite chose différente qui m'a un peu choqué.

(Applaudissements).

Muriel CHERADAME, Adjointe au Maire d'Orléans, Vice-présidente de la Communauté d'Agglomération : Je voudrais m'adresser à Monsieur Allary :

puisqu'effectivement, vous l'avez dit, vous avez eu l'impression de démontrer que tous les scénarios étaient équivalents en matière de desserte ce qui n'est absolument pas vrai.

Vous développez à chaque fois le scénario Ouest qui est généralement le scénario le plus favorable au territoire, c'est celui que vous déployez de façon la plus importante, c'est celui que nous comprenons le mieux puisque le vous montrez au début du projet. Simplement, quand on s'intéresse aux pages 73, 79 et 85 du document du maître d'ouvrage, on voit que notamment, en matière de desserte de Roissy, les choses sont totalement différentes pour Orléans puisqu'en page 73, on s'aperçoit qu'Orléans est desservi par deux axes pour Roissy, celui qui vient de Clermont-Ferrand, Vichy, Moulins, Nevers, Bourges, et celui qui vient de Roanne, Nevers, Bourges. Cela veut dire qu'en fait il y a deux opportunités de desserte et deux opportunités d'aller à Roissy.

Pour ce qui concerne le scénario Médian, on n'est pas tout à fait dans la même configuration puisque là, une seule desserte est proposée. C'est écrit très clairement en pages 79 et 85, sur le Médian et sur l'Est, c'est le scénario qui passe Roanne, Nevers, Bourges et Vierzon.

Comme vous le voyez, le scénario Ouest double la capacité de desserte d'Orléans pour aller à Roissy, ce qui n'est absolument pas la même chose et notamment pour les chefs d'entreprise.

(Applaudissements).

Thomas ALLARY : En termes de possibilité d'avoir des dessertes, vous avez bien noté qu'il y avait deux moyens de le faire dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, il y en avait un seul dans les scénarios Médian et Est. On peut même aller plus loin, en termes d'hypothèse de fréquence, de nombre d'allers retours quotidiens en ce qui concerne Orléans, on peut trouver dans les études que dans le scénario Ouest-Sud, on a estimé un potentiel de 4 allers retours quotidiens entre Orléans et Roissy, dans le scénario Ouest, 5 allers retours quotidiens, et dans pour les scénarios Médian et Est 3. Vous avez raison, pour Orléans, sur le potentiel quotidien entre Orléans et Roissy, il y a une différence de deux allers retours quotidiens. Oui, effectivement, pour ce trajet-là, on a un potentiel supplémentaire dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest.

Ce que je dis, quand je parle des moteurs socioéconomiques, ce n'est pas cela. Je ne parle pas que d'Orléans-Roissy, je parle de toutes les dessertes entre Paris et les territoires du centre de la France. Il y a des écarts pour certaines villes dans certains scénarios, vous avez cité Orléans-Roissy. Dans le même scénario, il va y avoir un écart dans l'autre sens pour une autre ville vers une autre destination. Quand on regarde le potentiel global pour l'ensemble du projet et pour l'ensemble de la collectivité et du système ferroviaire, je maintiens l'équivalence de desserte des territoires entre les scénarios, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas des différences pour certaines villes sur certaines destinations.

Michel LEBŒUF : Je voudrais répondre sur deux points, d'abord sur « piquer de l'argent », j'espère quand même que la salle a compris que j'étais sur le ton de la plaisanterie.

Je voudrais surtout répondre à la question qui consiste à dire qu'on n'essaie de développer que les territoires qui sont déjà développés. Je pense que pas mal de personnes dans la salle et notamment parmi les élus, connaissent le rôle que j'ai joué pour que ce projet existe, d'une part, et pour que ce projet fasse réussir ce qui n'avait jamais réussi jusqu'à présent, c'est-à-dire mieux desservir le Centre, mieux desservir la Bourgogne, mieux desservir l'Auvergne et le Limousin. Par conséquent, je pense qu'il y a un peu de mauvaise foi dans l'interprétation de mes propos.

Liliane PAUTROT : Nous allons prendre trois questions et sans doute conclure.

Pierre-André PERISSOL, Maire de Moulins : J'essaie d'oublier toutes les études que j'ai faites pour essayer de rester à utiliser ce qui est partagé par tous ici, c'est uniquement du bon sens.

Qu'est-ce que je retiens de ce débat, et je remercie RFF et SNCF de nous avoir donné les clefs du raisonnement, qu'est-ce qu'on en tire ?

Premièrement que c'est un projet très important pour nous mais qui a un coût certain. Il faut donc faire en sorte de se donner les meilleures possibilités de l'avoir.

Deuxième conclusion que je tire c'est que la participation de RFF qui est basée sur une valorisation de la minute gagnée est malgré tout relativement limitée et que cela laisse à financer par l'État et les collectivités locales de l'ordre de 10 milliards d'euros. La participation de RFF qui dépend de la loi et qui n'est donc pas négociable, qui est basée sur la valorisation de la minute gagnée, est malgré tout faible.

Si on veut la ligne à grande vitesse, il faut, et c'est le troisième volet, essayer de le rendre finançable avec des collectivités qui à quatre, à cinq, voire à sept laissent quand même une charge très forte aux collectivités.

Je crois qu'à ce point du débat, on ne peut probablement pas en tirer de quoi être définitivement pour ou contre un des scénarios qui seront jouables mais qu'au moins, il faut avoir le courage et la lucidité pour sortir ceux qui ne sont pas jouables, qui ne sont pas jouables comme cela a été fait par les collectivités à l'Est, la Bourgogne, Nevers, Moulins, etc., en disant qu'ils abandonnaient l'Est parce qu'au titre de l'aménagement du territoire ce n'est pas jouable, donc il faut se mettre sur un scénario soit de centre, soit d'Ouest, mais il faut aussi se dire que le bon sens ne nous permet pas de dire qu'un scénario qui coûte plus d'un milliard de plus que les autres, qui a moins de voyageurs que les autres, quel que soit ce que l'on dit, et a fortiori moins de voyageurs-kilomètres, celui-là, je parle du Ouest-Sud, ne sera pas finançable et ne sera pas jouable. A ce moment-là, concentrons nos efforts pour essayer de rendre jouable un scénario Ouest, j'ai compris qu'il avait votre préférence, un scénario Médian qui peut avoir la nôtre, et trouvons un consensus entre les deux parce que la clef de tout c'est, un, d'être d'accord, de trouver un scénario sur lequel on puisse se rejoindre, et que deux, on puisse le financer. A ce moment-là, on aura la LGV et elle passera par Orléans.

(Applaudissements).

Gérard HALAUNBRENNER, de l'Association TGV Grand Centre-Auvergne : Je prends la parole à la demande de notre Président, le Sénateur Pointereau et sous le contrôle des membres du Bureau qui sont ici présents et des autres membres. J'apporte cet angle de vue.

Nous sommes bien conscients de l'importance des problèmes de financement, d'autant plus conscients que les collectivités territoriales devront participer au financement. Il est certain que pour des sommes aussi importantes à financer, les uns et les autres voudront demander des détails à RFF et moi-même, j'ai commencé à demander quelques détails sur les voyageurs nouveaux, la manière de calculer le nombre de voyageurs nouveaux.

Nous pensons que dans les critères de choix, il n'y a pas que les questions de financement, il y a d'autres points de vue qui vont faire l'objet, dans notre Association d'une analyse multicritères et aux questions de financement, il faudra aussi ajouter des questions d'aménagement du territoire, des questions d'environnement et des questions sur le type de desserte et la qualité du service. Il y a quatre points qui devraient concourir pour à peu près chacune un tiers, pour parler comme Pagnol, un gros tiers, un petit tiers, un bon tiers et un quatrième tiers, au déterminant de ce qui devrait être le choix d'un scénario.

Sur le critère aménagement du territoire, nous avons bien conscience, Monsieur Liebermann que le TGV n'est pas une rente et qu'il faudra avoir des potentialités et des tendances préexistantes, nous les avons, et qu'il faudra aussi avoir un grand dynamisme des acteurs locaux, nous l'avons et donc nous continuerons à exercer le grand dynamisme des acteurs locaux sur les potentialités qui sont les nôtres.

En résumé, nous allons proposer à l'issue de nos travaux et de notre questionnaire pour cette analyse multicritères, différents critères de choix qui ne seront pas seulement le critère de financement, mais ce seront des critères qui sont tout aussi importants.

Pierre KALUZNY, du Collectif « Stop LGV-POCL » : La rentabilité du projet POCL est bâtie sur le doublement de la ligne LGV Paris-Lyon, or la saturation prévue par RFF reste à discuter voire peut-être remise en cause. En effet, les prévisions de saturation reposent sur la réalisation de LGV inscrites au SNIT pour le quart Sud-Est, notamment LGV PACA, Lyon-Turin, etc., or ce n'est pas acquis pour bon nombre d'entre elles. Le rapport Mariton dit que le financement n'est pas encore vraiment assuré.

Le passage en 2020 à une nouvelle signalisation dite ERTMS permettra de passer de 13 à 15 sillons par heure et par sens. On sait aussi que peut-être en 2025, ce système pourrait être amélioré. On voit qu'il y a, là aussi, un gain de voyageurs.

Une meilleure régulation tarifaire permettrait aussi de mieux répartir les voyageurs au cours de la journée et de faire baisser la pression sur les créneaux horaires du matin et du soir. La faible ponctualité de la LGV Paris-Lyon est-elle un effet de la saturation de cette ligne ? On sait que la gare cul-de-sac de Marseille, la saturation du nœud ferroviaire lyonnais, la section Massy-Valenton, etc., ne sont –ils pas les premiers problèmes à résoudre plutôt que de faire porter l'effort ailleurs et notamment sur la construction d'une nouvelle ligne ?

Le mode d'exploitation actuel des voies fait porter la pression sur les tronçons centraux dans une organisation complexe de sillons. Dans d'autres pays européens, il existe des modes d'organisation basés sur des dessertes entre les nœuds ferroviaires. On dépasse ainsi la saturation et les investissements dans des lignes modernes, ce qui est plus bénéfique notamment pour le développement économique des villes.

Il conviendrait de mieux mixer ces organisations pour diminuer la pression sur la LGV Paris-Lyon, c'est ce qui a été dit tout à l'heure, notamment par rapport à l'Allemagne.

Le projet POCL reste dans ces conditions très hypothétique. Nous invitons les collectivités à réfléchir, plutôt que de vouloir une hypothétique LGV, plutôt à se battre pour une modernisation du réseau actuel qui permettrait d'atteindre des vitesses et des temps acceptables, mais qui permettrait aussi de satisfaire les intérêts de tous, en irrigant vraiment le territoire et en créant un véritable développement économique.

Je vous invite vraiment à faire une étude dans ce sens-là et nous verrons certainement que le développement économique sera plus performant, plus bénéfique qu'une hypothétique LGV. Cela évitera aussi aux Régions de faire payer le moteur Sud-Est par ses régions.

Michel GAILLARD : Sauf si RFF a un commentaire à faire, nous allons arrêter là cette rencontre.

Je voudrais redire que l'objectif, peut-être n'a-t-il pas été aussi bien atteint que nous l'aurions souhaité, c'était de faire de la pédagogie, d'expliquer les méthodes, d'où viennent les chiffres, ce qui s'est fait dans le passé, éclairer le débat. Ce n'était pas évoquer des décisions qui n'ont pas lieu d'être évoquées aujourd'hui, simplement vous éclairer sur ces questions-là.

Merci en tout cas de votre patience puisqu'il en a fallu ce soir, semble-t-il et peut-être à une prochaine réunion.