

# Débat public LGV PACA

## Atelier pédagogique sur le financement de la LGV PACA

### Introduction

**Olivier KLEIN**

**Commission particulière du débat public**

Cet atelier pédagogique est sur le financement de la LGV. Tout d'abord, je vais vous expliquer la manière dont nous allons organiser cette soirée en trois parties.

La première partie traitera de la question « qui paye les infrastructures ? » avec une intervention de Julien Lévêque du Laboratoire d'économie des transports à Lyon, suivi d'un débat avec la salle avec un interpellateur, Monsieur Leblond, pour l'Association TGV Provence Côte d'Azur.

Une seconde partie sur « comment finance-t-on les infrastructures ? », avec deux exposés. Le premier de Monsieur Claude Gressier du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Le second de Monsieur Patrick Vandevoorde de la Caisse des Dépôts et Consignations. Le premier est donc plutôt sur le contexte actuel du financement public des infrastructures. Le second est sur les partenariats avec les collectivités territoriales. Ces deux exposés seront suivis d'une table ronde et débat avec le public.

En ce qui concerne la troisième partie, sans exposé, on vous fera très rapidement une très courte présentation de quelques éléments que nous avons réussi à rassembler autour de la question « financer la LGV et les TER, quelles conséquences sur les finances locales ? » Nous avons réussi à ne mobiliser aucun intervenant sur cette question. Cela laissera sans doute plus de temps pour la discussion avec le public, avec cette fois-ci un dernier interpellateur, Monsieur Giraud, pour l'Association pour la protection de l'environnement sur la Commune de Vidauban et dans le Département du Var (APEVV).

Avant la première partie, nous souhaitons introduire très rapidement cette réunion pour préciser un peu ce projet. Nous avons bien entendu noté que les questions de financement reviennent très souvent dans les prises de position des différents acteurs autour du projet. Une première question qui est revenue très vite : l'impact du projet sur les finances locales et la fiscalité locale. D'autres questions : la capacité des différents acteurs (locaux, nationaux, ferroviaires ou non ferroviaires) à mobiliser les financements.

Nous allons donc essayer de traiter toutes ces questions en précisant bien que nous sommes sur un projet qui en est au début de sa vie. Comme sur les tracés on ne raisonne que sur des fuseaux de 7 kilomètres de large, on va considérer que l'on raisonne aussi sur les questions de financement sur une précision de 7 kilomètres de large. C'est-à-dire qu'il n'est pas question dès maintenant d'aller préciser le pourcentage exact de participation de tel acteur, le montant exact de participation de tel

autre et même de dresser une liste exhaustive des contributeurs effectifs au financement de cette ligne. On peut ne parler que de grands principes, comme éventuellement de faire état d'expériences sur d'autres LGV. Ce sera l'objet des différentes interventions, mais certainement pas de négocier ici et ce soir le financement entre les différents contributeurs potentiels. Voilà donc un peu le cadre général de cette réunion. Nous ne sommes pas très nombreux sur un sujet, il est vrai, un peu difficile. Nous avons donc cette réunion en trois temps. Je vous demande, comme d'habitude, remplir la fiche de questions et de la faire passer aux autres personnes. Je vous demande aussi, si vous avez une question qui porte plutôt sur le thème II, d'essayer de la réserver au temps de débat sur le thème II ; si vous avez une question sur le thème I, d'essayer plutôt de la réserver au temps de débat sur le premier thème.

Il ne me reste donc qu'à passer la parole à Julien Lévêque pour une vingtaine de minutes.

## 1<sup>ère</sup> partie – Qui paye les infrastructures ?

**Julien LEVEQUE, Laboratoire d'économie des transports**

Merci. Est-ce que je pourrais avoir une télécommande pour faire passer mes transparents ?

Bonjour. Je suis Julien Lévêque, chercheur au Laboratoire d'économie des transports, laboratoire du CNRS. On m'a demandé d'intervenir ce soir pour traiter de la question « qui paye les infrastructures ? » et essayer de discerner les principaux enjeux qu'il y a derrière ces questions de financements. C'est une intervention assez générale en première partie du débat de la soirée.

Mon intervention va traiter des trois points suivants :

- nous allons voir s'il y a les deux principaux financeurs : l'utilisateur du transport ferroviaire et le contribuable.
- nous nous poserons les questions de l'existence de nos financeurs potentiels : bénéficiaire indirect ou pollueur.
- nous verrons le détail du financement par l'utilisateur, c'est-à-dire par RFF.

Dans un premier temps, il me semble important de resituer un peu le contexte dans lequel s'inscrit ce projet parmi l'équipement et le financement des grosses infrastructures françaises. En général, on observe trois phases d'équipement, aussi bien pour la ligne à grande vitesse, que pour l'autoroute.

- une phase de démarrage qui est concentrée autour de Paris avec des risques importants.
- une phase de croissance marquée par la rentabilité financière qui a lieu sur l'axe majeur français Lille/Paris/Lyon/Marseille.
- une phase de généralisation de ces équipements d'infrastructures sous une gîte d'aménagement du territoire.

D'un point de vue de financement, nous observons qu'au départ les infrastructures plutôt rentables sont financées par la contribution des usagers et que, lorsque nous arrivons à une logique d'aménagement du territoire, la demande est relayée par les élus des populations locales qui n'ont pas encore été desservies. En général la rentabilité n'est plus présente et nous sommes contraints de faire appel aux contributions publiques.

Comment peut-on calculer le financement en fonction de l'usage ? Toutes ces grandes infrastructures ont des coûts de construction relativement fixes. Pour une ligne à grande vitesse, que vous fassiez circuler cinq trains par jour ou une cinquantaine, le coût de construction ne va pas varier sensiblement. La moyenne française c'est en gros 13 millions d'euros au kilomètre. Ces 13 millions d'euros au kilomètre, il faut en couvrir le financement.

Pour ce qui est de la contribution des usagers, cela va dépendre du volume de demande du nombre de trains qui vont circuler sur cette infrastructure. S'il y a une forte demande, les cinquante TGV par jour que j'évoquais, l'infrastructure va être financée par les usagers. Par contre, si la demande est plus faible avec seulement une dizaine de TGV par jour, le coût de construction restant le même, les usagers ne vont pas pouvoir financer la totalité de ce coût et nous allons avoir besoin de recourir aux subventions.

Pour illustrer un peu plus le propos, je resitue ici le partage de la contribution des usagers et des contribuables dans le financement des lignes à grande vitesse. Vous avez donc ici la part de l'utilisateur dans le financement. Vous voyez d'abord la ligne Paris/Lyon qui a été financée à 100 % à l'époque par la SNCF et donc remboursée depuis par l'apport des usagers. Vous voyez ensuite le développement relativement rentable de l'axe nord-sud avec le TGV Nord/Rhône-Alpes et Méditerranée. D'emblée, pour des questions d'aménagement du territoire, nous avons procédé au TGV Atlantique en deuxième phase et nous avons eu besoin de recourir à quelques subventions publiques de l'ordre de 30 %.

Une fois ces projets majeurs réalisés, on en vient à des projets typiquement d'aménagement du territoire qui n'ont plus leur rentabilité financière. C'est le cas du TGV Est qui est en train d'être construit, où les usagers ne vont contribuer vraisemblablement qu'à hauteur d'un quart du financement de l'infrastructure. D'autres projets sont à venir, sont en cours et vont être réalisés avant la LGV PACA. Ils auront des rentabilités parfois supérieures à celles du TGV Est et parfois inférieures. Ce qui fait l'objet de ce débat c'est la question de la participation des usagers pour la LGV PACA qui, manifestement d'après les toutes premières études dont on dispose, devrait être relativement faible.

Si on s'intéresse au cas des autoroutes, la logique est absolument la même. Nous avons construit les sections du réseau qui étaient rentables et dorénavant nous en construisons d'autres, poussés par des logiques d'aménagement du territoire et des demandes politiques. Mais ces tronçons sont de moins en moins rentables et nécessitent de plus en plus un financement public. Je précise que ceci est d'autant plus vrai que le mécanisme de financement des autoroutes a changé ces dernières années, en fait pour financer les nouvelles sections peu rentables à partir des sections qui étaient déjà rentabilisées. Le péage que vous payiez sur les principales autoroutes à fort trafic servait à financer celles qui n'avaient qu'un faible trafic. Dorénavant le cadre n'est plus le même. Il y a un appel d'offres pour construire les nouvelles sections d'autoroute. Comme elles ne sont pas rentables, cet appel d'offres est accompagné de subventions publiques. Nous sommes donc dans la même logique. Nous pouvons vérifier cela au niveau des chiffres sur le tableau suivant.

Ce tableau présente la répartition des contributions publiques suivant qu'elles sont nationales ou locales et européennes. Les trois premières lignes du tableau indiquent les financements publics envisagés pour les projets repérés par l'audit « Infrastructure 2002 ». Les projets autoroutiers, sur la première ligne, qui prévoient un montant de 3,4 milliards d'euros, aussi bien au niveau national, que local et européen. Cet audit a envisagé deux scénarios pour les projets ferroviaires. Un premier scénario dit technique et un second qui a été quand même un peu relativisé, qui est un peu plus cohérent, qui prévoit un apport public inférieur pour ce qui est des projets ferroviaires, mais vous voyez quand même que le ferroviaire apparaît tout à fait prioritaire par rapport aux autoroutes dans les contributions publiques.

A titre indicatif, sur la dernière ligne du tableau, vous avez les contributions publiques moyennes pour ce qui était les deux modes confondus, fer et route, sur la période 1994-1999. Bien sûr, cela fait 1 milliard d'euros uniquement sur cinq ans, mais même si vous calculez sur période un peu plus longue de l'ordre d'une vingtaine d'années, cela fait 4 milliards d'euros. Cela reste bien inférieur aux contributions physiques qui sont envisagées pour les actuels projets d'infrastructures. Il y a donc inévitablement un débat qui a lieu nationalement pour savoir quelles priorités accorder à quelles infrastructures, parce que nous allons manifestement avoir du mal à financer tout cela.

Ce transparent est un peu plus technique. Je vais prendre quelques minutes pour vous l'expliquer. Ce transparent est tiré, justement, de l'audit des infrastructures. Il présente sur sa partie supérieure l'apport des contributions publiques de l'Etat aux différents projets ferroviaires envisagés. Vous avez ces différentes contributions publiques empilées les unes sur les autres, dominées tout en haut par le projet Lyon/Turin qui accapare une majorité de ces financements. Je précise que ce graphique est uniquement là pour donner un ordre d'idées des masses mises en jeu. En pratique, les délais d'organisation sont lissés dans le temps et cette montagne est en fait décalée dans le temps. En dessous de cette montagne des financements publics, j'ai rajouté une hypothèse de financement public de l'Etat pour la LGV PACA de 50 %. Pourquoi 50 % ? Parce que c'est à peu près ce que l'on constate dans les autres projets qui sont envisagés sur ce graphique. Cela n'a aucune signification supplémentaire. C'est simplement pour donner un ordre de comparaison. Vous voyez quand même que la partie représentée par la courbe noire, correspondant au seul projet de ligne à grande vitesse PACA, est relativement importante par rapport aux autres projets envisagés sur la partie supérieure du graphique, à l'exception du Lyon/Turin qui domine tout le reste.

Cela pose la question de la participation du contribuable, en plus de l'utilisateur, en part relative de contribution : est-ce que l'on participe à hauteur de 50, 60 ou 70 % en plus ? En plus, il faut bien se rendre compte que compte tenu du projet, cela représente une masse d'argent très importante pour les finances publiques. La question qui est posée : quelle solidarité entre les contribuables pour une LGV qui reste intrarégionale ? Pour le contribuable national, la logique qui favorise son financement est celle de l'aménagement du territoire, un souci de cohésion nationale qui fait qu'il n'y a pas de raison de limiter les grandes infrastructures de transport aux seules régions où elles sont en cours.

La question reste néanmoins difficile dans le cas de la LGV PACA du fait d'un désenclavement qui reste relatif. On peut considérer que Toulon n'est quand même pas la ville la plus enclavée qu'il soit et que le projet ne va pas beaucoup plus la désenclaver. Il y a la question de tout ce qui est Côte d'Azur encore plus à l'est, néanmoins avec des temps de parcours qui resteront de toute façon supérieurs à trois heures. Il n'est donc pas évident que l'on puisse parler d'un réel désenclavement. Sachant que cette notion d'aménagement du territoire est très belle en soi, elle a néanmoins un coût. Il faut bien s'arrêter à un moment donné : jusqu'où va-t-on mettre des LGV ? C'est la question qui se pose, surtout compte tenu du coût de ce projet.

Quelle motivation peut-on voir au financement du contribuable européen ? Je ne sais absolument pas comment se passent les négociations avec l'Europe en général, mais j'avoue que pour un projet comme celui-ci qui ne s'inscrit quand même pas vraiment, ni à court, ni à moyen terme dans le désenclavement de territoires européens, par rapport à ce que l'on peut connaître plus à l'est, cela me semble relativement difficile d'espérer une forte participation de l'Union européenne. Là-dessus, encore une fois, je m'avance sans trop en avoir connaissance.

Maintenant que nous avons vu les principaux financeurs que sont l'utilisateur et le contribuable, nous devons poser la question de savoir s'il n'y aurait pas d'autres financeurs potentiels, notamment des bénéficiaires indirects des infrastructures, c'est-à-dire qui profiteraient de cette infrastructure, mais ne seraient pas amenés à contribuer à son financement ? Ou alors est-ce qu'il n'y aurait pas des imperfections dans la tarification d'un mode concurrent (la route) qui feraient que, étant sous-tarifée, notamment parce que les véhicules pourraient ne pas couvrir le coût de leur nuisance, on a l'avantage de ce fait le transport routier et que cela pourrait donc nous inciter à financer le mode ferroviaire à partir de taxes sur le transport routier ?

Voyons d'abord ce qu'il en est pour les bénéficiaires indirects. Pour ces bénéficiaires indirects, je me réfère ici à l'étude numéro 9 du maître d'ouvrage, qui est très bien faite et très accessible. Si on se fonde sur l'ensemble des LGV qui ont été construites jusqu'à maintenant et mises en service, on s'aperçoit que l'impact induit sur le développement économique régional est sensible, mais indirect. Certes, à proximité des nouvelles gares desservies par les nouveaux services TGV, il y a un surcroît d'activité économique. Néanmoins, il apparaît que celui-ci est dû d'abord parce que d'autres mesures sont prises pour favoriser cette activité économique (développement d'un centre d'activité à proximité des gares ; mise en œuvre d'activités économiques adéquates, etc.). L'infrastructure en soi ne permet pas, ne favorise pas une hausse majeure de la croissance, dont il serait susceptible de récolter les fruits par un mécanisme fiscal et parafiscal qui pourrait être affecté au financement de l'infrastructure.

Le deuxième effet économique pour lequel nous pouvons penser taxer ces éventuels bénéficiaires indirects, c'est celui de l'effet sur le foncier. Là encore, l'effet d'une ligne à grande vitesse paraît relativement indirect. Il n'y a pas de hausse particulière et généralisée du foncier qui puisse être taxée pour subvenir au financement de l'infrastructure. Je précise néanmoins que, bien sûr, là encore, quand une collectivité locale met en œuvre un programme immobilier ambitieux au voisinage des différentes gares desservies par la LGV, elle a moyen de tirer profit de l'infrastructure. Cela s'inscrit néanmoins dans le cadre d'un projet immobilier en soi qui lui-même supporte les risques et mérite rémunération de la collectivité qui le met en place. D'éventuels bénéficiaires indirects pourraient donc participer au financement de l'infrastructure. Il n'y a *a priori* pas de solution majeure.

Si nous nous intéressons maintenant à la possibilité de taxer les pollueurs ; que constate-t-on ? On constate que sur une autoroute à péage type A8, poids lourds et véhicules particuliers, qu'ils soient essence ou gasoil, paient les coûts qu'ils génèrent, aussi bien les coûts d'usage, que les nuisances générées. Je précise immédiatement que c'est sur la base des valeurs de coût françaises. Il est bien évident que les nuisances, la pollution et les accidents sont estimés économiquement à partir de valeurs qui sont prédéterminées au niveau gouvernemental. Ce sont des valeurs de référence qui sont le fruit d'un consensus. Elles ont été actualisées il n'y a pas très longtemps et, en l'état actuel des choses, elles aboutissent à ce que les véhicules sur autoroute paient les coûts des nuisances qu'ils génèrent.

C'est vrai que l'on peut s'interroger sur le niveau de ces malheurs et notamment celui de la tonne de carbone émise qui contribue à l'effet de serre. C'est sûr qu'avec les valeurs actuelles, on n'est pas prêt pour tenir les engagements du Protocole de Kyoto. Il y a peut-être une légère dévaluation du site et, d'un autre côté, on s'aperçoit que la sécurité routière s'améliore fortement ces dernières années. Le tout faisant que si nous voulons à tout prix taxer les pollueurs, nous pouvons y arriver, mais ce n'est pas le calcul économique qui va nous donner raison. Vraisemblablement, il s'agirait tout simplement de créer un nouvel impôt que l'on pourrait faire peser sur les poids lourds, mais qui participerait au budget de l'Etat et rendrait l'Etat susceptible d'apporter une part supplémentaire de subventions au projet. Cela semble plutôt être la logique à rappeler.

Ayant analysé ces éventuels financeurs potentiels, je voudrais maintenant préciser rapidement les modalités de financement des usagers, sachant que d'autres présentations vont y revenir et que vous aurez des interventions sur l'apport des financements publics. Je précise ici le rôle économique de RFF. De façon finale, que fait le maître d'ouvrage de l'infrastructure ? Il va en financer une partie. Compte tenu de sa situation économique, il ne peut la financer qu'en ayant recours à l'emprunt et en s'endettant. Pendant le projet, le maître d'ouvrage assure de nombreux risques, qu'ils soient liés

aux travaux, par exemple si l'on est obligé de construire un ouvrage d'art plutôt qu'un simple monticule de terre ou si le tunnel que l'on perce rencontre une roche plus difficile que l'on ne craignait, cela implique des surcoûts qui sont en partie à la charge de RFF. RFF supporte également un risque sur les trafics, au sens où il doit anticiper ceux-ci au début de l'infrastructure, mais que finalement dix ou vingt ans après le trafic ne sera peut-être pas au rendez-vous et les recettes vont le ressentir.

Comment RFF se rémunère ? Il se rémunère tout simplement par les péages qui lui sont versés par les transporteurs, par exemple la SNCF qui utilise son réseau. Je précise enfin que, de par la loi, RFF ne peut pas s'endetter plus qu'il ne pourra rembourser. Cela abouti à la contrainte résumée par les conditions du bas. C'est-à-dire que le montant des péages que l'on envisage de percevoir doit compenser le montant de financement auquel RFF va pouvoir participer, plus les charges d'entretien de l'infrastructure, en tenant compte des intérêts de la dette et des risques que le maître d'ouvrage va prendre. Intérêts de la dette et risques étant considérés autour de 8 %.

Compte tenu de cette équation, quels sont les différents leviers qui permettraient d'améliorer la capacité contributive des usagers du système ferroviaire ? La première hypothèse c'est que nous voulons augmenter le montant des péages. Si l'on augmente le montant des péages, on va pouvoir améliorer le financement. Pour augmenter le montant de ces péages, nous pouvons songer à une optimisation de la tarification des billets TGV. Actuellement, compte tenu de la menace de la concurrence *low-cost*, les études sont généralement assez prudentes. Il est donc assez difficile de voir tout le surplus économique, tout ce que nous allons pouvoir prendre aux usagers en échange du gain de temps que permet le service TGV. Manifestement, sur une ligne comme la ligne TGV Méditerranée, il y a quand même quelques marges de manœuvre que le marketing SNCF arrive à mettre en œuvre afin d'améliorer la contribution des usagers au financement de l'infrastructure. Tout le problème pour RFF est d'anticiper ces phénomènes-là.

Autre moyen pour augmenter les péages, à coût du billet constant, c'est de réduire les coûts du transporteur. Si les coûts du transporteur sont réduits par une amélioration de la productivité, les billets vont pouvoir contribuer plus largement au financement de l'infrastructure s'il y a des péages plus élevés. Typiquement, des services type ID-TGV montrent bien que la SNCF sait innover et réduire ses coûts de transport.

Enfin, autre levier de commande qui permettrait d'augmenter la participation des usagers au financement de l'infrastructure, c'est la réduction des coûts d'entretien de la LGV. Sur mon équation, le montant des péages doit contribuer à la fois au financement de l'infrastructure et à l'entretien de l'infrastructure. Si vous réduisez les coûts d'entretien, vous pouvez augmenter à péage constant le financement de RFF. Cette réduction des coûts d'entretien commence à être envisageable avec l'ouverture du marché de l'entretien et de la maintenance des LGV.

Pour finir, j'ai quelques éléments sur la tarification de RFF qui doit respecter plusieurs objectifs plus ou moins antagonistes. Quels sont les coûts à prendre en compte ? Nous pourrions éventuellement revenir sur ces points-là pendant les questions. En conclusion sur les montages financiers innovants, vous aurez de plus amples précisions, bien meilleures que ce que je pourrais vous dire, à la suite de cette présentation. Ces montages innovants ne sont pas non plus la poule aux œufs d'or, il ne faut donc pas en attendre une modification radicale de l'équation économique de l'infrastructure.

J'en ai fini. J'espère avoir été relativement clair pour amorcer ce débat.

**Olivier KLEIN, Commission particulière du débat public**

Merci de cet exposé qui nous précise un peu, d'abord, le poids financier que représentent ces projets, les contraintes qui pèsent sur les finances publiques, qui nous précise également un certain nombre de mécanismes sur la manière dont sont financées les infrastructures en France, et enfin, qui nous a montré que les possibilités d'aller chercher de l'argent ailleurs, en dehors des usagers et des contribuables, sont limitées.

Je n'ai reçu aucune fiche de questions. Je suis prêt à prendre des questions de la salle s'il y en a. Monsieur Menard, vous êtes le premier à lever la main. C'est une habitude. Allez-y !

**Jean-Paul MENARD, Association des Amis du Rail Azuréen**

Ma question est la suivante et elle est extrêmement importante. On assiste actuellement à un certain désengagement financier de l'Etat ; n'y a-t-il donc pas un risque pour ce qui concerne le financement des infrastructures ? D'autre part, comme la future ligne à grande vitesse constitue un des maillons devant constituer une future liaison entre l'Espagne et l'Italie, comment se fait-il que ce type d'infrastructure n'est pas financé directement par l'Europe alors qu'il y a une condition à remplir qui est celle du franchissement des frontières ? Il y a donc à la fois un petit problème administratif et financier parce que, inévitablement, quelle que soit l'échéance prévue, la ligne à grande vitesse franchira la frontière franco-italienne. Voilà ma question.

**Olivier KLEIN**

C'est vrai que la question sur l'Europe est revenue plusieurs fois dans les débats. Je vous remercie de la reposer. Est-ce qu'il y a dans la salle quelqu'un de compétent pour expliquer comment on mobilise l'argent de l'Union européenne.

**François LEBLOND, Association TGV Provence-Côte-d'Azur**

Je ne veux pas entrer dans le détail technique de la mobilisation des crédits européens, mais je voulais quand même répondre à notre ami. Avec le Conseil régional représenté ici, nous nous sommes engagés dans un dossier INTEREG 3B. C'est de la technique et pour certains d'entre vous c'est de l'hébreu. Je précise qu'il s'agit d'une procédure internationale, mise en place par l'Europe, qui permet de mobiliser certains crédits européens pour des études dans la mesure où plusieurs pays essaient de présenter un dossier commun. Nous avons monté, avec le Conseil régional et l'Association TGV Provence-Côte-d'Azur que je préside, un dossier, avec Barcelone et avec Gênes, ainsi qu'avec la région Languedoc-Roussillon, pour présenter à Bruxelles dans le mois qui vient les éléments du sujet qui est le nôtre, en montrant que notre objectif c'est l'arc méditerranéen. L'objectif c'est aussi la liaison entre notre région et Paris, mais il est dans le texte du 13 décembre 2003 : nous concourons à une liaison européenne dans le sud. Nous le prouverons en déposant un dossier à l'Europe. Pourquoi déposons-nous ce dossier ? Parce que nous nous sommes entretenus avec les représentants de Bruxelles et que nous avons compris que si nous voulions espérer un financement de Bruxelles, il fallait passer par cette première étape qui consiste à impliquer Bruxelles dans l'étude. C'est donc ce qui est en train de se faire. Cela ne veut pas dire que nous obtiendrons des crédits européens sur le sujet. Nous le souhaitons beaucoup, mais sans ce que nous faisons en ce moment avec nos amis du Conseil régional et des pays voisins, cette procédure au



niveau européen ne pourrait pas être aboutie. Voilà ce que je voulais dire, parce que jusqu'ici nous étions tout à fait en dehors de l'Europe.

### **Olivier KLEIN**

D'accord. Si je vous entends bien et que je résume un peu, nous sommes au tout début d'un processus qui risque d'être long. Monsieur Gressier, vous vouliez dire deux mots.

### **Claude GRESSIER, Conseil Général des Ponts et Chaussées**

Je voulais dire deux mots sur les financements communautaires. Il y a eu, il y a un an et demi, un groupe de travail présidé par l'ancien commissaire Van Miert qui a défini des priorités pour des investissements d'infrastructures sur un réseau trans-européen de transport. Une vingtaine de grands projets ont été sélectionnés à la fois dans l'Europe de l'Ouest et aussi vers les nouveaux pays adhérents de l'Europe de l'Est. Ces infrastructures, qui sont essentiellement des infrastructures transfrontalières, vont faire l'objet d'un financement privilégié de l'Union européenne. Le problème est que pour qu'il y ait un financement un tant soit peu important de l'Union européenne, étant donné que ce sont des projets souvent très coûteux comme par exemple Lyon/Turin et d'autres projets comme la traversée des Pyrénées, il y a des besoins de fonds qui sont tout à fait considérables.

Cela amène donc à une autre question qui est : est-ce que le budget de l'Union européenne sera suffisant pour subventionner ces grands projets ou du moins la partie internationale de ces grands projets ? Avec ceux qui ont été sélectionnés par Van Miert dans lesquels il n'y a pas la LGV PACA, et qui pensent qu'elle n'est pas suffisamment transfrontalière, il y a déjà de quoi utiliser des fonds que l'Union européenne pourra consacrer à ces grands investissements de transport pour les quinze années qui viennent.

Pour la part de l'Etat, je vais en reparler tout à l'heure dans mon exposé. Pour le moment je faisais allusion au fonds communautaire. Pour vous donner une idée, Bruxelles a dit que pour les sections transfrontalières il peut donner 20 %. Certains m'ont dit qu'il faudrait donner 50 %. C'est bien ! 50 % du tunnel de Vannes/Lyon/Turin, cela représente près de 4 milliards d'euros. Donc, rien que ce vœu de Bruxelles tout à fait sympathique est tout de même à 4 milliards d'euros la pièce.

### **Julien LEVEQUE**

Je voulais préciser par rapport à la question que vous avez posée concernant le désengagement financier de l'Etat. Il me semble avoir montré dans un transparent de la présentation que l'engagement financier de l'Etat est tout à fait considérable et est appelé à se développer avec tous les projets qui sont retenus actuellement.

### **De la salle**

Pour compléter ce que vient de dire Monsieur Gressier, rappelez-vous qu'il y a deux versions de l'action de l'Europe. Si on se réfère au fameux *Livre Blanc* de la Commission Delors qui considérait que l'Europe devait être un des moteurs d'un certain nombre d'infrastructures de

transport qui devaient créer la zone européenne par des liaisons faciles, par des échanges, etc. Nous avions là un plan d'investissement avec un emprunt d'environ 100 milliards de francs à l'époque. Il était de dire que l'Europe emprunte et finance, avec cet emprunt et avec les Etats concernés, une infrastructure de transport qu'elle juge vitale pour créer l'Europe au sens des liaisons et des rencontres et des échanges. Or là, actuellement, et Monsieur Gressier l'a dit, nous sommes en restriction de budget. On est en train de descendre le budget au fameux 1 % des recettes, ce qui veut dire que l'on aura un peu moins d'argent. D'après les dernières estimations parues dans la presse, on aurait un peu moins d'argent. Cela veut dire que l'on aurait un peu moins d'argent pour financer.

Je vous signale qu'il y avait un article excellent dans *Le Monde* qui disait que l'Europe annonçait toujours 50 %, et quand on regardait les chiffres, c'était rarement au-delà de 20 %. Donc, effet d'annonce ou réalité, je crois qu'il faut se défier des effets européens. Quant à ce que vous avez présenté tout à l'heure, vous auriez dû aller jusqu'au bout parce qu'il y a un autre graphique qui complète celui que vous avez présenté et qui présente la version de lissage. Quand on parle d'investissements, le schéma que vous avez présenté démontre qu'il est impossible à assumer. On a donc regardé à le lisser. A ce moment-là, si vous le lissez jusqu'à 2035, cela devient plus acceptable.

Dernière chose par rapport à votre intervention, la ligne LGV PACA n'est jamais qu'un avatar de quelque chose qui n'a pas été terminé il y a dix ans, parce que dans le projet initial, la LGV Méditerranée allait jusqu'à Nice. C'était prévu d'aller jusqu'à Nice. Dans le projet initial, il y avait deux branches : une branche allait sur le côté de Perpignan et une branche allait jusqu'à Nice. Nous ne sommes en train, en 2005, que de reprendre ce que nous avons refusé en 1992. Le projet initial a toujours été d'aller jusqu'à Nice, tout simplement parce que la région niçoise en matière de transport de voyageurs se révèle comme un axe *a priori* rentable. On peut estimer quand même qu'une région à forte densité touristique, avec des coûts de transport de plus en plus importants, en ce qui concerne les produits énergétiques comme le pétrole ou le kérosène, fait que le transport ferroviaire se révèle un axe et un outil extrêmement intéressant pour détenir l'accessibilité sur la région.

### **Jean-Michel FOURNIAU, Commission particulière du débat public**

Je voulais revenir sur la question du partage entre l'utilisateur et le contribuable. Si on pouvait réafficher le graphique sur le financement des TGV, tout simplement pour comprendre le changement qui s'est passé dans le système ferroviaire. Ce financement par l'utilisateur a conduit à un endettement de la SNCF. Il est donc de comprendre si au départ on peut considérer qu'il y a ce partage entre usager et contribuable. A l'arrivée, quand on a constitué une dette de 100 milliards de francs qui se retrouve d'une certaine manière à la charge du contribuable en étant passé du côté RFF, on n'a plus tout à fait ce même partage. Si on regarde rétrospectivement, que peut-on dire de cela ?

### **Julien LEVEQUE**

Vous mettez le doigt sur un point assez sensible. C'est la version la plus communément admise qui correspond à la lecture comptable qu'a eue la SNCF de ses recettes et de la façon dont elle les a affectées à ses coûts. A partir des recettes dégagées sur les services TGV, la SNCF a fait le choix de financer l'entretien de l'ensemble du réseau classique, là où il se trouve qu'il aurait dû y avoir

des financements sans doute publics. Par contre, les dettes sont accumulées. Il a fallu les rembourser, mais il n'y avait plus de recettes pour le faire, on en a donc contracté.

J'insiste néanmoins sur les projets qui figurent ici. Les lignes TGV qui sont mises en service ont leur rentabilité et leur pertinence économique. Il y a certes eu des débuts difficiles, notamment pour le TGV Nord où les premières années d'exploitation ont été déficitaires. Les prévisions de recettes ont été un peu trop optimistes. En ce qui concerne l'ensemble des autres relations : le TGV Sud-est est remboursé depuis bien longtemps ; le TGV Atlantique est en très bonne voie pour l'être et manifestement sur le TGV Méditerranée, il n'y aurait pas de souci majeur. L'endettement qui a été transféré à RFF n'est pas tant dû à ces différentes LGV. En tout cas, s'il est dû à ces LGV, il est remboursable par les financements que RFF reçoit des péages de la SNCF. Le fait est qu'aujourd'hui encore, dans la logique du réseau, RFF attribue une part importante des péages au financement du réseau classique et la dette qu'il a reçue de la SNCF demeure et ne peut pas être remboursée.

### **Olivier KLEIN**

Nous avons dans la salle un certain nombre de personnes compétentes de RFF et de la SNCF ; vous confirmez que cette dette dont on parle est issue du réseau classique. C'est ce que j'ai cru comprendre.

### **Patrick PERSUY, Réseau Ferré de France**

Je ne répondrai peut-être pas complètement à la question, mais ce qui est frappant c'est que nous avons quand même deux logiques de financement différentes de l'infrastructure ferroviaire. Une logique qui est celle de la SNCF et qui finançait les investissements ferroviaires à partir des ses ressources. RFF a été créé en 1997 sur une autre logique. Ce sont bien deux logiques différentes. La logique de RFF est de préciser que RFF ne peut financer une infrastructure ferroviaire que dans la mesure où les recettes dégagées, les recettes nettes, lui permettront de rembourser l'emprunt qui a été fait. Nous sommes donc sur une logique complètement différente. Peut-on dire que c'est le contribuable qui ne paie pas dans un cas et qui ne paie pas dans l'autre ? Ce n'est pas la logique de financement qui de toute façon fait que ce n'est pas le contribuable qui paie. En définitive il y a deux parties : il y a l'usager par le biais du prix du billet ou il faut transférer, selon des modalités qui peuvent être différentes à des collectivités, ce que ne paie pas l'usager.

Dans le cadre de la SNCF, il y avait donc un déficit d'exploitation et une aide de l'Etat sous des formes diverses au rééquilibrage du bilan. Dans le cas de la logique de l'article 4, il n'y a non pas des aides publiques pour rééquilibrer les choses, mais pour financer cet investissement. Ensuite, s'il n'y a pas eu d'erreur dans les estimations, la ligne est ensuite équilibrée en termes d'exploitation. Je crois que ce sont deux logiques très différentes. Ce qui ne veut pas dire que ce que dit Monsieur Lévêque est faux. Pas du tout. Je crois qu'il y a bien cumul des deux. Nous avons commencé, c'est assez logique, par les LGV les mieux équilibrées et les plus rentables, et au fur et à mesure que se développe le programme, nous sommes sur des LGV qui manifestement n'auront pas les niveaux de fréquentation que pouvaient avoir les premières lignes à grande vitesse.

**Olivier KLEIN**

Merci.

**Michel LEBOEUF, SNCF**

Je confirme qu'effectivement les lignes à grande vitesse ont été construites dans un ordre de rentabilité décroissant (sud-est, Atlantique). Je ferai une parenthèse sur le nord, parce que les prévisions du trafic transmanche ont été surestimées par rapport à ce qu'a été la réalité. Par ailleurs, il y a les problèmes de financement du tunnel sous la Manche. Si on voulait regarder les infrastructures globalement et pas simplement sur le périmètre SNCF, cela changerait un peu la vision des choses. Effectivement, les premières lignes étaient les plus rentables. Si ce qui a été dit est vrai, on ne peut alors que s'en féliciter côté SNCF, parce que cela voudrait dire que l'on paie le coût complet de l'infrastructure et que par conséquent il n'y a pas de raison d'augmenter les péages sur ces lignes-là.

Je nuancerai quand même un peu les propos de l'orateur, parce qu'à l'époque où la SNCF était seule, elle recevait quand même une contribution aux charges d'infrastructures qui était loin d'être négligeable. Elle recevait à peu près 11 milliards de francs à l'époque pour l'entretien du réseau classique. Aujourd'hui, c'est vrai que les lignes que l'on a en projet ou que l'on construit n'ont pas du tout la même mentalité que les premières lignes. Par conséquent, comme l'a dit Monsieur Persuy, il est donc nécessaire de faire appel à des subventions, qu'elles viennent de l'Etat, des collectivités territoriales ou de l'Europe.

Ce que l'on peut dire aujourd'hui, c'est que l'utilisateur ne peut pas payer, même avec des augmentations de tarif qui doivent rester raisonnables. Pour que le fer soit toujours compétitif, notamment vis-à-vis de l'avion, l'utilisateur ne peut pas payer assez pour que l'on rembourse complètement les infrastructures.

**Olivier KLEIN**

Monsieur Molinari.

**Jacques MOLINARI, GIR Maralpin**

Jusqu'à présent les exposés font état de lignes nouvelles considérées indépendamment du système ferroviaire. Cela me paraît une grave erreur, surtout dans le cadre de ce débat. Cela fait deux mois maintenant que tous les acteurs se sont appliqués à montrer que cette ligne était intéressante, certes, mais qu'elle était surtout d'un intérêt primordial en matière d'aménagement du territoire. C'est-à-dire que cette ligne nouvelle vient en complément de ligne historique et que la réalisation de cette ligne nouvelle permet d'offrir un RER gratuit à ces grandes villes qui souffrent de l'asphyxie automobile. Il y a donc là des considérations à prendre en compte. C'est-à-dire qu'il s'agit d'aménagement du territoire, que la ligne nouvelle n'a pas une rentabilité importante, mais qu'elle est d'un intérêt primordial pour la survie de la conurbation de la région PACA. Peut-être faudrait-il prendre en compte cet aspect-là. Peut-être faudrait-il cesser de considérer les lignes comme isolées dans un système purement LGV, mais les considérer dans le système ferroviaire en totalité.

**Olivier KLEIN**

Merci. Une main s'est élevée tout au fond.

**Eric POURCHIER, Coordination Associative Provençale pour le Respect de l'Environnement**

C'était pour une question et non pas une réponse. Je voudrais savoir pour quelle raison nous ne sommes pas en mesure d'avoir ne serait-ce qu'une indication grossière sur les concours potentiels des différents financeurs, sur une part ou même sous forme de pourcentage entre ce que l'État serait susceptible de payer, ce que l'Europe serait susceptible de payer et ce que les différentes collectivités territoriales seraient susceptibles de payer. Sommes-nous dans un scénario où les écarts sont grands au point que certains gros financeurs (par exemple Marseille/Provence/Métropole) pourraient ne rien financer du tout si le tracé venait à ne pas les satisfaire ? Pourquoi ne peut-on pas dire que ce projet sera financé à 5 à 20 % par RFF, 5 à 25 % par Marseille, etc. ? Y a-t-il une raison technique ? N'y a-t-il qu'une raison politique ? Pourriez-vous nous éclairer sur cet aspect qui nous intéresse en tant que défenseurs de l'environnement, mais aussi en tant que contribuables nationaux, régionaux et marseillais pour certains ?

La deuxième question s'adresse à la salle. Si des représentants des collectivités sont présents – ce dont on pourrait se féliciter – pourraient-ils éventuellement nous éclairer sur cet aspect ?

**Olivier KLEIN**

Une partie de la réponse est que nous allons faire parler un certain nombre de nos intervenants qui vont apporter quelques éléments de réponse, vraisemblablement pas tous parce que le financement n'est pas bouclé et ce serait mentir que de vous dire au pour cent près la participation de tel ou tel acteur.

Nous pouvons peut-être interroger RFF sur les études du projet ; combien montrent-elles que les usagers peuvent financer du projet ?

**Patrick PERSUY**

Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à l'ensemble de la question, mais du point de vue de RFF et du point de vue de l'estimation de la participation financière de RFF à un projet de ce type-là, il faut que le projet soit suffisamment avancé pour que l'on puisse avoir une estimation suffisamment fiable du coût de ce projet. C'est le premier élément important. Ce que je sais, c'est que l'on est encore très en amont du projet ; il y a de nombreuses discussions ; et que l'on est en mesure d'avoir une évaluation relativement grossière du coût d'un tel projet.

Le deuxième élément nécessaire pour estimer la participation que pourrait apporter RFF à un tel projet, c'est d'avoir une vision des dessertes qui seront mises en place grâce à cette nouvelle ligne. C'est donc toute une réflexion sur les dessertes en fonction du projet, ses caractéristiques techniques, du temps de transport et de certaines évaluations de l'évolution du ferroviaire en général.

Cela m'amène beaucoup plus loin. Cela suppose que pour passer des dessertes et des dessertes supplémentaires à la fois sur la ligne, mais aussi des dessertes supplémentaires engendrées sur le réseau existant – un des participants avait mis l'accent sur le fait qu'il y a une différence entre une notion de ligne et une notion de réseau – il est nécessaire que l'on compare deux situations. La première serait qu'il n'y pas de projet LGV PACA. Quel serait le réseau, quelles seraient les dessertes s'il n'y avait pas de projet ? La deuxième est que ce projet existe. Nous allons raisonner par différence entre une situation que nous appelons une situation de projet, et une situation qui est une situation de référence, c'est-à-dire une situation sans projet.

Notre situation financière au projet est donc bien en fonction de ce qui se passe sur la ligne elle-même, mais aussi des effets que ce projet a eu sur le réseau ferroviaire de manière générale. Il faut le mesurer, mais cela a un effet de synergie sur le réseau existant. Ce sont des éléments qui ne peuvent être traités que lorsque le projet est suffisamment avancé. Actuellement le projet n'est pas suffisamment avancé pour que l'on soit en mesure de fournir un niveau de participation qui ait un quelconque intérêt. Je ne voudrais pas vous laisser sur votre faim non plus, parce qu'en disant cela je ne vous donne aucune indication sur ce que pourrait faire RFF dans un projet de ce type-là. Nous travaillons sur d'autres LGV. En règle générale, sur les LGV sur lesquelles nous travaillons actuellement, nous sommes sur des niveaux de participation qui sont environ de 10 à 15 %.

Là encore, dans la manière dont RFF envisage sa participation, il y a le Cap-d'Ail (?) avec un certain nombre de risques pris par RFF et qui font donc prévoir un calcul des participations, et il y a toute une dynamique de partage de risques. Qui prend un certain nombre de risques ? Il est bien évident qu'à partir du moment où RFF est protégé d'un certain nombre de risques, à ce moment-là sa participation n'a pas à prendre en compte ces risques. C'est toutes les possibilités de marges de manœuvre qu'il peut y avoir dans les discussions ou les réflexions sur la participation de RFF.

Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. C'est-à-dire que le Cap-d'Ail (?) c'est sur les LGV où nous avons un niveau de participation de 15 %. Nous sentons bien qu'il y a des curseurs qui permettent d'augmenter et de diminuer cette participation, mais c'est de l'ordre de quelques pour cent. Ça n'est de toute façon pas cela qui permet de boucler un financement.

**Olivier KLEIN**

Michel Croc.

**Michel CROC, Réseau Ferré de France**

Je voudrais rajouter un élément qui n'est pas traité aujourd'hui. Avant de savoir comment nous allons financer un projet, c'est-à-dire combien va mettre tel ou tel acteur, il faut déterminer si le projet est socio-économiquement intéressant. Dans notre dossier, au stade où nous en sommes, c'est ce que nous avons mis. Pour juger de l'opportunité du projet, il faut voir s'il a un intérêt pour la société, pour les voyageurs, pour la protection de l'environnement, indépendamment de savoir qui va payer quoi exactement. C'est donc bien volontairement que nous n'avons pas évoqué le financement dans le dossier et c'est bien opportunément que la Commission a organisé cette réunion pour approfondir ce point-là. Comme qui va à la chasse, perd sa place, je vais rester debout.

**François LEBLOND**

Après les propos de Monsieur le Directeur financier de RFF, je voudrais faire deux ou trois observations. Monsieur le Directeur, vous avez décrit la situation juridique des finances de RFF, j'ai été président autrefois d'une société d'autoroute, je crois que l'on est rigoureusement dans le cas aujourd'hui où les autoroutes ne font plus appel à l'adossement. Nous avons séparé la SNCF et RFF et c'est de fait une façon de régler définitivement le problème qui était celui de l'adossement dans la SNCF de certaines lignes par rapport à d'autres moins « équilibrables ». En réalité, nous sommes donc exactement dans le même schéma. Je crois qu'il faut le rappeler.

Je voudrais faire une observation à notre ami qui a fait un exposé extrêmement brillant. J'ai été choqué, personnellement, qu'il nous mette à peu près sur le même plan que le TGV Est. Le TGV Est c'est un TGV qui passe dans des déserts. Il est probablement nettement moins coûteux dans la réalisation que celui que nous proposons de faire, mais qui a aussi des perspectives de clientèle qui ne sont pas du tout les mêmes. Je trouve que ce parallèle entre les deux n'est pas très intéressant, parce que ces deux sujets sont radicalement différents l'un de l'autre. Voilà ce que je voulais dire à ce stade du débat.

Pour répondre à ceux qui parlent des participations des collectivités territoriales, je voudrais rappeler quand même que lorsque l'on a mis en place le débat public, toutes les grandes collectivités territoriales de la région ont accepté de financer ce débat public. Elles ont donc toutes apporté un concours financier. Si elles l'ont apporté, c'est bien qu'elles avaient le souhait que les choses aillent plus loin et que, compte tenu naturellement de tous les équilibres que nous ne connaissons pas aujourd'hui, il est évident que ces collectivités ne peuvent se désintéresser financièrement de sujet. Je crois que l'on ne peut pas en dire plus pour le moment, mais il faut bien rappeler à ceux qui sont dans la salle que les collectivités publiques se sont engagées très fortement et beaucoup plus au coude à coude que ce que l'on pourrait imaginer à la lecture de certains journaux.

**Olivier KLEIN**

Parce que nous venons d'en parler, peut-être pouvez-vous nous préciser la répartition du financement des 4 millions d'euros des études et du débat public entre les différents partenaires, dont RFF et les partenaires de la région.

**Bernard GYSSELS, Réseau Ferré de France**

Effectivement, sur le débat public et les études préalables qui ont été menés dix-huit mois auparavant, c'est une convention de financement qui a été élaborée avec l'Etat, la SNCF, RFF et le Conseil régional, les trois Conseils généraux et les trois communautés d'agglomération de Marseille, Nice et Toulon. C'est donc 4 millions d'euros qui se répartissent : 25 % à l'Etat ; 25 % à RFF ; 20 % à la région ; le reste étant partagé entre les six collectivités territoriales que je viens de désigner.

**Jean-Michel FOURNIAU**

On peut tout de suite rajouter qu'évidemment cette répartition ne préjuge pas de la répartition qui pourrait être celle du financement des travaux eux-mêmes qui ne sont pas du tout du même ordre de grandeur.

**Bernard GYSSELS**

Oui, puisque pour l'instant l'Europe n'a pas participé.

**Olivier KLEIN**

Nous avons deux interventions.

**Christine CESARI-GEIGER, Agence des déplacements des Alpes-Maritimes**

Je ne représente pas une collectivité, mais nous sommes chargés de porter un peu le dossier LGV pour l'ensemble des collectivités des Alpes-Maritimes. Ce que je voulais dire c'est que dans les Alpes-Maritimes, il y a une volonté très claire dans l'ensemble des collectivités de voir aboutir ce projet. Il y a donc déjà eu des déclarations très fortes d'un certain nombre d'élus, notamment le président du Conseil général qui a donné son accord de principe pour une contribution à ce projet. Comme cela a été dit tout à l'heure par Monsieur Molinari, nous attendons la grande vitesse. Nous attendons une nouvelle ligne ferroviaire également pour redéployer les autres infrastructures, pour faire du TER, alors qu'aujourd'hui c'est saturé, pour désengorger l'aéroport et pour permettre ainsi d'avoir des potentiels de développement pour le tourisme qui est l'activité numéro 1. L'investissement semble donc important pour l'ensemble de nos collectivités.

En revanche, il est beaucoup trop tôt, bien évidemment, pour dire ce que l'on pourrait financer. D'abord parce que nous ne connaissons pas le coût. Ensuite, parce qu'il nous semble qu'il y a un sujet à creuser beaucoup plus, celui du potentiel de clientèle qui ne nous semble pas totalement exploré, notamment sur l'aspect touristique. Il nous semble intéressant aussi de regarder ce que cela pourrait donner si demain nous allions vers l'Italie et si nous avions des clientèles plus importantes liées notamment aux échanges en ces grandes métropoles de l'arc méditerranéen. Ce qui n'est jamais pris en compte par les calculs qui nous sont proposés.

Si l'opportunité du projet est actée et si des décisions sont prises, il faudra qu'il y ait des expertises que l'on mènera tous ensemble au niveau des grandes collectivités pour savoir quel est le coût réel, ce que cela rapporte et où nous pouvons nous positionner là-dedans. Nous avons fait le rapprochement avec le TGV Méditerranée qui a été quasiment financé que par la SNCF et un peu par l'Etat. Ce que nous faisons aujourd'hui c'était la troisième branche du TGV Méditerranée et à l'époque il me semblait qu'on disait que cette troisième branche, non seulement ne pénalisait pas le projet du TGV, mais au contraire apportait un certain nombre de recettes importantes. Je crois qu'il faudra aussi revoir le dossier dans ce cadre-là.



**Olivier KLEIN**

Merci. Monsieur Lebœuf, c'est la dernière intervention de cette première partie. Nous allons passer à la seconde partie, mais nous y sommes quasiment déjà. Nous parlons déjà des mêmes thèmes. Nous allons simplement renouveler la tribune.

**Michel LEBŒUF**

Ce n'est pas à proprement parler une intervention, c'est juste une précision sur le financement du débat public. La SNCF n'a effectivement pas déboursé d'euros en argent frais, mais a apporté gratuitement toutes ces études de dessertes, d'analyses des gares, etc. Cela représentait en gros 500 000 euros. Il n'est peut-être pas inutile de rappeler qu'elle contribue largement.

**François LEBLOND**

Juste un mot sur la question du partenariat public-privé. Je sais que cette question sera abordée tout à l'heure, mais je voudrais dire que l'on se situe dans un dossier qui est à la fois difficile juridiquement et financièrement. On se trouve exactement dans le cadre de l'ordonnance sur les PPP qui prévoit que quand un dossier est difficile juridiquement et financièrement, qu'il est original, on a la possibilité d'engager la procédure préalable du partenariat public-privé. Cette procédure ne mène pas forcément au partenariat public-privé, mais s'appelle le dialogue compétitif. J'aimerais que ce sujet soit abordé dans la suite de cette réunion, parce que c'est vrai que sur ce thème-là l'association que je préside aura beaucoup de choses à dire.

**Olivier KLEIN**

Nous allons procéder tout de suite au renouvellement de la tribune. J'appelle d'abord nos deux intervenants, Monsieur Gressier et Monsieur Vandevoorde, à gagner la tribune, ainsi que les membres de la table ronde qui va suivre, Monsieur Guillelmet, Monsieur Lebœuf et Monsieur Persuy.

## 2<sup>ème</sup> partie – Comment finance-t-on les infrastructures ?

### I. Le contexte actuel du financement public des infrastructures et son évolution

**Claude GRESSIER, Conseil Général des Ponts et Chaussées**

Je vais sans doute reprendre un certain nombre d'éléments sur les problèmes de financement et la façon dont s'étudie actuellement le financement. Je vais partir des tables de la loi. C'est l'article 4 du décret sur le statut de RFF qui indique clairement : « *RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, 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'amortissement de cet investissement* ». Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'en 1997 l'Etat a créé RFF, constatant que la SNCF avait une dette globale considérable et notamment une dette d'infrastructure tout à fait importante de l'ordre de 20 milliards d'euros. Cette dette d'infrastructure était effectivement due en partie aux LGV, mais elle était aussi due aux investissements, y compris aux investissements de grosse réparation sur le réseau existant. Autant on peut dire que les investissements faits sur les LGV étaient dans l'ensemble remboursables par les recettes venant de ces LGV, il n'en était pas de même pour les autres investissements et notamment les investissements faits sur le réseau classique, y compris les investissements de régénération.

L'Etat a donc voulu que cette situation ne se reproduise plus. Il a donc mis en place un nouveau schéma financier de RFF dans lequel RFF se finance majoritairement par les péages d'infrastructures. RFF reçoit de l'Etat une dotation pour la régénération de l'ensemble des lignes existantes. C'est l'Etat qui paie à 100 % la régénération des lignes existantes avec une dotation qui est de l'ordre de 900 millions d'euros. L'Etat a donc inscrit cette clause dans le décret sur le statut de RFF, pour justement que ce soit *a priori* au fur et à mesure des investissements que les subventions nécessaires soient données à RFF et que l'on n'ait pas un jour un stock considérable de dettes difficilement remboursables et vis-à-vis desquelles on se retrouverait devant un problème comme celui rencontré dans les années 1990.

Que veut donc dire « pas de conséquence négative » ? Cela veut dire que RFF regarde le coût de la ressource, qui est actuellement de l'ordre de 4,75 à 5 %, et y ajoute une prime de risque établie de façon forfaitaire à trois points. Trois points, c'est important. C'est quelque chose qui représente un montant tout à fait important. Ces risques existent et il faut bien les analyser. Malheureusement, certains de ces risques se réalisent : des surcoûts, des insuffisances de trafic, etc.

Je ne vais donc pas rentrer dans le détail du processus d'évaluation financière, mais j'ai voulu le mettre là parce qu'il montre que RFF regarde bien, sous l'œil vigilant de sa tutelle, le problème au niveau de l'ensemble du réseau et non pas au niveau d'une ligne donnée. C'est bien l'ensemble du réseau, dans une situation de référence, puis dans une situation de projet, qui est impacté. Il faut définir les situations de référence. Il faut construire la base de données. Il faut regarder les nouvelles missions ; les missions existantes qui se développent peu à peu, au fur et à mesure de l'évolution naturelle du trafic. Il faut en faire le bilan différentiel sur l'ensemble du réseau, c'est-à-dire pas seulement sur la ligne, mais aussi sur la ligne elle-même, parce qu'il y a les TGV, mais il peut y avoir aussi des TERGV (Transports express régionaux sur ligne à grande vitesse). Il est clair

que la région qui décide de faire ces TERGV va payer un péage d'infrastructure sur la ligne à grande vitesse et que ce péage doit être compris dans les recettes de RFF, ce qui vient en diminuant d'autant la subvention demandée. De même, s'il est clair que sur les lignes classiques libérées par les TGV il y a une diminution des péages du TGV, en revanche il peut y avoir augmentation du nombre de trains de fret et des TER, ce qui rapporte également un certain nombre de recettes.

C'est donc bien l'ensemble des nouvelles missions ; missions sur la ligne à grande vitesse et missions sur l'ensemble du réseau, y compris les lignes classiques connexes ; qu'il faut regarder et que RFF regarde. C'est le bilan différentiel d'ensemble qui sert à calculer le montant supplémentaire des péages que va encaisser RFF et donc sa contribution au projet.

Après, vient l'analyse de risques. Je voudrais simplement dire deux choses. Il y a deux grands secteurs de risques : le trafic et les coûts. En ce qui concerne le trafic, il faut revenir à la distinction que faisait tout à l'heure Monsieur Lévêque entre le coût pour le contribuable et le coût pour l'utilisateur. Il est clair que si on augmente le prix du billet de train pour l'utilisateur, cela rapporte des recettes complémentaires, mais il y a une élasticité. C'est-à-dire qu'à partir du moment où le coût du billet est augmenté, il y a une diminution de la clientèle, avec un taux d'élasticité de l'ordre de 0,7. C'est-à-dire que cela dépend aussi de la concurrence avec l'avion. Enfin, disons que si le tarif augmente de 10 %, il y a 7 % d'utilisateurs en moins. Je dis cela à la louche, mais c'est un ordre de grandeur. Cela veut donc dire malgré tout que l'on ne peut pas complètement jouer et faire n'importe quoi avec le tarif demandé aux clients. Et, bien évidemment, le coût d'investissement, le coût d'exploitation, le coût de renouvellement, tout ceci présente effectivement des risques que RFF essaie d'analyser et de « probabiliser » au départ.

Quels sont les principaux risques ? On a essayé de les recentrer là-dessus. La durée de réalisation, les coûts de construction, tous les risques liés aux coûts d'exploitation et à la gestion des circulations, les coûts de maintenance et de régénération, les risques de trafic. Mais il ne faut pas oublier les coûts de financement, les risques de taux qui existent toujours. Donc, cela fait toute une série de risques que RFF est bien obligé, dans une optique saine de gestion, de bien prendre en compte. On arrive donc finalement aux paramètres à prendre en compte.

Il y a les recettes d'un côté. On part de la recette par voyageur. On a le nombre de voyageurs et le remplissage des trains, les silhouettes des trains et le nombre de circulations, tant sur la ligne LGV que sur la ligne classique. Sur l'ensemble du réseau, on regarde ce qui se passe en amont. Pour donner un exemple, s'il y a des trains supplémentaires par rapport à la situation d'aujourd'hui qui vont aller de Paris à Nice, ces trains vont payer des péages entre Paris et Lyon. Donc, cela fait autant de péages en plus que RFF compte dans ses recettes. Donc, ce n'est pas seulement la ligne PACA et les lignes existantes autour. C'est aussi tout ce qui se passe en amont, y compris relativement loin amont, et qui peut rapporter des recettes complémentaires à RFF.

Et de l'autre côté, il y a les dépenses (coûts d'exploitation, charges d'investissement), et on obtient la capacité contributive de l'ensemble des systèmes ferroviaires. On pourrait distinguer la SNCF d'un côté et RFF de l'autre, mais par simplification, j'ai fait ce graphique avec ce qui donne la capacité contributive. A noter que cette capacité contributive est indépendante du coût du projet puisqu'elle est directement liée aux recettes. Si le projet vaut x, cela veut dire que RFF participera à 15 %, au hasard. Si le projet augmente de 30 %, la participation de RFF ne sera plus de 15 %. Elle sera de l'ordre de 10 %. Elle n'augmentera pas en valeur absolue puisqu'elle est indépendante du coût de construction. D'où l'intérêt de regarder et d'analyser qui est le mieux à même de prendre un certain nombre de risques pour essayer de les faire prendre par ceux qui sont les mieux placés pour

les prendre. Dans les montages actuels classiques, on a l'ensemble des risques qui sont pris de fait par RFF en liaison avec la SNCF qui prend sa part importante de risque de trafic. On peut imaginer, avec ce que j'ai appelé une société de projet individualisée au sein de RFF, des appels d'offres globaux de conception et de construction dans lesquels le partenaire (les entreprises de travaux publics) font une offre d'ensemble pour livrer une ligne clé en main. Ce sont eux qui prennent, à ce moment-là, le risque de coûts de construction. Le fait qu'ils le prennent ne signifie pas qu'ils ne peuvent pas payer, bien évidemment. Mais il n'y a pas à le prendre deux fois. C'est-à-dire que si on va vers ce type de solution, à ce moment-là, il ne faut plus compter ce risque de coûts de construction dans la participation de RFF. On peut aller plus loin avec un montage de contrat de partenariat dans lequel le partenaire prend non seulement le risque de conception-construction, mais aussi le risque d'entretien, de régénération voire de financement, sans prendre pour autant nécessairement le risque de trafic. A ce moment-là, l'entreprise de travaux publics, sous le contrôle de RFF et de la SNCF, décharge RFF du risque de construction et du risque d'entretien et de régénération. Concernant le risque de trafic, je ne suis pas sûr qu'un partenaire le prenne facilement parce qu'il n'a aucun levier d'action pour cela. Mais pourquoi est-ce que l'Etat et les collectivités locales n'accepteraient-ils pas de prendre éventuellement en main une partie de ce risque de trafic ? Cela se discute mais ce n'est pas impossible. Et puis, j'ai cité pour mémoire la concession pour laquelle c'est, comme pour les autoroutes, le partenaire qui prend l'ensemble des risques, y compris le risque de trafic. Mais ceci ne paraît pas adapté au cas des infrastructures ferroviaires.

Je voudrais dire simplement que le fait de transférer à des entreprises privées, qui ont l'habitude, dont c'est le métier de faire à la fois des infrastructures et de les entretenir, est quelque chose qui va être nouveau en termes de PPP dans le secteur ferroviaire. C'est vraiment l'habitude dans le système autoroutier, mais on voit qu'elles sont extrêmement performantes. Monsieur Lévêque a dit tout à l'heure que l'adossé était fini, c'est-à-dire le fait de payer les nouvelles autoroutes avec les anciennes en allongeant éventuellement les durées de concession. L'autoroute en question est un sujet individualisé qui doit avoir son propre équilibre, éventuellement avec une subvention. Le montant des subventions demandées a été d'une proportion nettement inférieure à ce que l'Etat craignait. Pour citer deux exemples qui ont été attribués aujourd'hui et qui sont sur la place publique, pour l'autoroute A19 au sud d'Orléans, le concessionnaire a demandé une contribution des pouvoirs publics qui est le tiers de ce que nous pensions devoir donner (80 millions d'euros au lieu de 240-250). Quant à l'autoroute – un petit tronçon – directe entre Annecy et Genève, il a demandé zéro alors que nous craignons devoir verser environ 150 millions d'euros.

Tout ceci pour dire que l'ingénierie financière et le savoir-faire des entreprises peut permettre de faire un certain nombre de gains. J'ai essayé de récapituler ces gains là-dessus : les gains potentiels, les contrats de partenariat, faire jouer la concurrence, mieux évaluer et valoriser les risques, renforcer les incitations à la performance. Mais il y a des inconvénients. Il y a des procédures qui sont assez complexes, et il peut y avoir un surcoût de financement des partenaires empruntant sur le marché plus cher que les collectivités publiques.

Je voudrais maintenant aborder la question suivante : comment l'Etat finance-t-il ses infrastructures ? Depuis le CIADT du 12 décembre 2003, une grande novation dans les financements de l'Etat puisque, pour la première fois, a été instituée l'Agence de financement des infrastructures de transport françaises. Cette Agence a pour objectif de financer la part de l'Etat dans les grandes infrastructures (autoroutières, portuaires, autoroutes de la mer, liaison à grande vitesse). La part de l'Etat, c'est souvent 50 %, hors financement de l'Europe. Cette Agence a deux ressources majeures. La première, c'est les dividendes apportés par les sociétés d'autoroute à capitaux publics qui versent à l'Etat des dividendes. Elles versent des dividendes d'autant plus que,

comme il n'y a plus le système de l'adossement, leur dette est en train de se résorber peu à peu. Donc, jusqu'à la fin de leur concession – la plupart des concessions vont arriver à échéance dans les années 2030-2035 –, elles versent des dividendes à l'Etat, et ces dividendes sont reversés immédiatement à l'Agence de financement des infrastructures de transport. Aussi, ces sociétés d'autoroute paient une redevance domaniale qui est également versée à l'Agence. Cette Agence a la possibilité d'emprunter dans des limites qui sont les limites des dividendes futurs. C'est-à-dire qu'il y a un plan de financement de l'Agence qui a été établi pour les années 2004 à 2012. Pour ces années 2004 à 2012, l'ordre de grandeur, c'est que l'Agence devrait disposer de 8 milliards d'euros, c'est-à-dire à peu près 1 milliard d'euros par an. Sur ces 8 milliards d'euros, il y en a à près 4,8-5 milliards qui vont venir des sources que j'ai indiquées (dividendes, redevances domaniales). Et le reste pourrait être emprunté à valoir sur les dividendes des années ultérieures.

Donc, avec ce mécanisme, l'Etat s'est mis en mesure d'une part de faire profiter... Dans le programme indicatif de travaux de l'Agence de financement des infrastructures, 75 % des dépenses concernent les infrastructures ferroviaires, environ 20 % concernent les infrastructures routières. Et le reste, c'est du portuaire ou des subventions pour les autoroutes de la mer. C'est la première qu'on instaure un transfert financier de la route vers le rail. C'est vraiment la première fois qu'on fait ce... Cela ne résout pas tous les problèmes car, malgré tout, les ressources de l'Agence ne sont pas extensibles à l'infini, mais cela donne un certain nombre de perspectives qui sont sans commune mesure avec les financements qu'avait consentis l'Etat pour l'ensemble des infrastructures de transport. Encore une fois, cela ne résout pas tous les problèmes, mais l'Etat s'est doté d'un outil intéressant, relativement performant pour financer un programme non négligeable.

Je voudrais terminer en remontrant la courbe de l'audit. On voit bien qu'il y a des projets classiques qui coûtent déjà beaucoup d'argent. Et dès qu'on atteint des projets avec des tunnels très longs comme Lyon/Turin – c'est hors subventions éventuelles de l'Union européenne –, il est clair que suivant le sort et le montant des subventions que l'Union Européenne donnera pour ce type de projet, cela donnera plus ou moins de facilités à l'Agence de financement des infrastructures de transport.

Voilà ce que je voulais dire pour essayer de clarifier, dans une certaine mesure, notre débat de ce soir.

### **Michel CROC**

On avait parlé, lors de la création de cette agence, de la doter d'une ressource qui aurait été un péage pour les poids lourds en dehors du réseau autoroutier concédé.

### **Claude GRESSIER**

Oui, c'est exact. J'ai oublié de le mentionner. Dans l'audit, nous sommes partis de deux constatations. Comme l'a rappelé Monsieur Lévêque tout à l'heure, sur autoroutes à péage, les poids lourds et les autres véhicules paient un coût censé couvrir à peu près leurs coûts d'infrastructure, sauf dans les zones sensibles ou dans les zones urbaines. Ce n'est pas le cas lorsqu'il n'y a pas de péage. Il faut reconnaître que nous sommes un des grands pays qui a le réseau le plus important d'autoroutes à péage, mais d'autres autoroutes ne sont pas à péage. D'où l'idée qu'on avait eue de compléter les péages, au moins pour les poids lourds, sur un certain nombre d'itinéraires autoroutiers ou équivalents qui ne sont pas actuellement à péage. Ceci est toujours à

l'étude. Mais pour le moment, aucune décision formelle n'a été prise. Il y a plusieurs problèmes qui se posent. On avait buté sur des problèmes de coût de perception. Le coût du contrôle était extrêmement important. Je pense que, dans les années qui viennent, on va pouvoir tirer les conséquences de la technologie mise sur place, notamment en Allemagne, pour voir si on peut... Il n'y a pas que l'Allemagne. La Grande Bretagne a aussi un certain nombre de projets, d'autres pays également. Les sociétés d'autoroutes en France sont en train de développer le passage des poids lourds sans s'arrêter, le télépéage qui n'existe pas encore. Il y a donc un certain nombre de progrès technologiques qui sont à faire pour permettre de créer... Encore une fois, indépendamment des problèmes politiques, des problèmes de la profession routière, etc. Mais il faut qu'il y ait déjà un coût de perception qui ne soit pas trop handicapant. Pour donner un exemple, nous avons fait des calculs dans une mission complémentaire dans laquelle le coût de perception était de 40 % de la recette. 40 % de la recette brute en coût de perception, honnêtement, cela ne valait pas le coup. Cela ne veut pas dire que ça ne se fera pas. L'idée est toujours en train d'être creusée, mais il faut qu'elle soit creusée avec un coût de perception et de contrôle qui soit acceptable et qui laisse l'essentiel de la recette dans les caisses de l'Agence.

Le deuxième obstacle que vous mentionniez (est législatif. La mise en place d'un péage sur le réseau routier non concédé implique une évolution de la loi et donc un vote au Parlement)

### **De la salle**

Vous avez évoqué les financements de l'Agence. Y a-t-il d'autres types de financement de l'Etat que les financements de l'Agence ? Notamment, comment sont financés les contrats de plan et de la région en matière ferroviaire ?

### **Claude GRESSIER**

Que ce soit en matière ferroviaire ou en matière routière, les contrats de plan pour les petites opérations vont se poursuivre avec des financements de l'Etat budgétaires classiques année après année, qui vont à la vitesse des lois de finance. Cela va se poursuivre pour les investissements (*inaudible*).

Là, il s'agit des très grandes infrastructures. Il y a donc une liste exhaustive, et heureusement. Sinon, on serait tenté de demander à l'Agence plus qu'elle ne peut financer. Il faut donc qu'il y ait une programmation assez stricte.

## **II. L'organisation du financement des lignes à grande vitesse avec les collectivités territoriales**

### **Patrick VANDEVOORDE, Caisse des Dépôts et Consignations**

Juste quelques compléments par rapport à ce qu'a dit Claude Gressier. Je crois que le but est plutôt d'alimenter le débat. Je rappelle juste quelques éléments du contexte. C'est une vision du financement des lignes TGV. Je rappelle le contexte des grandes infrastructures très coûteuses, mais qui sont une nécessité pour assurer l'équilibre du territoire et pour assurer la poursuite de la croissance économique. Le CIADT de décembre 2003 a créé des besoins de financement tout à fait considérables. Le contexte économique est particulièrement contraignant, avec un taux de chômage

élevé, une dette publique à un niveau déjà très élevé, des déficits budgétaires, la constatation que les opérations les plus rentables ont certainement déjà été réalisées, même s'il faut regarder la courbe qu'on a vue tout à l'heure avec précaution. Je suis quand même un peu étonné que, comme par hasard, tout ce qui a déjà été fait avait des taux de couverture qui frisaient les 95 %.

On a parlé de la création de l'AFITF. C'est incontestablement un élément positif, ne serait-ce que parce que les ressources de l'AFITF sont quand même très croissantes. Il est évident que les sociétés autoroutières ne pourront croître autant. On constate que les collectivités territoriales sont de plus en plus sollicitées.

Quand on regarde plus précisément le financement des infrastructures, que constate-t-on sur les infrastructures ? D'une part, c'est la partie très largement prépondérante du projet. D'autre part, on voit qu'on est confronté à un certain nombre de difficultés. La maîtrise des coûts est particulièrement difficile, les prévisions à long terme sont incertaines. Quand ces opérations ont une rentabilité, elle est souvent en faible et, en tout état de cause, elle est à très long terme. Force est de constater que la SNCF est réticente à s'engager dans la durée. Je crois qu'on ne peut pas lui dire qu'il y aura peut-être une ouverture à la concurrence et qu'il faudrait qu'elle s'engage dans 40 ou 50 ans en termes de location de (*inaudible*). Je le comprends bien. On a évoqué tout à l'heure l'obligation de RFF de maintenir l'équilibre de ses comptes.

Tout cela, ce sont des constats. Concrètement, cela aboutit au fait que les projets nouveaux ont des subventions publiques maximisées par construction. Cela a contribué à résoudre le problème de l'explosion de la dette ferroviaire. Du coup, cela a aussi provoqué une explosion du besoin de financements publics. Donc, les collectivités locales sont de plus en plus sollicitées. Elles sont exposées à des risques de surcoût. Elles n'ont pas toujours de retour financier direct sur les affaires (*inaudible*).

Les solutions classiques : l'Europe, l'AFITF, des prêts à conditions privilégiées d'institutions financières publiques. On commence à voir, dans certains accords de financement, des clauses de retour à la meilleure fortune. Quand on regarde l'évolution des différents projets, je crois que les choses progressent bien. Ceci étant, ces solutions sont certainement insuffisantes.

De l'autre côté, qu'avons-nous ? Nous avons un espoir peut-être excessif : le PPP. Pourquoi excessif ? D'une part parce que ce n'est pas un vrai miracle. Un projet stupide sera tout autant stupide s'il est mené dans le cadre d'un partenariat, en PPP ou en concession. Cela n'y change rigoureusement rien. Donc, l'utilité socio-économique est un préalable indispensable. L'objet du PPP est simplement de transformer des utilités socio-économiques en une rentabilité financière et une faisabilité budgétaire. La deuxième raison, c'est que les objectifs spécifiques du ferroviaire rendent difficilement applicable à droit constant le contrat de partenariat tel qu'il a été étiqueté par l'ordonnance.

Pour autant, il existe des solutions. Je voulais juste les évoquer. Elles ne sont pas toutes cumulables. On peut faire son choix. Ce sont des pistes de réflexion qui me paraissent utiles quand on veut parler de structuration des financements. D'une part, c'est s'inspirer des principes du PPP. Cela veut dire essentiellement faire une bonne allocation des risques. C'est la caractéristique première qui est la mieux armée pour porter le risque, qui est la mieux armée pour assurer le financement. Deuxième question : comment structurer le plus intelligemment possible les financements publics. Il était dit tout à l'heure que le voyageur, directement ou indirectement, ne pouvait guère payer que 15 % de la ligne. Cela en fait donc 85 % qui sont en financements publics.

Quelles sont les pistes de solutions ? Cela peut être d'identifier clairement le projet en constituant un bilan comptable. Il est vrai que les conséquences vont parfois très loin. Ceci étant, le TGV PACA a certainement des incidences sur ce qui se passe à l'extrémité du Finistère. Mais les effets principaux doivent pouvoir être concentrés sur quelques (*inaudible*). Cela peut certainement se faire soit en l'identifiant clairement au sein de la comptabilité, soit en constituant une société *ad hoc* spécifique.

Deuxième piste de solution : réussir à figer les coûts le plus tôt possible. Les coûts de construction : c'est le principe des contrats globaux en responsabilisant les partenaires privés sur des contrats de conception-réalisation, éventuellement des contrats de financement. Traiter la question de la maintenance sur tout ou partie de la réalisation.

Troisième piste : faire contribuer plus directement – et quand c'est possible, de façon plus importante – les voyageurs au financement. Autrement dit, comment capter, pour le financement de la ligne, une part plus importante d'une plus-value économique. Ceci étant, c'est plus facile à dire qu'à faire. C'est la politique commerciale générale de la SNCF que d'y arriver. Les mécanismes d'aujourd'hui, par l'intermédiaire strictement des péages, ne captent directement la plus-value. Il faut réfléchir à des dispositifs du style taxe d'aéroport qui permettraient éventuellement d'avoir un accès plus direct vers le financement du projet.

Quatrième piste de solution : chercher à étaler dans le temps et à réduire au strict nécessaire les financements publics. Aujourd'hui, on est obligé de faire des prévisions de long terme qui sont difficiles à faire. Utiliser la capacité de refinancement du marché financier, c'est-à-dire faire appel aux mécanismes de titrisation. Cela suppose vraisemblablement de réussir à transformer le revenu commercial RFF de la ligne et de le transformer en un flux le plus certain possible, et donc de passer d'une logique de subvention publique versée au démarrage de l'opération à une garantie de refinancement à la fois plafonnée et limitée aux besoins réels au fur et à mesure. Cela pourrait se traduire par des schémas... Je ne vais pas trop insister. Le schéma est possible, il existe. On peut réfléchir à des schémas permettant de remplacer les financements de démarrage par des garanties de refinancement.

Dernière piste de solution : essayer de rendre possible un retour sur le long terme. C'est juste un schéma de principe. On a une courbe qui indique schématiquement ce que sont les coûts lissés dans le temps et les recettes dont on va supposer qu'elles croissent plus vite que les dépenses. Si on raisonne sur une période de durée de financement classique (30 ans), seule une faible part du surcoût est mobilisable pour le financement du projet. Si on tire beaucoup plus long, on peut trouver vraisemblablement plus qui peut être mis sur le financement du projet. Il est bien évident qu'on ne trouvera pas cela sur le marché financier. Mais cela veut dire simplement que ce qu'apportent les collectivités publiques n'est pas forcément de la subvention. Il peut y avoir un certain espoir de retour, fût-il partiel, fût-il sur le très long terme.

Ces pistes sont, à mon avis, à explorer de façon à optimiser les financements publics et de façon à ce que les collectivités territoriales, qui sont de plus en plus sollicitées sur ces plans de financement, se sentent responsabilisées sur le projet et puissent espérer un retour des politiques d'aménagement du territoire qu'elles mèneront.



**Claude GRESSIER**

En tirant parti de toutes les ressources qu'indiquait Patrick Vandevoorde et en supposant qu'il y ait une certaine contribution de l'Europe, je pense qu'il serait, malgré tout, peu probable que, sur un projet de 6 milliards d'euros, il n'y ait pas 3,6 milliards à payer sur financements publics. Je me lance un peu, mais je pense qu'il ne faut pas se faire trop d'illusions. Si ce projet reste à 6 milliards, qu'il y ait 3,6-4 milliards à payer sur financement public une fois qu'on a tiré un certain nombre d'autres fils, ce que pourrait payer RFF dans l'immédiat... Je peux me tromper, cela peut être plus. Je voulais donner un ordre de grandeur. Je crois que c'est tout de même utile de discuter sur les ordres de grandeur.

**Olivier KLEIN**

Je vous remercie d'avoir pris un risque non rémunéré, rémunéré uniquement par la satisfaction du public. Je profite de mon privilège pour poser deux questions de vocabulaire. Je voulais que vous expliquiez ce qu'était la titrisation d'une part, et ce qu'est la clause de retour à une meilleure fortune.

**Patrick VANDEVOORDE**

La titrisation consiste à revendre ses créances à quelqu'un d'autre. Soit on le fait à un organisme financier en la plaçant sur escompte, soit on la place vis-à-vis du public, et c'est de la titrisation. La titrisation n'est guère possible que si on dispose d'une créance quasi-certaine de façon à ce que le revenu qu'en tirera celui qui rachète cette créance ne soit pas affecté par une part de risque trop importante. C'est donc un moyen de se procurer de l'argent autrement qu'auprès d'une banque. Au lieu d'emprunter de l'argent auprès d'une banque, on va aller l'emprunter auprès du marché, après des particuliers ou auprès d'acteurs financiers qui vont avancer tout de suite l'argent et qui, en échange, toucheront à votre place les recettes futures du projet.

Quant aux clauses de retour à une meilleure fortune, il s'agit tout simplement de clauses qui (*inaudible*). Je crois que c'est le cas dans le (*inaudible*). Je crois que les collectivités territoriales ont obtenu une clause disant que si l'opération se passait mieux que prévu, leur contribution serait revue à la baisse.

**Michel BOUISSON, ADIPA**

Juste une question de vocabulaire. J'ai peut-être manqué un épisode. Je ne suis pas un expert financier comme vous. Qu'est-ce que vous appelez les PPP ?

**Claude GRESSIER**

Ce qu'on appelle le PPP, c'est le partenariat public-privé. C'est un mécanisme qui consiste à reporter sur un partenaire privé une part d'une opération de réalisation d'équipement public en lui confiant la responsabilité de concevoir, de financer, de réaliser et d'assurer une gestion plus ou moins large de l'équipement public. Suivant le cas de figure, il peut y avoir, à la limite, une partie de risque commercial. Voilà ce qu'on appelle le PPP qui, lui-même, peut prendre plusieurs formes

juridiques. Aujourd'hui, la plus connue est celle du contrat de partenariat, celle de l'ordonnance du mois de juin 2004. Certains mécanismes de concession avec financement partagé peuvent être considérés comme une sorte de PPP.

### **Olivier KLEIN**

Les enjeux du PPP ont, entre autres, été présentés par Claude Gressier. A travers le tableau, on voyait comment les risques étaient répartis entre différents opérateurs publics.

### **Christian MOULIN**

Je voudrais revenir sur ce qu'a exposé Monsieur Gressier sur l'Agence de financement. C'est vrai que c'est un très bel outil. Cependant, il n'y a quand même pas de quoi sauter au plafond parce que les 8 milliards d'euros dont vous parliez, c'est en fait 7,5. C'est pour financer des projets puisque à l'horizon de 2012, une liste des projets a été faite. Notamment, ces 7,5 milliards d'euros vont servir à financer le Lyon/Turin, le TGV Bretagne. C'est une somme qui est très insuffisante par rapport au montant des travaux. A l'horizon 2012, dans l'analyse, des projets n'apparaissent pas dans la LGV PACA. Pour le sujet de ce soir, cela ne nous est pas d'un recours phénoménal.

### **Claude GRESSIER**

Le CIADT dit effectivement 7,5 milliards. J'ai dit 8 milliards parce que c'était 7,5 milliards en 2003 et nous sommes déjà en 2005. Donc, le CIADT n'a pas dit que c'était 7,5 milliards d'euros courants. Si on actualise, on peut considérer, sous réserve d'un accord de nos amis des finances, qu'on est à 8 milliards. Vous avez raison, il s'agit de 2004-2012. Entre 2004 et 2012, pour l'heure, il n'y a pas la LGV PACA qui, si tout va bien, pourrait commencer à peu près dans ces eaux-là, en 2012-2011. On est en 2005. Le débat public est en cours. Il faut compter 3 ans vue la difficulté du site pour faire l'avant-projet sommaire, grosso modo 2 ans pour l'enquête publique et arriver au décret d'utilité publique. Ensuite, il faut compter 3 ans pour faire un contrat de partenariat ou différents appels d'offres. Donc, le début des travaux se situe, techniquement parlant, dans les années 2012-2013. S'il y a des difficultés d'insertion qui nécessitent des études de tracé plus complexes que ce que je dis, cela peut se reculer. Il n'est pas donc pas anormal que, en dehors des problèmes d'études, il n'y ait pas de financement de travaux dans la programmation actuelle pour la LGV PACA de l'Agence de financement des infrastructures de transport. Ceci étant, elle ne se termine en 2012. Et en 2012, elle n'aura pas financé, loin de là, le Lyon/Turin. Vous y avez fait allusion. Je ne sais pas quand va commencer le Lyon/Turin. Le début de travaux, ce n'est pas avant 2009-2010. Donc, en 2012, on sera au début des travaux de cette grande infrastructure.

Donc, l'AFITF est un outil. Je n'ai jamais dit que c'était un outil magique qui résolvait tous les problèmes. J'ai dit que par rapport à la situation antérieure, on avait deux éléments qui me paraissaient très porteurs. L'un est un financement, assuré dans une certaine limite, de 7,5-8 milliards d'euros pour l'Etat. Les 7,5 milliards dont vous parlez, en euros 2003, correspondaient à un programme de 20 milliards d'euros de travaux si on additionne la part des sociétés d'autoroute ou la part de RFF, la part de l'Europe et la part des collectivités locales. 20 milliards de travaux, c'est tout de même un saut non négligeable par rapport à la période antérieure.

On parle beaucoup de transfert modal. Il y a au moins un transfert modal et financier qui se fait. Et de ce point de vue-là, cela ne me paraissait pas inintéressant. D'un autre côté, ce n'est pas une pluie d'or infinie. Ce n'est évidemment pas vrai. Donc, la programmation de l'AFITF nécessite des choix, des arbitrages, que ce soit aujourd'hui ou que ce soit demain.

### **Monsieur MOLINARI**

Dans 3 ou 4 mois va commencer un autre débat public. Il porte sur le contournement routier de Nice. Son enveloppe est estimée entre 0,5 et 2 milliards d'euros. D'ores et déjà, les autorités locales ont manifesté un grand intérêt pour ce projet, c'est-à-dire qu'elles vont être amenées à contribuer au financement. Deux questions se posent. Comment va-t-on orienter les choix ? Est-ce que le choix va se porter sur le ferroviaire plutôt que sur le routier ? La deuxième question qui se pose, c'est la célérité avec laquelle va se monter le projet LGV PACA puisqu'une véritable course de vitesse va s'instaurer.

### **Jean-Pierre ESTELA**

Ma question s'adresse plutôt au représentant du Conseil Général des Ponts. A vous écouter et à écouter les discussions qui ont eu lieu, chaque fois que l'on aborde ce genre de question, on sent bien qu'il y a besoin d'une modélisation ou de créer un cadre pour que des élus, des collectivités et des partenaires travaillent dans un cadre plus ou moins défini et que les enjeux et les possibilités aient des modèles. Tout à l'heure, Monsieur Vandevoorde, vous parliez de possibilités. Vous nous avez fait voir une grille. Est-ce que, sur ce sujet-là, le Conseil Général de Ponts ne pourrait pas proposer un texte conceptuel de manière à ce que les élus et les acteurs de ce débat aient un texte sur lequel s'appuyer pour réfléchir ? Sinon, on va avoir la compétition entre les infrastructures ou entre les collectivités. C'est d'autant plus dommageable en région PACA puisqu'on est un peu condamné à faire beaucoup de choses en même temps et qu'on ne peut pas développer les TER, par exemple, si on ne libère pas des sillons. C'est une évidence. Donc, on ne peut pas ramener des voyageurs sur la ligne royale si la Région n'a pas mis en place le système des cartes qui rabattent des voyageurs sur des gares TGV. Il y a tout un tas d'opérations qui sont faites et qu'il faut prendre en compte.

La question que je me pose, c'est de savoir comment faire pour donner un texte de référence qui donne une certaine transparence à ce type d'opération. Ceci étant dit, tout le monde réclame à corps et à cris un schéma d'aménagement du territoire dans les régions et interrégional. Parler d'un TGV PACA, à mon avis, cela ne veut pas dire grand-chose puisqu'on peut parler d'un TGV des trois régions (Languedoc-Roussillon, PACA et Rhône-Alpes). Tout cela est lié. J'en veux pour preuve le succès prévu par la SNCF de la liaison TGV Lyon/Marseille. Ma question est simple. Pouvez-vous, au niveau du Conseil Général des Ponts, vous charger de cette espèce de modélisation ?

### **Claude GRESSIER**

Vous avez raison. Je crois que c'est quelque chose qui est à faire par l'administration. Le Conseil Général des Ponts peut y participer avec la Direction Générale de la Mer et des Transports qui vient de se créer. Il faut que vous ayez conscience d'une chose. En matière autoroutière, on a déjà une grosse expérience des concessions. La Direction des Routes a déjà un cadre. Elle rénove le cahier

des charges régulièrement. Mais les collectivités locales qui sont associées aux choix des concessionnaires d'une façon ou d'une autre connaissent bien les règles du jeu.

C'est plus complexe en matière ferroviaire. Non seulement c'est plus complexe, mais aussi la façon de traduire dans les faits l'article 4 que j'ai cité tout à l'heure d'entrée de jeu est relativement récente. Le financement du TGV Est a été fait sur d'autres critères. Le financement a fait l'objet d'une mission spécifique bien avant la création de RFF. Ensuite, on a essayé de retomber sur nos pieds pour que RFF n'opère pas dans cette affaire. Mais c'est parti avant. Et la première infrastructure ferroviaire d'ampleur qui a véritablement donné lieu à l'application de l'article 4, c'est le TGV Rhin-Rhône dont l'histoire financière n'est pas encore terminée à ce jour. Il y a encore quelques petits détails à régler ici ou là.

Les contrats de partenariat ne sont pas le début et l'aboutissement de l'histoire mais sont un outil parmi d'autres. L'ordonnance date du 14 juin 2004. C'est donc relativement récent. On est en train, avec RFF de regarder sa faisabilité, etc.

On est en train, sur Rhin-Rhône d'un côté, Sud Europe/Atlantique de l'autre, de tester l'article 4 et des idées de montage financier. Je pense qu'il faudra ensuite, ou parallèlement, définir et présenter une sorte de cadre général de réflexion vous permettant, collectivités, d'y voir bien clair. On peut faire cela avec le Conseil financier, en liaison avec RFF et la SNCF. Je pense que c'est un besoin. Mais soyez conscients du fait qu'on est dans des premières. Il n'y a pas encore beaucoup de précédents.

### **III. Table ronde et débat avec le public sur les modalités de financement de la LGV PACA**

*Claude GRESSIER, Conseil Général des Ponts et Chaussées*

*Patrick VANDEVOORDE, Caisse des Dépôts et Consignations*

*Jean-Marc GUILLELMET, Association TGV Développement et MNLE*

*Michel LEBŒUF, Directeur du Développement Voyageurs France-Europe de la SNCF*

*Patrick PERSUY, Directeur financier de RFF*

#### **Olivier KLEIN**

Je pense qu'il est temps de mettre à contribution les autres participants à la table ronde. Monsieur Guillelmet, je vais vous demander, du point de vue d'une association qui milite pour le projet LGV PACA, comment on peut financer et quelles sont vos propositions en la matière.

#### **Jean-Marc GUILLELMET**

J'interviens au nom d'une association MNLE et TGV Développement. Je souhaiterais creuser un peu la notion de partenariat public-privé en axant cette intervention sur l'étude et la nature, et les applications de ces nouvelles modalités de financement qui sont les partenariats public-privé et également les contrats de partenariat.

Faussement présenté par les institutions nationales et européennes comme une (*inaudible*), les partenariats public-privé existent en fait depuis les origines de la civilisation. (*Partie inaudible*) En

effet, si le droit prévoyait déjà les concessions des ouvrages publics pour la plupart des grands travaux, ce système sera initié en France au XVI<sup>ème</sup> siècle par le canal de Craponne, qui constitue le premier grand contrat de concession des travaux publics, et généralisé après la Révolution, la majorité des technologies modernes telles que le gaz, l'électricité, le téléphone, les chemins de fer ou le tramway naissant toutes sous l'égide de la concession. Après le retour à la nation des grands moyens de production monopolisés dans les années 40, les concessions d'aménagement continueront à se développer dans les années 50, 60 et 70 pour les autoroutes, les ponts ou la reconstruction du tissu urbain. Les concessions des services publics locaux deviendront un train de la France des années 70 et 80 pour la restauration collective, l'enlèvement des ordures, l'éclairage public et les transports.

Le partenariat public-privé bénéficie donc, en France, d'une longue tradition, et son modèle en est incontestablement le régime de la concession et, plus généralement, la déviation des services publics.

*Success story* également à l'international. Le modèle français s'est abondamment diffusé hors de nos frontières, principalement en Amérique du Nord, au Royaume-Uni, au Canada, en Australie, en Suède et au Chili. Mais par un certain effet de *feed-back*, c'est l'émergence de nouvelles techniques contractuelles étrangères qui met aujourd'hui à mal ce modèle dans notre pays, provoquant une certaine confusion des genres et un amalgame préjudiciable à la décision économique. En effet, les évolutions récentes du cadre juridique et technique de définition et d'application des partenariats public-privé confirment une certaine dérive vers le modèle inspiré des PFI (*Private Finance Initiative*) mises en œuvre par le gouvernement de Margaret Thatcher en 1992 dans les chemins de fer et étendues depuis à d'autres domaines publics.

Ainsi, une ordonnance du 17 juin 2004, en application de l'article 6 du 2 juillet 2003 habilitant le gouvernement à simplifier le droit, institue un nouveau type de contrat de partenariat, alternative au mode traditionnel de la commande publique que sont les délégations de services publics et les marchés publics censée faciliter le financement des infrastructures tout en soulageant le déficit budgétaire par l'externalisation des services publics. Présentés souvent comme une solution miracle face à l'endettement public ou à l'incapacité de la personne publique à assumer les projets complexes, ces contrats de long terme ouvriraient des perspectives nouvelles en permettant de combiner la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage dans une nouvelle forme d'association dans l'entreprise privée aux investissements et à l'exploitation d'équipements ou de services publics. Ils engloberaient le montage juridique et financier des opérations, autorisant des modes de rémunération innovants comme le paiement différé du prix des prestations qui dispenserait l'Etat d'un préfinancement des travaux, lui offrant théoriquement la possibilité de déconsolider son investissement. Pour le financement des ouvrages, ils ouvriraient également la possibilité du recours au crédit-bail, à la location avec option d'achat, ou aux cessions de créances détenues sur le secteur public. Véritables privatisations des services de maîtrise d'ouvrages publics puisqu'ils attribuent au privé la conception, la construction, l'exploitation, la maintenance et le financement des équipements publics, ces contrats de partenariats, où l'Etat ne prend plus aucun risque au niveau financier, sont donc fondés sur une totale méfiance à l'égard de la capacité des services publics dans la construction et la régulation des infrastructures et induisent donc une pure marchandisation des biens publics.

De plus, en offrant la possibilité de confier, dans un même marché, la conception, le financement, la construction et l'exploitation, ces nouveaux contrats de partenariat vont permettre de revenir sur une règle intangible en matière de construction d'ouvrages publics, qui stipule que celui qui conçoit

l'ouvrage doit être indépendant de celui qui le réalise. Nul besoin de disserte longtemps pour comprendre que l'interdépendance de la maîtrise d'œuvre, tant avec la maîtrise d'ouvrage qu'avec constructeur, constitue un risque potentiel d'entente pouvant troubler l'efficacité économique des projets. Cela sans évoquer le possible surenchérissement du coût financier des projets sur le long terme car, si le gouvernement peut généralement emprunter à de meilleurs taux puisque le risque de non-remboursement est moindre, les entreprises du secteur privé ne bénéficient bien évidemment pas des mêmes garanties.

A tous ces égards, ces nouvelles dispositions suscitent de vives réactions justifiées si l'on en juge par les exemples des défaillances qualitatives importantes des services et équipements délégués suite aux PFI, par les dysfonctionnements mis en relief pour les catastrophes récentes des chemins de fer anglais, par la faillite consécutive de la compagnie Railtrack ou les premiers rapports gouvernementaux d'évaluation désastreux jugeant les écoles et les services de santé financés dans le cadre de ces PFI d'une qualité « très sensiblement inférieure aux autres équivalents nationaux ». Sur la base de certains principes constitutionnels et règles de droit administratif, le Conseil Constitutionnel a, depuis, quelque peu réduit le champ d'application et la portée de ces contrats de partenariat en prononçant de nombreuses réserves d'interprétation, réaffirmant par exemple le caractère insaisissable, imprescriptible et inaliénable des biens appartenant au domaine public.

Mais on peut néanmoins s'interroger sur les raisons profondes qui ont provoqué ce choc en retour et ces propositions d'aménagement substantiel dans des techniques contractuelles pourtant avérées sur le territoire national. En premier lieu, cela nous semble imputable à une vision par trop souvent trop dichotomique des univers de l'économie privée et de l'économie publique, une idéologie dogmatique qui veut que l'on oppose sans véritable pertinence les modèles de gestion supposés plus efficaces pour le secteur privé, ce qui contrarie à juste titre le secteur public. Or, l'entreprise n'a pas besoin d'être privée pour être efficace, car ce qui compte avant tout, c'est la discipline qu'impose l'exploitation à présenter à des partenaires privés ou publics, l'image à défendre vis-à-vis des concurrents, vis-à-vis du public ou des collectivités territoriales, ainsi que le savoir-faire technique.

En second lieu, on appréhende souvent mal les risques inhérents à l'économie des infrastructures dont le partage devrait pourtant demeurer l'élément clé des partenariats public-privé. En effet, compte tenu du profil temporel des flux de dépenses et de recettes des infrastructures, à savoir l'investissement initial plus long et plus lourd, une rentabilité stricte faible et sur un long terme, donc risquer une très faible marge bénéficiaire, aucune initiative strictement privée ne peut être à l'origine d'un projet d'infrastructure tant les taux de rentabilité et les profits attendus sont bas pour le secteur privé malgré des risques importants. Les rares tentatives dans ce sens se sont d'ailleurs soldées par des échecs cuisants ou des restructurations massives avec implication importante, *a posteriori*, du secteur public. En effet, dans tous les cas, le gouvernement, restant imputable aux yeux de la population, se doit d'intervenir pour réparer les éventuels pots cassés afin d'éviter que le service public ne cesse, et cela quelles que soient les responsabilités contractuelles du partenaire privé. La notion de transfert de risque du public vers le privé, autre argument des PFI et des contrats de partenariat français, nous paraît donc totalement galvaudée.

Le gouvernement, de par sa nature, n'est pas tenu de générer un rendement sur des capitaux investis, à l'inverse des entreprises du secteur privé pour lesquelles le rendement est une raison d'être. Afin d'accroître la compétitivité, il faudra donc construire moins cher, gérer et exploiter d'une manière plus performante, ce qui se traduit souvent, d'après les exemples étudiés, par une certaine dépréciation des conditions de travail, du service rendu et de la garantie de sécurisation.

Quoi qu'il en soit, on ne peut nier actuellement que la satisfaction des besoins identifiés en infrastructures exige la mobilisation des moyens financiers très élevés qui dépassent les possibilités des collectivités locales chargées de réaliser ces équipements, si on exclue le recours systématique à la dette publique.

Mais si rejeter en bloc les perspectives offertes par ces partenariats public-privé conduirait à hypothéquer nos capacités de développement et à freiner la croissance économique, accepter la transposition pure et simple de modèles de PFI sous la forme de contrats de partenariat revient, selon nouveau, à promouvoir une approche néo-libérale, l'externalisation des services publics économiquement hasardeuse et potentiellement préjudiciable pour le bien public.

De plus, si l'argument principal des partisans de ces PFI est d'ouvrir la voie au hors bilan en comptabilité publique, rappelons également que la commission européenne et Eurostat ont récemment énoncé, dans le Livre vert, que le recours au partenariat public-privé ne saurait être présenté comme une solution miracle pour le secteur public, faisant face à des contraintes budgétaires, les administrations publiques étant tenues de consolider les engagements financiers issus des PPP dans leurs comptes.

Donc, sans remettre en cause le besoin de développer ces partenariats, il importe d'en maîtriser précisément les termes. A l'étude, l'efficacité économique repose sur un partage des risques transparent et équilibré, chacun des partenaires publics et privés assumant une partie des risques afférents au projet sur la base d'une mutualisation des compétences du secteur privé et du secteur public. Dans la plupart de ces types de contrat, les prix, la nature des services fournis ainsi que la façon de les produire continuent d'être fixés par décision centralisée, ce qui exclut la formation de profits exagérés et garantit la qualité et la pérennité du service.

Du fait des risques encourus et de la durée des opérations, ces partenariats, en termes de partage, reposent avant tout sur la confiance des opérateurs dans les pouvoirs publics, dans leur capacité à créer l'environnement propice au succès, dans leur bonne foi et dans la volonté de ne pas modifier les règles du jeu. Confiance, d'un autre côté, des pouvoirs publics dans les opérateurs dans leur bonne volonté, dans leur savoir-faire et dans leur capacité à s'adapter aux changements et à innover.

Il importe donc de rester vigilant sur les termes proposés dans les nouvelles modalités d'entente contractuelle afin que ces dernières n'excluent pas le contrôle et la régulation de l'Etat, ne renchérissent pas trop le coût financier des projets sur le long terme et surtout, ne remettent pas en cause la notion même de biens publics, ce que l'on peut raisonnablement craindre avec les contrats de partenariat.

### **Olivier KLEIN**

C'est une intervention qui, si j'ai bien compris, nous explique non seulement qu'il ne fallait pas attendre des miracles du PPP, mais que c'était porteur de risques, et qui milite peut-être pour un PPP un peu différent, un partenariat public-public.

### **Jean-Marc GUILLELMET**

Sans exclure la possibilité des partenariats public-privé.

**Claude GRESSIER**

On ne peut pas laisser passer un certain nombre de choses qui ont été dites. Monsieur a vanté, au départ, le modèle de concession à la française. Moi qui, de temps en temps, préside le jury de concours d'autoroute, je m'aperçois de l'efficacité des concessions à la française. Je vais donner un exemple. Le Viaduc de Millau est une réussite dans laquelle l'Etat a misé 0 euro, et c'est une réussite technique mondiale. L'entreprise privée a fait une œuvre à la fois architecturalement réussie, sous le contrôle de l'Etat, et tout à fait délicate.

Le contrat de partenariat n'est guère autre chose qu'une concession dans laquelle on ne confie pas, pour un certain nombre de raisons, le risque de trafic au partenaire privé. Dans un contrat de concession, le partenaire privé prend tous les risques, sous réserve peut-être d'une subvention forfaitaire qu'il a au départ, y compris le risque de trafic.

**Olivier KLEIN**

Quelqu'un fait remarquer que si cela ne marche pas à la sortie, c'est quand même l'Etat qui va payer.

**Claude GRESSIER**

Il y a effectivement des clauses de sortie auxquelles il faut veiller.

Le contrat de partenariat confie un certain nombre de risques de la même façon, sauf le risque de trafic puisque, dans le contrat de partenariat, ce sont les pouvoirs publics qui paient de A à Z l'ensemble de l'investissement et des coûts de maintenance voire d'exploitation. C'est payé en totalité par les pouvoirs publics. Il ne s'agit pas d'une délégation de services publics puisque l'Etat, ou les collectivités locales, conserve la maîtrise du service public. Ce n'est pas une délégation de service public. Il confie la réalisation de l'infrastructure et la maintenance de cette infrastructure, voire éventuellement une partie de son exploitation, à un partenaire privé qui n'est pas rémunéré sur la clientèle, mais qui est rémunéré par l'Etat sur des conditions de performance.

Ce n'est pas une solution miracle. C'est une solution qui est un outil financier parmi d'autres. Et cet outil financier, comme les outils financiers, doit faire l'objet d'un contrôle et d'une régulation stricte par le donneur d'ordre. Sinon, c'est évidemment n'importe quoi. C'est la même chose pour les contrats de concession qui ont une régulation stricte. Il faut une régulation en amont pour s'assurer, autant que faire se peut, que la concession va tenir la route, et il faut aussi une régulation pour s'assurer que le contrat de partenariat sera confié à des gens ayant les capacités de l'assumer. A mon sens, il ne faut pas en chercher beaucoup plus que cela. C'est un outil parmi d'autres.

**Patrick VANDEVOORDE**

En la matière, il ne faut pas confondre le projet avec la forme contractuelle. Je ne pense qu'il y ait de formes contractuelles qui soient bonnes ou mauvaises. Elles sont plus ou moins bien utilisées et elles sont plus ou moins bien adaptées au cas concerné. Il n'y a pas de règle générale. A mon avis, le PPP ne mérite, comme la concession, ni l'excès d'honneur qu'on lui a parfois décerné ni l'excès d'indignité dont vous voulez l'accabler. Ce n'est pas une procédure mauvaise. Si le donneur



d'ordre public exerce pleinement ses responsabilités, ce n'est pas non plus un remède miracle. Le PPP n'est pas la poule aux œufs d'or. PPP ne signifie pas poule pondeuse prolifique, mais partenariat public privé.

### **Patrick PERSUY**

J'avais préparé un exposé introductif au débat. Ceci dit, je crois que le débat est largement avancé et que l'essentiel des éléments que j'avais dans mon exposé a été développé par Claude Gressier et Patrick Vandevorde.

Il me reste trois compléments après les différentes explications. Le premier complément porte sur la dynamique des recettes. J'ai dit tout à l'heure que les calculs de participation de RFF s'appuyaient sur une analyse de la situation hors projet et de la situation avec projet. On n'a pas donné les chiffres tout à l'heure mais je voudrais donner un car il est assez significatif. Sur l'analyse qu'on a faite du projet Rhin-Rhône, plus de la moitié des recettes ne sont pas des recettes de la ligne mais sont des recettes générées par le projet, mais hors lignes. Cela vous donne une idée de l'ampleur de ces éléments.

### **Olivier KLEIN**

Sur les lignes adjacentes, vous voulez dire ?

### **Patrick PERSUY**

Sur les lignes adjacentes, hors lignes nouvelles, en amont et en aval. C'est simplement pour donner quelques idées de l'ampleur des recettes qui peuvent être générées hors lignes nouvelles.

En deuxième point, je rebondis sur une intervention qui a été faite tout à l'heure. Une infrastructure, c'est fait pour servir. Quand on met en place une LGV, c'est vrai qu'on « désature » un certain nombre de contraintes. C'est l'occasion de mettre en place des projets ferroviaires. Il n'y a pas que les projets qui existent à l'origine. Il y a matière à réflexion entre nous de façon à faire en sorte qu'on puisse maximiser, augmenter les recettes générées par ce projet, et donc les financements qui sont des financements apportés par RFF sur ce projet.

L'autre type de remarque va concerner les PPP. Il faut insister sur le fait qu'un PPP ou pas de PPP, cela ne change rien à l'économie de la ligne. Ce dont je suis sûr, c'est que quand un partenaire privé prend un risque donné, il change un élément d'incertitude en un élément certain. Il s'engage sur quelque chose, que ce soit sur le coût de construction, sur le coût d'entretien de maintenance ou d'autres éléments. Du point de vue de RFF, c'est un élément d'incertitude qui est supprimé et qui n'a pas à être rémunéré puisqu'il est supprimé. Toute la question est de savoir à quel prix cet élément d'incertitude est supprimé.

Je ne voudrais pas, qu'à l'issue de ce débat, on ait l'impression que, d'un côté, il y a des solutions avec financement par RFF d'une partie de l'investissement et que, de l'autre côté, il y a des solutions où c'est un partenaire privé qui finance. Et si je poursuis dans la dernière intervention, la question qui peut se poser est de savoir quel et le rôle de RFF dans une affaire avec un PPP.

Premièrement, le rôle de RFF n'est pas uniquement de construire des lignes. C'est de piloter le développement du réseau, d'avoir une vision du réseau que nous avons mais que nous partageons avec les autorités organisatrices de transport, avec les régions, avec l'Etat. Tel est le rôle de RFF. Il se trouve que RFF a été créé en 1997 et qu'on lui a délégué un certain nombre de missions de ce point de vue-là. Il se trouve donc que l'Etat a délégué à RFF un certain nombre de missions. Il se trouve aussi que l'Etat a délégué aux régions un certain nombre de missions dans le ferroviaire. Donc, nous avons à travailler ensemble. Et le rôle essentiel de RFF, c'est déjà d'organiser le développement du réseau du futur.

Le deuxième point, c'est que sur un partenariat public-privé, il faut définir le cadre. L'intervenant précédent avait juste raison et avait mis l'accent sur le fait qu'il pouvait y avoir dégradation du service public, du service ferroviaire. Il faut définir le cadre d'intervention du partenaire privé dans un partenariat public-privé.

Le troisième point sur lequel je voudrais insister, c'est que, même s'il y a un partenariat public-privé, tous les risques ne sont pas pris par le partenaire privé. Quelle est la définition du PPP ? Il y a trois conditions :

- Le financement est assuré par le partenaire privé. Jusque là, nous comprenons bien.
- La conception-construction, la construction tout au moins, est assurée par le partenaire privé.
- Au-delà de cela, le partenaire privé prend un autre type de risque.

Et il y a deux grands types de risque dans le ferroviaire. Il y a le risque sur l'entretien, la maintenance, toute la disponibilité de la ligne en bon état. C'est le premier risque. Et le deuxième type de risque, c'est sur la gestion de la ligne, l'exploitation et le risque trafic. Actuellement, dans le ferroviaire, nous pensons que nous avons beaucoup plus de chances qu'il y ait un partenariat public privé qui soit pris en charge et un partenaire privé qui prenne en charge le risque de maintenance entretien de la ligne que le risque trafic. C'est donc dans cette optique-là que cela risque de se passer. Pourquoi ? Nous allons le dire comme ça : c'est encore le réseau qui est à l'origine de cela. Un réseau, c'est autre chose qu'un ensemble de lignes. Il y a des liens forts entre les différentes lignes, et c'est cela qui crée le réseau. Et c'est pour cela qu'il faut une politique de réseau. Et c'est pour cela aussi qu'un partenaire privé dira si la ligne est bien isolée, n'a pas de relation avec les autres lignes. Je peux prendre en charge le risque trafic. Je le vois bien. A partir du moment où c'est une ligne qui est insérée dans une usine de réseau, c'est beaucoup plus compliqué. Dans un partenariat public privé, le rôle de RFF reste important. Il reste important parce que de toute façon la vision du réseau du futur continue à être portée par RFF. Et deuxièmement, RFF a peu de chance de rester un partenariat public privé.

### **Jean-Michel FOURNIAU**

Je voudrais relancer deux questions naturellement différentes. Une première sur laquelle Monsieur Lebœuf peut nous éclairer : à partir des exemples qui ont été évoqués, LGV Est ou LGV Rhin-Rhône, qu'est-ce qu'il peut nous dire sur la manière dont se répartit le financement entre les collectivités locales ? Est-ce que c'est simplement le résultat d'une négociation entre les collectivités ou est-ce que c'est lié à la manière dont elles sont desservies et quels sont les critères qui permettent de...

La deuxième question qui me titille concerne le partenariat public privé. J'ai bien entendu dans l'intervention de Monsieur Vandevorde l'idée que s'inspirer au moins des principes du PPP, cela conduisait à identifier le projet au sein d'une société et constituer un bilan identifiable du projet dans un projet comme la LGV PACA où on insiste beaucoup sur ces deux dimensions : la grande vitesse d'un côté et de l'autre la grande capacité. Qu'est-ce que cela veut dire identifier une structure de projet dans la mesure où une partie des avantages non négligeable, y compris des recettes pour RFF à travers les décisions va être constituée par l'augmentation du trafic des TER ? Comment pouvons-nous raisonner là-dessus, et donc isoler un projet alors que les conséquences comme beaucoup d'autres sont très largement au-delà de la ligne à construire ?

### **Michel LEBCEUF**

Je propose de faire mon intervention. Et je répondrai au moins en partie aux questions qui sont posées. Et je rassure tout de suite la salle : je n'ai que six ou sept transparents. Ce ne sera donc pas trop long. Mon intervention va évidemment parler du financement des projets où je vais mettre l'accent plus sur la vision SNCF de ce financement. Et je serais évidemment amené à redire, mais peut-être différemment, des choses qui ont déjà été dites, notamment par Monsieur Gressier et Monsieur Persuy.

Je voudrais d'abord dire que la SNCF a un rôle un peu méconnu dans le financement de projet mais qui est néanmoins essentiel. D'abord parce qu'elle est en général le plus gros investisseur après l'Etat. Nous le verrons tout à l'heure. Elle finance les projets non pas uniquement en finançant ses propres investissements, mais aussi en permettant au travers de mécanismes des péages, leur donnant aussi des garanties sur ces péages. Elle permet aussi à Réseau Ferré de France de pouvoir investir des fonds propres ou des fonds par emprunt.

Pour rendre compréhensible le financement des projets, je voudrais m'appuyer d'abord sur le cas du TGV Est Européen. Au départ, il y a un objet à financer. Cet objet est composé d'une ligne nouvelle à grande vitesse, mais pas uniquement. Il comprend également différentes installations, notamment des gares, des installations d'entretien du matériel, des installations de garage du matériel, et même du mobilier de l'outillage pour entretenir la ligne nouvelle. Ces objets, en dehors de la ligne à grande vitesse elle-même, entrent dans le périmètre et dans la maîtrise d'ouvrage de la SNCF. Au sujet de ces objets, je voudrais dire deux choses. La première, c'est que la ligne nouvelle sans les gares ou la ligne nouvelle sans les installations qui a du matériel ne fonctionne pas. Donc il y a un lien fonctionnel entre l'infrastructure d'hier et ces installations qui sont discrètes dans le paysage. Il y a également d'autres remarques à faire au sujet de ces installations. Nous avons aujourd'hui un usage exclusif mais qui ne demeurera pas dans l'avenir. Le paquet ferroviaire de 2001 appelle ces installations des facilités essentielles. La SNCF sera obligée de les partager avec de nouveaux entrants. Et elle ne pourra pas refacturer leurs coûts. Donc elle sera obligée d'en doter l'usage au marginal. Tout ceci milite pour que nous fassions un paquet unique de l'infrastructure et de ces installations. Et d'ailleurs, cela a été le cas du TGV Est Européen.

Comment financer cet objet ? Il y a une source de revenus qui est bien entendu une source très importante qui sont les recettes, qui sont issues du trafic voyageur. A ce sujet, je dirais qu'il est normal que nous essayions de maximiser ces recettes, et notamment avant que le projet ne se réalise, on fait un certain nombre de simulations basées sur les prévisions de trafic et on fait varier les recettes. Comme l'a dit Monsieur Gressier, nous augmentons le tarif, cela n'augmente pas la proportion des recettes parce que bien entendu il y a une élasticité.

Le point qui me paraît important de faire maintenant sur ces recettes, c'est de dire que... Si je prends par exemple le cas du TGV Rhin-Rhône, c'est à peu près maintenant que nous essayons de boucler le montage financier du projet 2005. Le projet va être mis en service en 2011. Nous allons être amenés à donner des garanties sur une vingtaine d'année : 2031. Nous sommes sur une période qui couvre 26 ans à partir de maintenant. C'est quand même assez difficile de donner les garanties. Si je me reporte 26 ans en arrière, je me retrouve en 1980. En 1980, le *low-cost* style Ryanair offrant un prix d'appel de 5 euros sur Paris/Barcelone, c'était impensable. Quand on parle des recettes, il faut être extrêmement prudent. On dit souvent à la SNCF... des hypothèses très prudentes. Et je pense qu'il est important de rappeler que le paramètre top est fondamental dans l'évaluation des recettes. Ces recettes, bien entendu, ne sont pas un bénéfice net parce que la SNCF a ses propres coûts d'exploitation. Elle a également des investissements qui lui sont propres, dont elle à l'usage exclusif contrairement à ses gares, aux installations d'entretien. Et en l'occurrence, il s'agit d'acheter des rames TGV. Et vous voyez que le montant de l'acquisition de ces rames TGV dépasse 900 millions d'euros, ce qui est loin d'être négligeable. Néanmoins, il reste un écart entre les recettes et ces dépenses, le tout étant l'objet d'un calcul. Je passe un peu sur les détails. Et cet écart s'appelle capacité contributive de l'entreprise ferroviaire. L'entreprise ferroviaire est sensée transformer cette capacité contributive en péage. En l'occurrence, les péages épuisent la capacité contributive. Ce qui fait qu'au fond l'entreprise ne gagne rien, en dehors de ce qu'elle pourrait gagner dans la couverture de ces risques au cas où ces risques n'apparaîtraient pas. Ce qui fait qu'il est logique d'ailleurs qu'elle fasse payer les études des projets. Et ce n'est pas du tout un comble qu'elle ne le fasse pas payer. Cette capacité contributive va se transformer en péage. Mais ces péages ne sont pas non pour autant un bénéfice net pour Réseau Ferré de France. Réseau Ferré de France a ses propres dépenses d'exploitation et de maintenance. Et donc il faut faire un abattement sur le montant de ces péages pour trouver ce que Réseau Ferré de France peut investir dans le projet. C'est ce morceau-là que Réseau Ferré de France et la SNCF vont payer dans le projet. C'est, je crois, 23 % dans le TGV Est.

Le reste - et là je vais répondre à la question de Monsieur - va se répartir entre d'autres partenaires qui sont l'Etat pour 39 % ; l'Union européenne doit porter une dizaine de pour cent ; le Grand-Duché du Luxembourg apporte quelques pour cent ; l'Ile-de-France, et les régions, essentiellement l'Alsace, la Lorraine, Champagne-Ardenne. Comment se répartissent les financements entre l'Etat et les collectivités territoriales ? Une fois que nous avons retiré la contribution des pays adjacents et de l'Union européenne. Entre les régions normalement, la clé de répartition devrait être proportionnelle aux avantages que le projet apporte à chaque région. Il y a un calcul à faire. En l'occurrence, il faut reconnaître qu'Ile-de-France ne paie pas proportionnellement à son avantage. Mais le principe, c'est quand même plutôt cela. Après, comment cela se répartit entre l'Etat et les collectivités territoriales ? Monsieur Gressier a dit tout à l'heure que nous arrivons autour de 50-50.

### **Claude GRESSIER**

Dans le cas du TGV Est, l'Etat a fait un geste exceptionnel dans la mesure où il a donné 50 % en comptant parmi les collectivités locales la dotation de l'Union européenne. Mais désormais, l'Etat est plutôt sur l'idée de dire : il y a l'Union européenne qui va donner tant, et le reste, une fois déduit la participation RFF-SNCF, se répartit à 50-50.

**Michel LEBCEUF**

Vous avez en gros ici l'explicitation du montage financier du TGV Est Européen. Si je fais la somme de ce que la SNCF contribue au titre des installations terminales et au titre du matériau blanc, nous voyons que nous dépassons 4 milliards d'euros.

Si nous analysons les coûts, Monsieur Gressier nous a montré un tableau avec plus de risques que je ne vais le faire moi-même. Je ne vais pas vous infliger cette liste de risque, mais vous contentez de quelques risques assez importants ou peut-être les plus importants.

Le risque de construction : dans le cadre du cas du TGV Est européen, les collectivités territoriales et du Luxembourg ainsi que l'Union européenne, nous versons les subventions forfaitaires en euro courant, quel que soit le montant du projet. Elles ne prennent pas le risque de construction. En l'occurrence, sur cette infrastructure-là, ce sont l'Etat et le Réseau Ferré de France qui ont assumé le risque de construction. Sur cette diapo, je n'ai pas mis le risque financement, mais c'est également le cas.

Le risque sur la maintenance et l'exploitation de la ligne. Aujourd'hui, c'est peut-être un petit têt pour dire qui porte le risque. En principe, c'est la SNCF qui doit entretenir cette ligne sauf changement dans la loi. En principe, la convention de gestion entre la SNCF et le Réseau Ferré de France devrait être adaptée du fait que le réseau est détendu par la ligne nouvelle. Tout dépendra de la façon dont cette convention sera adaptée. Si elle est comme aujourd'hui, c'est-à-dire incrémentée d'une somme qui est constante en monnaie courante, le risque sera reporté sur la SNCF qui, au contraire, lui compte d'autres aspects, dérives des prix ou autre chose. Il y a un certain partage de risque également. Dans ce cas-là, RFF prendra une partie du risque, mais il est trop têt pour le dire.

Le risque sur les coûts d'exploitation, les coûts de circulation des trains, par exemple l'énergie, la conduite, le nouveau rôle d'accompagnement, l'entretien du matériel, c'est la SNCF qui (*inaudible*).

Le risque sur le trafic : il y a deux façons d'augmenter le trafic. Soit ce sont les trains qui roulent et qui paient les péages. Dans la convention de financement du TGV Est, la desserte est annexée. La desserte doit être exécutée. Et donc nous pouvons considérer que le risque qui est essentiellement supporté par la SNCF parce qu'elle va exécuter la desserte, mais sera peut-être vide. Côté RFF, le risque est plutôt un risque positif. Comme la desserte va être réalisée, il y aura peut-être plus de trains. Et du côté des collectivités locales, nous retrouvons un concept qui a été abordé par Monsieur Vandevoorde. Il y a dans la convention de financement une clause de bonne fortune. S'il y avait beaucoup plus de trains que prévus, il y aurait beaucoup plus de péages. Et les régions seraient en droit d'avoir une diminution de la subvention.

Maintenant, si nous prenons le trafic au sens des voyageurs. C'est la SNCF qui porte totalement ce risque, à la fois sur le nombre de voyageurs, mais également sur ce que nous appelons le panier moyen, c'est-à-dire ce que va payer le voyageur en moyenne. Pour faire par exemple Paris/Strasbourg, et qui dépendra en grande partie des conditions la concurrence. Voilà pour le TGV Est européen.

Si nous prenons le cas du TGV Rhin-Rhône branche Est, finalement le mécanisme qui va être adopté est à peu près semblable s'il n'y a pas de PPP. Le PPP sur le Rhin-Rhône, c'est une piste. Mais il semble que le calendrier actuel du projet risquerait d'être retardé si on voulait faire un PPP sur la totalité de l'infrastructure. Peut-être qu'un PPP limité à la superstructure, c'est-à-dire le

ballast, la voie, les installations électriques et autres est possible. Mais en tout cas, moi j'ai fait ma diapositive en ne prenant pas cette hypothèse en considération. Et nous retrouvons en gros les mêmes concepts que pour le TGV Est européen. Par contre, les nouveautés apparaissent d'abord dans le calcul de la participation de RFF. Comme il a été dit à la fois par Monsieur Gressier et Monsieur Persuy, c'est la grande première l'application de l'article 4, et puis également sur le comportement des régions dans l'acceptation de risque. Nous allons voir ceci. Je tiens à dire que le montage est en cours. C'est pour cela d'ailleurs que je n'ai pas pris le risque de montrer des pourcentages dans la répartition du financement.

Si nous regardons maintenant le risque de construction et de financement, en réalité, il semblerait que les régions soient prêtes à en assumer une partie dans certaines limites. C'est donc un pas en avant par rapport au TGV Est européen. Voilà donc une nouveauté.

En ce qui concerne les risques relatifs à l'exploitation et la maintenance de la ligne, pour le moment, nous sommes un peu dans le même cas que le TGV Est européen sauf s'il y avait un PPP. Mais là, j'ai encore raisonné hors PPP.

Et enfin, en ce qui concerne le trafic, il y a une nouveauté sur le risque sur les péages. En effet, Réseau Ferré France, comme je l'ai dit, a fait une première appréciation de ce qu'il pouvait mettre sur la ligne en estimant les différents risques. RFF a porté un jugement sur la probabilité des différentes dessertes. Il y a des dessertes qu'il a prises pour lui. Il a donc pris certains risques sur certaines dessertes. Et il y a des dessertes au contraire qu'il a considérées comme peu probables. Et donc il a demandé à la SNCF de les garantir. Il prend une part de risque sur les dessertes qui ne sont pas garanties par la SNCF. Actuellement, cette discussion est en cours. Donc nous voyons aussi l'évolution sur ce point à l'occasion de la branche Est du Rhin-Rhône par rapport au TGV Est européen. Le risque sur le trafic au sens voyageur et prix du billet est inchangé. Il reste toujours sur une recette de la SNCF.

Nous voyons dans l'évolution entre le TGV Est et le TGV Rhin-Rhône trois faits nouveaux importants. Le premier, c'est l'application de l'article 4. Le deuxième, c'est la demande de garanties à la SNCF. Je précise que cela va être garanti d'assez longue durée, 15 ans, 20 ans, je ne sais pas mais ce sera quand même de longue durée, qui va commencer dans six ans. Il y a peu d'entreprises industrielles qui sont capables de prendre dans six ans l'engagement pour 15 ou 20 ans. Le troisième, un fait nouveau, une prise de risque par les collectivités locales. Je n'ai pas repris toute l'histoire du financement des lignes depuis la ligne Sud-Est – je ne vous l'inflige pas – mais nous voyons que chaque projet apporte un certain nombre de nouveautés. Il y a donc une forte évolution dans ce domaine. Le PPP fait vraisemblablement le pas suivant, peut-être avec le projet Sud Europe Atlantique, Monsieur Gressier. Nous verrons. Et donc nous pouvons nous attendre pour ce qui est du projet PACA à ce qu'il y ait pas mal de pistes finalement ouvertes, avec un jeu des régions qui peut être un peu à géométrie variable d'un projet à l'autre.

Pour conclure, ce qui nous paraît très important à la SNCF, c'est que le montage financier transfère des risques vers des acteurs qui sont capables de maîtriser ces risques. C'est comme cela que nous optimiserons le montage financier, et que nous optimiserons le projet. Les fondamentaux du projet ne sont pas changés parmi le montage financier. Si un projet n'est pas concurrent vis-à-vis de l'avion, ce n'est pas parce qu'il est financé par le privé ou par le public que cela change quelque chose. Par contre, lorsque ceux qui ont en charge le risque, ont les moyens de maîtriser ces risques, à ce moment-là, on peut aller vers l'optimum du projet.

## **3<sup>ème</sup> partie – Financer la LGV et les TER : quelles conséquences sur les finances locales ?**

**Olivier KLEIN**

Vu l'heure, il est plus que temps de passer à la troisième partie de la réunion. Cette troisième partie sera beaucoup plus courte que les précédentes parce qu'il me semble bien qu'un certain nombre d'acteurs ne souhaitent pas s'exprimer très fortement là-dessus. J'appelle Monsieur Pourchier qui sera notre interpellateur pour cette troisième partie.

Juste une petite explication : nous avons souhaité, parce que c'est un des points du débat, que soit abordée la question de la contribution des collectivités locales de PACA au financement de la LGV, et que soit abordé la question des conséquences de cette contribution. Nous n'avons pas réussi à obtenir d'intervenants souhaitant s'exprimer et dire des choses intéressantes, et donc souhaitant prendre position publiquement. C'est une indication d'une certaine prudence par rapport aux engagements que les différentes collectivités seraient amenées à prendre. Le seul élément que nous avons pu trouver c'est auprès de la Trésorerie-Paierie Générale, l'organisme de l'Etat qui gère la trésorerie, les dépenses et les recettes des collectivités locales qui nous a fourni deux tableaux de chiffres que l'on vous présente ici sur lesquels nous n'allons pas dire grand-chose, qui seront en ligne très rapidement sur le site, que chacun pourra étudier.

Vous avez donc deux tableaux. Celui-ci présente les dépenses d'investissement avec pour certains cas les dépenses d'investissement transport, les dépenses de fonctionnement, et le total des dépenses de fonctionnement de transport. Et ensuite, la même chose avec les recettes de fonctionnement et les recettes d'investissement des quatre grandes collectivités locales concernées par le projet. Nous n'avons pas du tout d'éléments sur les quatre communautés d'agglomération de Marseille, de Toulon et de Nice qui sont également partenaires de RFF dans ce projet. A partir de là, la seule contribution que nous nous sommes permis d'ajouter, c'est quelques réflexions de bon sens et quelques ratios que je vais vous énoncer assez simplement.

Ce sont vraiment des calculs de coin de table. Nous redescendons vraiment par rapport au débat précédent qui était relativement pointu. Là, nous allons revenir à des choses très terre à terre. D'après les résultats de nos tableurs, un emprunt d'un milliard d'euros sur 30 ans, certaines personnes présentes vont confirmer ou pas si ce choix était pertinent, à annuité constante, va coûter à l'emprunteur un petit peu moins de 70 millions d'euros sur un taux de 5 %. Si nous prenons un taux de 4 % annuel, nous sommes autour de 60 millions d'euros, ramenés à la population de la région, cela correspond à une somme par habitant qui évolue entre 13 et 15 euros par habitant et par an pendant 30 ans. Voilà un ordre de grandeur pour financer un milliard d'investissement, par exemple, le projet LGV PACA, l'ordre de grandeur c'est 6 milliards. Nous avons sans doute un peu plus de 2 milliards à prendre en charge, d'après ce que j'ai entendu tout à l'heure, par les collectivités locales. Faites-vous même les multiplications nécessaires. Si nous raisonnons par rapport au budget de la région - là nous avons raisonné un tout petit peu différent, c'est exactement les mêmes calculs - pour 10 euros par habitant, qu'avons-nous ? Nous avons donc 45 millions d'euros par an. Et avec 45 millions par an sur 30 ans, nous dégageons une capacité d'investissement de 700 millions. C'est le même ratio que tout à l'heure. Ces 700 millions, cela représente un peu moins de la moitié de ce que la région dit avoir investi. Il n'y a pas longtemps, les élus régionaux ont distribué des tracts dans les gares en disant qu'ils ont investi un milliard et

demi dans les TER. 700 millions d'euros, 10 euros par an par habitant pendant 30 ans, cela correspond à un peu moins de la moitié de ce qu'ils ont investi sur les TER. C'est pendant six ans. Et ces 10 euros par an par habitant dont 45 millions par an pour l'ensemble de la région, cela représente à peu près, d'après le tableau qui est derrière moi, un tiers du budget de fonctionnement annuel transport de la région qui doit être pour l'essentiel du budget TER.

Si maintenant, nous raisonnons sur un département, celui pour lequel nous avons à peu près toutes les informations nécessaires, comme le département des Bouches-du-Rhône. Avec 10 euros par an par habitant, 18 millions d'euros par an, sur 30 ans, nous dégageons une capacité d'investissement d'à peu près 300 millions d'euros. Et puis ces 18 millions d'euros annuels représentent aussi à peu près la moitié du budget de fonctionnement annuel transport du département des Bouches-du-Rhône. Donc là, ce doit être plus des dessertes autocar, par exemple, celle de Marseille/Aix etc. Ce sont les seuls éléments que nous voulions apporter. Cela donne quelques ordres de grandeur.

Nous avons un deuxième tableau qui nous a été fourni par la Trésorerie-Paierie Générale concernant la fiscalité. Vous avez le montant TFB. C'est la taxe foncière bâtie. Ensuite, vous avez la taxe foncière non bâtie, la taxe d'habitation et la taxe professionnelle, avec les initiales qui sont sur le côté. Vous avez dans ce tableau le montant de la fiscalité totale, puis ensuite par habitant des quatre collectivités considérées ici. Vous pouvez vous-même vous amuser à faire tous les calculs que vous souhaitez à partir de ces éléments. C'est un petit peu léger comme information. Il nous a paru important d'essayer de préciser les choses entre les gens qui disent : « Pas d'impôt supplémentaire », et les gens qui disent : « 5 000 euros par foyer fiscal ». Entre les deux, la réalité est vraisemblablement un petit peu plus nuancée. Voilà quelques éléments qui peuvent permettre aux uns et aux autres, sinon de se faire une opinion en tout cas essayer de se donner quelques ordres de grandeur. Et pour combler ces lacunes d'information, nous allons donner la parole à notre interpellateur et puis prendre des questions dans la salle. Oui, alors effectivement une question de compréhension...

### **De la salle**

Pour ma compréhension, pour le Var, j'ai noté qu'il y avait à peu près 90 et 100 euros par habitant et par enfant. Une famille comme moi de quatre habitants, cela fait 400 euros par an, 10 ans : 4 000 euros et 30 ans, cela me fait 12 000 euros. Quand on dit que cela fait à peu près 5 000 euros par habitant, nous sommes loin du compte. Les gens qui disent que cela va coûter 5 000 euros par foyer fiscal, là c'est trois fois plus. Il ne faut pas dire que ce n'est pas vrai. 5 000 euros par foyer fiscal, c'est en dessous de la réalité. Il faut que vous notiez cela.

### **Olivier KLEIN**

Les chiffres qui sont ici correspondent à la fiscalité totale, la totalité des impôts, des impôts locaux qui sont payés au titre du département.

### **De la salle**

J'avais mal compris.



**Olivier KLEIN**

Et donc cela sert pour financer les transports, les collèges, l'aide sociale, etc.

**De la salle**

Il y en a quand même pour 12 000 euros.

**Olivier KLEIN**

Ça, ce sont des impôts locaux que nous payons. Et en plus, ce sont ceux que nous payons actuellement. Cela ne prend pas du tout en compte la LGV qui, pour l'instant, n'est pas financée.

**De la salle**

La seule comparaison qui peut être faite, c'est ce qu'a présenté Olivier Klein avec cette idée : qu'est-ce qu'une contribution de 10 euros par an par habitant permet de dégager comme capacité d'investissement ? Ce sont des montants qui sont comparables du point de vue à la fiscalité par habitant. Simplement, nous vous avons précisé ces données pour vous permettre de faire des rapprochements. Après les raisonnements à faire sont un peu plus compliqués que des règles de trois. C'est simplement pour donner des ordres de grandeur pour que chacun puisse un peu réfléchir. Et ce qui est clair, c'est que le montant de la LGV PACA, même si c'est 2 milliards financés par les collectivités locales, ces tableaux montrent bien que ce n'est pas quelque chose qui est apporté très simplement de ces collectivités locales. Cela suppose bien soit de dégager des recettes fiscales complémentaires, soit de trouver des montages qui permettent de les étaler sur beaucoup plus que 30 ans. Il y a un vrai sujet de réflexion que les collectivités territoriales n'ont pas encore commencé à aborder. Et nous ne pouvons pas faire ce débat sans du coup au moins poser cette question.

**Olivier KLEIN**

Monsieur Pourchier, une réaction ?

**Eric POURCHIER**

Une réaction de désolation dans un premier temps sur l'absence de nos représentants élus. Je sais bien que nous avons les élus que nous méritons. Quelque part, il faut nous excuser nous-même. Nous avons des citoyens qui sont venus. Nous avons des membres du Comité de Direction de RFF, de la SNCF. Nous avons l'auteur célèbre de la circulaire Gressier qui nous avait beaucoup intéressé en août 1991 qui prend la peine de se déplacer, et venir fournir des informations. Et d'un autre côté, nos représentants ne viennent pas et c'est vraiment dommage. Nous ne pouvons pas dire : « tous pourris » C'est important de voter. C'est important de faire vivre la démocratie. Mais c'est réellement désolant sur une réunion aussi importante que celle des financements qu'ils ne soient même pas venus, ne serait-ce que pour donner un éclairage ou nous faire part de leurs incertitudes. Nous pouvons être incertains. Nous ne sommes pas censés tout savoir. Nous avons bien vu que

nous sommes dans un processus itératif sur ce projet-là. Au moins par simple correction, il aurait été bien qu'ils se manifestent. Et je ne peux que déplorer cette absence.

## **De la salle**

*Question inaudible.* (demande de présentation de l'orateur)

## **Eric POURCHIER**

Je l'avais fait tout à l'heure mais je vais le refaire. Vous avez raison. Eric Pourchier, je suis un représentant associatif d'une coordination qui s'est créée à l'occasion de la renaissance de ce TGV qui était le Paris/Nice à l'époque. Un peu comme il y a 15 ans, des associations se sont groupées. Elles ont étudié le projet. Elles ont pensé que cela ne servait à rien de le renvoyer chez nos voisins. Elles ont fait l'analyse et cette analyse conclut que quel que soit le scénario, ce projet va porter plus d'inconvénients pour la région et les collectivités, les habitants, les contribuables que davantage. Et donc nous souhaitons faire entendre ce point de vue à nos représentants élus, malheureusement absents. Pour les élections de 2007, nous les interpellons. Le temps du débat public est une chose, mais ensuite la vie démocratique a sa propre durée. Et donc bien entendu, au-delà de juillet qui est la conclusion du débat officiel, les associations seront toujours là. Les élus seront toujours là. Le projet sera ou abandonné ou prendra d'autres formes. Et nous sommes toujours actifs sur ce sujet. A titre personnel, je n'ai jamais été intéressé par aucun tracé. J'habite au milieu de mon village surtout motivé par la question de la participation du citoyen en ce qui les concerne.

Cette participation, nous la faisons via nos représentants élus. C'est eux qui fournissent le cadre dans lequel travaillent ou bien les administrations centrales ou encore les entreprises. Et nos élus, dans cette région en tout cas, sont dramatiquement absents. Ce sera notre travail de les rappeler à leur charge.

Ce sont ces mêmes élus qui nous promettent que si la ligne TGV se fait, il y aura plus de TER. On peut en douter. Et l'expérience du TGV Méditerranée nous l'a bien montré. La façon dont nous analysons la ligne LGV, c'est surtout à nos yeux un produit de marketing qui profite de l'attraction générale du Nord de l'Europe, et peut-être de la totalité de l'Europe pour la région Provence Alpes Côte d'azur. Et il y a donc l'occasion de vendre du déplacement, et cela profite donc à l'entreprise qui vend ce déplacement SNCF. Cela profite au constructeur éventuellement, et au secteur des BTP. Cela profite de façon annexe à des secteurs comme le tourisme, encore qu'un certain tourisme puisse tuer un autre tourisme. Donc nous voyons surtout cette nouvelle LGV comme avant tout un produit de gros intérêts particuliers. Et nous ne pensons qu'il réponde à l'intérêt général. Alors on nous dit : « Et si c'est l'intérêt général, est-ce que cela va permettre le développement du ferroviaire local ? » Si nous regardons ce qui s'est passé depuis la mise en service du TGV Méditerranée, nous avons plutôt l'impression que le TGV a tué le train, ou en tout cas participe à sa décroissance, à cette dégénérescence. Les habitants d'Arles, Tarascon ou encore Salon, en savent quelque chose maintenant qu'il y a cette ligne LGV. Eux-mêmes ont beaucoup moins de dessertes. Quant au TER, on nous avait promis en 1992, au moment où il y avait eu le collège des experts sur le TGV Méditerranée, que si le TGV vers Marseille se faisait, les TER allaient être redynamisés. Ils le sont très peu, en vérité. Et pourquoi le seraient-ils à l'avenir ? Nous nous permettons d'en douter.

Un autre point sur le développement des TER qui fait partie du sujet qui avait été développé : nous avons observé que d'autres régions, en particulier la Loire, avait décidé d'investir directement sur

le réseau ferroviaire existant. C'est ce que nous demandons à nos élus. Nous préférons plutôt que de le voir mettre des financements à l'occasion de l'arrivée d'une LGV, nous leur demandons de nous mettre des financements sur le train qui sert réellement à tous les habitants, du moins une majorité dans leurs besoins quotidiens, et non sur ce train qui est un peu un train... Vous voulez passer un week-end à Paris, et puis Londres, Bruxelles ou pour venir de ces régions-là passer un petit week-end ici. Ça, nous ne pensons pas que cela réponde réellement à des besoins majoritaires. Nous nous employons à le faire savoir. Voilà pour une première réaction sur ce projet.

### **Olivier KLEIN**

Y a-t-il d'autres questions sur cette question des capacités de financement des collectivités locales ?

### **Monsieur MANRIQUE**

D'abord je voudrais vous dire que j'ai eu l'impression de me tromper de salle. Je suis venu ici pour écouter des gens qui allaient me dire ce que nous allions payer et combien cela devait nous coûter. Je suis un citoyen lambda. J'ai écouté pendant des heures. J'ai fait comme tout le monde. Je me suis un peu endormi parce que c'est clair comme la Seine quand il y a eu un orage. L'eau est trouble et on ne s'y retrouve pas là-dedans. Ma question est simple : je voudrais au moins comprendre puisque depuis des mois, c'est-à-dire depuis le 8 mars où on parle du financement de ce TGV, c'est-à-dire à Toulon où le Président de RFF s'était exprimé. Il avait donné exactement les mêmes chiffres que vous avez donnés sur le TGV Est. Donc nous ne sommes pas du tout avancés. A l'époque, nous étions contents. Nous le sommes toujours aujourd'hui. Et nous sommes étonnés par exemple que RFF qui a eu, pour faire les études d'avant-projet, et faire toutes ces réunions une somme assez considérable. Et je pense qu'il y a un peu de bon argent là-dedans. Je suis étonné que RFF n'ait pas un peu plus de notions sur le financement de cette ligne. Je pense que vous avez eu des contacts avec les responsables politiques locaux ; que ces responsables politiques locaux oublient certainement une chose et que vous nous les cachez, je ne sais pour quelle raison. C'est mon avis. C'est mon opinion. Alors j'ai une question. Elle est toute simple. Il faut dire d'abord que la France est endettée de 1 000 milliards d'euros. Nous l'avons entendu récemment à la télévision. Il faut dire aussi que nos impôts personnellement sont très lourds. RFF, quelle est la limite maximale que vous vous donnez en matière de coût pour cette ligne LGV ? Combien de milliards vous vous donnez comme limite ? Où est le raisonnable ? Où est-ce que vous allez vous arrêter ?

### **Olivier KLEIN**

Merci de cette question. Avant de passer la parole à RFF, je voudrais juste préciser à nouveau que ces réunions ci, les réunions de proximité, l'ensemble du débat public n'est pas organisé par RFF. La commission est indépendante. Si nous louons cette salle, c'est RFF qui paye sur les factures qu'on lui présente. C'est simplement pour rappeler l'indépendance de la commission et du débat public par rapport au maître d'ouvrage. Maintenant, je laisse la parole à RFF.

### **Michel CROC**

Je vais donner une réponse à la suite de ce que j'ai dit tout à l'heure sur l'intérêt socio-économique du projet, c'est-à-dire l'intérêt global pour la collectivité avant de parler de financement, parce que

là il y a une réponse précise que vous pouvez trouver dans le dossier. Nous vous avons expliqué qu'actuellement était considéré comme socialement efficace un projet de transport dont la rentabilité dépasse les 4 ou 5 %. Et quand vous regardez le dossier, vous voyez que cela représente un investissement de l'ordre de 5 milliards d'euros. C'est l'efficacité transport du projet. Après au-delà, à combien allons-nous nous arrêter, jusqu'ou allons-nous aller ? Nous allons en parler avec les collectivités. Mais nous n'en avons pas encore parlé. C'est avec les collectivités qu'il faut définir le projet dans sa globalité, y compris toutes les composantes aire évidemment, plus des composantes d'aménagement du territoire. Et c'est à ce moment-là qu'avec elles que nous pourrions discuter de plan de financement. Sincèrement, nous n'avons pas encore de discussions avec elles. Pour le moment, nous n'avons pas d'élément solide et tangible pour discuter.

### **Pierre FILIER**

J'ai écouté toute cette réunion avec beaucoup d'intérêt. Comme Monsieur, je ne sais pas si je peux en retirer grand-chose. Je retire quand même une chose. Ce projet dépend beaucoup maintenant de financement des collectivités locales, c'est-à-dire de la région, des conseillers généraux et des grandes métropoles. Vous savez donc que ces personnes sont des collectivités locales, donc de personnes élus qui peuvent très bien aujourd'hui être pour le projet, partir de ce gros financement avec RFF, puisque c'est apparemment le premier financeur du projet. Et aux prochaines élections, elles pourront changer. Et puis les gens décideront de ne plus du tout apporter l'argent. C'est quelque chose qui me semble assez aléatoire. La discussion ne va pas être faite avec les élus actuels mais avec les élus de 2007 ou de 2008. Ils pourront ne pas être d'accord sur le projet. Actuellement, nous sommes en train de discuter sur un projet dont nous n'avons aucune stabilité, aucune assise solide sur ce projet pour l'instant, d'un point de vue de financement. C'est inquiétant.

### **Claude GRESSIER**

Vous avez tout à fait raison. Mais j'ai peur que ce soit inévitable dans le cas de grands projets d'infrastructure. Un grand projet d'infrastructure, à partir du début des études jusqu'à la mise en service, cela fait 15 ans. 15 ans, si tout va bien et s'il n'y a pas d'ouvrage spécifique. En 15 ans, vous avez trois élections locales. Si nous attendons d'avoir le dernier décideur, nous n'y arriverons jamais. Le problème dans ces grands projets, c'est d'avancer phase par phase. On commence par le commencement. On recueille les avis de tout le monde sur l'opportunité. Et c'est là qu'effectivement - et je m'exprime sous le contrôle de la commission particulière de la voie publique - l'opportunité se juge dans une phase très en amont. Et vous avez raison. J'ai entendu un certain nombre de critiques judicieuses, en disant : nous ne pourrions comprendre l'utilité du projet que lorsque nous aurons de façon plus fine les services, non seulement les services à grande vitesse, mais les services TER, etc. Je le conçois volontiers. Mais si nous faisons dès maintenant un projet détaillé avec l'ensemble des services, etc., on va dire : « Attendez, votre "truc" est déjà complètement ficelé avec un beau nœud. On n'a plus qu'à prendre ou ne pas prendre. » C'est un point difficile. Je reviens au financement. Dans le financement, il y a des phases d'étude. Pour ces phases d'étude, il y a des conventions de financement avec les élus du moment. Et puis à un moment donné, après l'enquête publique, et dans les deux ou trois ans grosso modo qui suivront l'enquête publique avec les élus de ce moment-là, il y aura la convention de financement définitive pour les travaux. Et là, c'est les collectivités locales, par l'intermédiaire de leurs élus, et par leurs délibérations, et l'Etat de son côté bien entendu, par les ministres compétents et le premier ministre qui seront engagés pour financer le gros de l'affaire qui sont les travaux. Les élus qui seront en place au moment où cette convention de financement sera signée ne seront pas encore élus, ce sera

peut-être les mêmes qu'aujourd'hui si vous les réalisez. En tout cas, ils ne sont pas élus mais cela n'empêche pas qu'il faut bien commencer par le commencement, et avec les élus du moment faire le débat public, suivre les résultats du débat pour suivre de telle ou telle façon. Je dirais que c'est le cheminement normal d'un projet aussi long dans ces études d'abord, et dans sa réalisation d'autre part.

### **Olivier KLEIN**

Juste pour compléter, il ne faut pas toujours renvoyer l'incertitude sur des élus locaux. Il y a également, en quinze ans, au moins deux législatives et deux présidentielles avec la même versatilité sans jugement de valeur dans les choix qui peuvent être faits au niveau de l'Etat.

### **Michel BOUISSON**

Je suis bien d'accord avec ce que vous venez de dire sur les politiques, sur la durée de leur mandat et sur les engagements qui peuvent prendre. Cependant, nous sommes aujourd'hui ici en face d'un projet qui va coûter 8 milliards d'euros à la collectivité. C'est au moins ce que cela va coûter. Quoi qu'il en soit, on nous parle d'un projet de 6 milliards ou de 8 milliards d'euros. Actuellement, nous n'avons aucune garantie. Nous ne savons absolument pas ce que nous les contribuables allons devoir investir dans cette somme. Et quand je parle des contribuables, c'est au niveau régional, au niveau des départements. C'est au niveau de RFF aussi, en tant que contribuables de l'Etat. C'est au niveau de l'Etat, si l'Etat investit dans cette ligne. Et cela nous paraît être la moindre des choses, la plus élémentaire que cette somme soit pour le moins finalisée, et que l'on nous dise : « Vous les contribuables, vous allez devoir payer là-dessus 3 milliards, 4 milliards, nous ne savons pas exactement. » Mais les politiques qui nous proposent ce projet, qu'ils soient là au moins pour soutenir ce projet et nous dire : "Voilà ce que vous devrez payer." Que l'on ne nous cache pas une partie du problème, et cette partie la plus importante qui est celle du financement. Pour le moment, c'est le vague le plus complet. Nous ne savons absolument rien. Et pourtant, c'est nous qui allons payer.

### **Monsieur FOURNIAU**

Dans cette réunion, en l'écoutant un peu, il y a eu un certain nombre d'informations. Je trouve que Monsieur Gressier, tout à l'heure, s'est bien avancé en disant qu'aujourd'hui l'Etat était prêt à financer la moitié de la contribution publique, une fois enlevée la contribution européenne. Ce sont des indications relatives précises sur la suite. Qu'aujourd'hui, les collectivités ne veulent pas s'engager, nous pouvons le comprendre sur le plan politique. Nous pouvons le critiquer aussi. Mais nous leur avons demandé de participer à cette réunion, de nous donner un certain nombre de données. Le rôle de la commission était de faire en sorte qu'à la fois puissent être éclairées les discussions qui ont été lancées dès la réunion de Toulon avec l'idée que cela allait coûter 5 000 euros par Varois ou d'autres avis qui ont émis par des gros élus qui ont dit : « Mettons-nous d'accord sur l'opportunité. La question du coût n'est pas importante. » Ce qui est une autre manière de raisonner. Nous avons voulu simplement montrer à travers les quelques données, que l'on a pu obtenir auprès de la Trésorerie régionale, que les montants dont il s'agit sont effectivement très importants quand on regarde les recettes des collectivités locales, l'ensemble des budgets des collectivités locales, aujourd'hui, et nous ne sommes pas du tout rentrés dans les discussions d'endettement. Mais c'est le dernier conseil économique et social régional qui a discuté du budget

de la région. Et une sonnette d'alarme a été tirée sur ces questions d'endettement des collectivités. Il y a là un vrai sujet. Et nous voulions que cela puisse être acté, que l'ensemble de la discussion couvre ce débat public. Il y a un vrai sujet et il y a des responsabilités à prendre sans que nous puissions aujourd'hui apporter des réponses précises à ce que sera l'incidence fiscale : est-ce que ce sera 3 000, 4 000 ou 5 000. Cela dépend beaucoup de la manière dont cela va s'étaler dans le temps. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas répondre à ces questions. Nous savons simplement qu'il y a là un enjeu de grande importance. Et que les collectivités ne peuvent pas ignorer et se positionner aussi sur cet enjeu dans la suite de la discussion.

### **Michel CROC**

Je vais me permettre de m'abriter derrière Claude Gressier qui a dit qu'il allait sauter sans filet. Il y a quand même un élément de réponse. Si on dit que sur 6 milliards d'euros, il y aura 3,6 milliards de contributions publiques, c'est-à-dire 60 %. Cela veut dire que 40 %, ce sera la part de RFF, derrière un cahier des recettes, l'efficacité d'un apport privé, et puis un peu de financement européen qui lui effectivement sera sur nos impôts. Cela va faire disons 5 %. Après, sur les 60 % qui reste, si nous continuons à appliquer les règles d'aujourd'hui, l'Etat en paie 30 % et les collectivités en paie également 30 %. Les 30 % des collectivités, ce sont nos impôts. Nous savons que nous allons payer 30 %, plus un peu d'impôt européen. Les 30 % de l'Etat proviennent en grande partie, voire en totalité, des dividendes des péages autoroutiers. Aujourd'hui, c'est à peu près les 2/3. Mais l'objectif est bien que la part de l'Etat vienne à 100 % d'un transfert du système autoroutier. Nous pouvons quand même dire, toujours en m'abritant derrière ce qu'a dit Claude Gressier, que notre contribution de contribuables, si j'ose dire, d'un projet de 6 milliards d'euros, cela va être de l'ordre de 30 %, c'est-à-dire un tiers.

### **Monsieur FOURNIAU**

Je rajouterai simplement à ce que dit Michel Croc sur la contribution de l'Etat, c'est vrai qu'il faut la différencier de la contribution fiscalité locale. Que nous payons pour la LGV PACA ou pour un autre projet, cette part de financement des infrastructures existera dans le budget de l'Etat et dans les impôts que l'on acquitte à titre de contribuable national. Est-ce que la part de LGV PACA dans la fiscalité locale est spécifique à la LGV PACA ?

### **Christian MOULIN**

J'ai trois questions. J'aimerais savoir qui finance les gares, qui paie la réalisation des gares. Deuxième question : nous avons su la semaine dernière qu'il va falloir construire quatre sous-stations électriques pour alimenter le TGV. Il va y avoir un coût. Ce coût n'a pas été chiffré dans les études de RFF puisque nous n'avons appris cela que la semaine dernière. Qui va payer le coût de cette réalisation ? Ma troisième question s'adresse essentiellement à RFF. Depuis le début du débat public, j'ai plusieurs articles qui disent que RFF va payer entre 10 et 15 %, que le reste c'est un coût à l'Europe, un coup à l'Etat. Mais plus particulièrement, la semaine dernière, à la réunion de Roquebrussanne – je cite sur la synthèse du débat public – *Lise Mermillod de RFF rappelle que le financement du projet n'est pas encore arrêté mais sera partagé entre RFF, la SNCF et l'Etat. Les collectivités locales pour leur part ne participeront au financement de la LGV qu'à hauteur de 23 %.* J'aimerais savoir sur quoi sont fondés ces 23 %. Est-ce qu'ils sont fondés sur quelque chose, ou est-ce de la désinformation ?

**Bernard GYSSELS**

Je pourrais déjà répondre sur le coût de la Ligne à Grande Vitesse. Dans les estimations qui sont fournies, ce n'est pas parce que nous avons apporté une précision sur les sous-stations qu'elles n'étaient pas prises en compte puisque à ce niveau-là, nous avons des ratios pour établir le coût du projet à ce stade-là. Par contre, lorsque vous signalez l'intervention de Lise Mermillod, je regrette mais ce n'est pas ce que nous avons dit. Les règles de financement, et notamment du TGV Est, nous l'avons déjà estimé. Je ne sais pas si cela a été mis en ligne par la...

**Olivier KLEIN**

Je ne sais pas mais ce sera vérifié et corrigé. Le chiffre cité correspond à la LGV Est. Dans la synthèse de la Roquebrussanne, ce sera corrigé.

**Bernard GYSSELS**

C'est le bon chiffre de la LGV Est.

**Monsieur MOULIN**

Il n'est pas du tout question de la ligne Est puisque que le début de la phrase, c'est : « *rappelle que le financement du projet n'est pas encore arrêté, mais sera...* »

**Olivier KLEIN**

Il y a sans doute une erreur de rédaction qui nous incombe, et que nous corrigerons.

**Monsieur MOULIN**

De mémoire aussi, je me rappelle de ces chiffres annoncés à la Roquebrussanne.

**Olivier KLEIN**

C'est une erreur dans notre compte rendu. Nous vérifierons dès demain matin, peut-être même ce soir. Sur le financement des gares, est-ce que je peux m'avancer en faisant répondre Monsieur Lebœuf ?

**Michel LEBCEUF**

Je crois que malheureusement nous ne pouvons pas répondre au stade actuel. La capacité contributive de la SNCF, si elle est consommée entièrement en péage, sans dégager de ressources de financement pour ces gares, il serait assez logique que les gares soient agrégées avec la ligne nouvelle. Mais il n'y a pas vraiment de règle. J'ai estimé un point de vue tout à l'heure qui consiste à dire que je considère que les gares font partie de la LGV et du projet de financement. Mais ce

n'est pas une règle intangible écrite ou gravée dans le marbre. Je pense qu'aujourd'hui il est peut-être un peu trop tôt pour le dire. Vraisemblablement, les gares feront quand même l'objet d'un cofinancement parce que la gare, ce n'est pas simplement un bâtiment. C'est aussi des parkings. C'est aussi des accès à la gare. Et en général, les communes ou les villes participent au financement des gares.

### **Michel CROC**

Cela dit, dans les chiffres que l'on nous annonce, il y a les gares et il y a les sous-stations. C'est toute l'infrastructure, y compris les gares, y compris les sous-stations électriques. Ce qu'il n'y a pas effectivement dedans, c'est le matériel roulant.

### **De la salle**

*Inaudible*

### **Monsieur MOULIN**

Je voudrais revenir sur le financement des gares, même si c'est chiffré. Au début du projet, on parlait de trois gares à peu près. Et puis, il y a quelques réunions de cela, nous avons entendu parler de cinq gares, de gares éventuelles qui pouvaient se greffer. Il y avait eu des questions de gares sur Nice, de faire une gare supplémentaire, de faire une gare aux Arcs. Cela a été exposé.

### **Alain SEGUIN, SNCF**

C'est moi qui ai parlé des gares dans les différentes réunions de proximité. Je rappelle qu'il y a dans les projets étudiés par RFF trois gares nouvelles sur LGV. Je le précise à chaque exposé. A l'intersection, dans l'état actuel du projet, entre la LGV et la ligne classique qui est la proximité, une qui est dans le secteur de Cuers, comme l'a rappelé Madame Chaix, une qui est à proximité des Arcs, à l'intersection des deux lignes, et une autre que l'on appelle pour l'instant Ouest/Alpes Maritimes dans le triangle Cannes/Grasse/Antibes. Vous avez raison. Nous parlons d'autres gares. Mais ces autres gares sont des gares qui sont soit dans Marseille et qui sont incluses dans les surcoûts étudiés par RFF. Ils pourront le confirmer, et l'autre gare, c'est celle de Nice Saint-Augustin qui, pour l'instant, fait l'objet d'une étude dans le cadre du contrat plan Etat-région en tant que point d'échange TER, et pour lequel une réflexion est en cours d'engagement avec les partenaires pour y intégrer une composante arrêt TGV. A ce stade, nous n'avons pas encore le coût de l'augmentation de dimension de cette gare, mais pour l'instant, dans nos esprits, c'est encore marginal comme surcoût. Cela dépendra de la densité de la desserte de Saint-Augustin. Voilà pourquoi on ne la traite pas comme une gare complètement nouvelle puisqu'il y a déjà toutes les installations prévues en signalisation, même en quai, il suffira d'allonger les quais.

### **Elisabeth NOVO**

Je voulais que vous nous parliez des coûts indirects inhérents aux infrastructures liées à la réalisation, à savoir l'alimentation énergétique, peut-être en THC, aux lignes pylônes, etc., ainsi que les bassins de rétention qui sont indispensables, paraît-il, à ces installations d'infrastructures.



Est-ce que c'est inclus dans la facture proposée et très largement optimisée ? Sinon qu'advient-il par la suite ? Et RFF doit-il participer ou est-ce uniquement à la charge de la collectivité locale ? Merci Messieurs.

**Olivier KLEIN**

Merci, Madame. Une réponse de Bernard Gyssels.

**Bernard GYSSELS**

A ce stade des études, l'ensemble de ces points, que ce soit les sous-stations que nous avons évoquées ou des bassins de rétention qui seront à réaliser, sont compris dans l'estimation avec un certain nombre de ratios qui sont pris pour ces éléments.

**Olivier KLEIN**

Si nous élargissons un tout petit peu les questions, y a-t-il, dans le projet, des dépenses annexes qui ne seraient pas comprises dans l'estimation financière du projet ? Si nous prenons un exemple urbain : quand on a construit un tramway à Lyon pour être en terrain neutre, l'autorité organisatrice des transports a pris en charge la construction des tramways. Et puis la communauté urbaine a pris en charge l'aménagement des voiries parce que nous avons mis des pavés, des arbres, etc., des choses qui ne sont pas directement liées au projet, mais on en a profité pour faire des belles rues une fois que nous les avons cassées. Est-ce qu'il y aurait ce type de dépenses annexes qui ne serait pas dans le projet mais complètement lié au projet qui entraînerait des dépenses supplémentaires ?

**Monsieur POURCHIER**

Peut-être sur les dépenses supplémentaires, nous avons parlé de financement et de risque. A la lumière de l'expérience du TGV Méditerranée, le fait qu'il y ait un puissant mouvement d'opposition à ce projet, un mouvement qui s'était structuré et qui a acquis une certaine compétence, et qui a travaillé, avait amené un renchérissement assez important du coût. Je me souviens que les associations avaient créé à l'époque où je faisais partie des créateurs ce que nous avons appelé l'union juridique Rhône Méditerranée qui cette fois-ci ne s'était pas placée sur la position de défense d'intérêt général, mais s'était placée sur la position de la défense des intérêts particuliers des riverains qui étaient concernés par le tracé, une fois que nous avons eu l'impression que le Ministre allait décider ou que les décisions étaient imminentes. Nous avons donc ouvert, entre guillemets, un front juridique. Bien évidemment, la même chose se reproduira. La région provençale ne se traverse pas comme cela. Et donc il y a un facteur de coûts qui, aujourd'hui, n'est pas pris en compte mais qu'il conviendra de prendre en compte. Ces coûts s'étaient répartis en partie sur les collectivités mais en bonne partie sur l'Etat qui avait pris beaucoup de retard dans son projet, et qui avait souhaité, suite à la décision, du Ministre Bianco, accélérer les choses. Et cela avait donné le tunnel de Penne-Mirabeau et divers aménagements pour lesquels les associations ne se battaient pas au départ mais qu'elles avaient obtenu parce qu'elles étaient là en position de négociations sur le projet. Il y a beaucoup d'incertitudes et de risques comme cela.

Nous n'avons pas parlé au cours de ce débat d'un risque qui est classique parce que nous le constatons sur la plupart des grands projets d'infrastructure, c'est que le chiffre initial se trouve généralement très en dessous de ce qui se produit. Là, parmi les scénarios, 6 milliards, 6 milliards et demi, cela veut dire vraisemblablement de 8 milliards, et probablement plus. C'est un domaine, il est de l'ordre de l'incertitude. Nous le savons. Mais autant l'intégrer tout de suite. Ce projet coûtera largement plus de 8 milliards si jamais il venait à se faire. Et parmi les autres risques, ceux-là ne sont pas financés, nous avons vu le risque de la fiabilité politique des élus dans cette région. C'est aussi un facteur d'incertitude qu'il faut prendre en compte.

Un dernier qui m'est venu à l'esprit concerne SNCF. Je serais opérateur de transport, si j'avais envie de venir concurrencer SNCF en France, c'est vraisemblablement sur la ligne de la Côte d'Azur que je ferais. Sur la Côte d'Azur, c'est très attractif. Ça parle à toute l'Europe. C'est vraisemblablement sur cela que je me créerais une base pour aller attaquer SNCF sur ses autres marchés. C'est pour cela que je me permettrai de conseiller à SNCF de ne pas trop participer parce que cela pourrait lui nuire.

### **Olivier KLEIN**

Vous nous donnerez quand même les éléments de réponse sur ces surcoûts éventuels.

### **Bernard SOUBERT, CLCV (Consommations, Logement, Cadre de Vie)**

J'avais pensé au premier abord que les projets de TGV visaient à développer la région et améliorer la vie de ses habitants. Je suis quand même le débat parce que cela fait au moins cinq ou six réunions que j'assiste et j'essaie de diversifier le point où il y a le débat parce qu'au moins ça me permet d'écouter tous les avis. Et c'est vrai que je sens un petit frémissement : gagner dix minutes sur le parcours Paris/Nice, pour être au Festival de Cannes dix minutes avant, c'est important. Ou alors pour jouer au casino de Monte Carlo ou venir voir le Grand Prix... J'habite La Penne-sur-Huveaune. Ce n'est pas très loin. C'est à quinze kilomètres. Je prends le TGV régulièrement. Actuellement, La Penne-sur-Huveaune et la gare Saint-Charles, c'est trois quarts d'heure. Et quand j'arrive à la gare Saint-Charles, je ne peux plus me garer. Je mets donc une heure et demie. Ça fait que le TGV où nous avons gagné une heure, j'ai encore tout reperdu. Par contre, je peux vous dire qu'à La Penne-sur-Huveaune, il y a une gare. Il y a quatre trains qui s'y arrêtent par jour. S'il y avait des trains tout le long, et la troisième voie, entre Aubagne et Marseille, cela fait un moment que nous en parlons. Cela ne fait que 30 ans. Ce n'est toujours pas fait. Je crois qu'il faut tout reprendre. Vous avez dit qu'il y avait une forte demande pour cela. Or, cela va être fait en 2020. En 2020, sur la Côte d'Azur, la vie sera tellement impossible que peut-être les lieux où il faudra le construire, cela va être le Val-Thorens parce que c'est là où il y aura les activités. C'est là où il y aura peut-être les besoins. Je pense que dans un projet tel que cela, il ne faut pas prendre uniquement le problème des parcours ou le problème des coûts. Le coût, là aussi, revenons-y. Sur le terrain, quand je vois que le tunnel autoroutier de Toulon, ce n'est pas un projet qui s'est passé à Brest. C'est un projet d'ici, de chez nous. Et ce n'est pas fini. Il a été multiplié par dix. Et il a fallu des années pour le mettre. Alors quand j'entends qu'il va y avoir des gares à enterrer, je vous demande une chose dans la vallée de l'Huveaune, puisqu'il y a un projet qui passe par l'Huveaune, vous allez mettre le TGV sur une échasse. Je vous signale que toute la vallée est inondable. Nous ne sommes pas moins sérieux que vous, ni plus. Mais c'est vrai que dans les discours que nous entendons, il y a des choses qui nous font trembler. Et moi je demande à tous, et notamment à nos élus, de redescendre un petit peu sur terre. Hier, par exemple à Avignon, j'ai entendu dans les cinq

minutes qui ont suivi un élu respectable que je connais personnellement dire : « Jamais le TGV ne passera par la région d'Aix. » Et au même moment, quand on lui a demandé : « Et à quelle date ? » « je serais peut-être mort. » Autrement dit, il parle pour des choses, et il ne sera peut-être plus là pour les vivre. Je crois qu'il faut être sérieux. Je crois que le débat sur le projet qui doit intégrer le côté humain de la chose, et c'est justement peut-être ce qui va nous permettre de réussir. Il faudra bien qu'un jour il y ait une ligne à grande vitesse dans ce sens, mais pas forcément pour gagner un quart d'heure. Si on y met 200 à l'heure au lieu de 300, nous arriverons peut-être. Et nous profiterons au moins de la vue et de la beauté de la Côte d'Azur.

### **Olivier KLEIN**

Il est très tard. Je vous propose de prendre une question sur le financement.

### **Michèle CHAIX, Association Stop Nuisances Cuers**

Il y a quelque chose qui m'interpelle concernant le montage du financement, un montage éventuellement public privé. Mais dans le cas d'une option, si j'ai bien compris l'exposé, dans le cas d'un partenariat privé, dans le pire des cas, le service public pourrait ne plus exister selon l'option prise pour le privé, concernant l'exploitation, le trafic, etc. Je pose une grande question. Est-ce que j'ai bien compris l'exposé ? Ou bien ce doute concernant le montage futur, c'est quand même quelque chose de primordial à régler dès le départ et à donner des assurances, si j'ai bien compris l'exposé. Merci.

### **Claude GRESSIER**

Ce qui est clair, ce que nous avons évoqué c'est la construction et l'entretien de l'infrastructure sous le contrôle de Réseau Ferré de France. L'exploitation dans ce pays, c'est la SNCF.

### **De la salle**

(Il y avait, dans un tableau présenté par Claude Gressier, une colonne « concession »)

### **Claude GRESSIER**

Il y avait une colonne concessions... parce que j'avais ressorti ce tableau d'un exposé général sur les montages. Mais je crois avoir dit que cette concession s'appliquait dans le cas des autoroutes mais ne s'appliquait pas au ferroviaire en France. Il s'applique dans certains cas pour des liaisons transfrontalières. Nous venons de faire une concession dans le cas de Perpignan/Figueras, pour la traversée Est des Pyrénées, entre Perpignan et Barcelone. Mais c'est un cas particulier d'un tronçon transfrontalier. Il n'est pas envisagé de faire des concessions à l'intérieur du territoire français. Je crois que c'est tout à fait clair. Peut-être ultérieurement, y aura-t-il des concurrents ? Nous verrons cela. Mais pour le moment, c'est le cas. Et de toute façon, la construction de l'infrastructure, et je crois que Monsieur Persuy a insisté et est revenu sur ce point, se fait dans le cadre, sous le contrôle du donneur d'ordre qui est Réseau Ferré de France.

Je voudrais revenir sur un autre sujet qui est que... Je reconnais qu'il y a un certain nombre d'interventions qui sont très judicieuses. Il faut faire très attention à ces problèmes d'augmentation des coûts. Il y a tout de même un juge de paix. Monsieur Persuy l'a rappelé. C'est la rentabilité socio-économique pour la collectivité. A partir du moment où on financerait un projet d'un niveau de rentabilité pour la collectivité par trop bas, cela veut dire que quelque part on gaspille les deniers publics. Il faut que le coût du projet et ces avantages soient dans ces avantages globaux, en tenant compte évidemment des avantages et du trafic reporté depuis les voitures, etc. Il y a un bilan global, y compris environnemental à faire. Et il faut que ce bilan global dégage un bénéfice actualisé, de 4 % actuellement pour la collectivité. Ça, je crois que c'est très important. Laisser sans réaction le coût d'un projet augmenter signifie qu'à un moment donné, à ce projet, au minimum on le décale dans le temps ; en tout cas, il passe après les autres. Il y a effectivement des précautions à faire, des optimisations à faire sur le coût du projet. Je me permets d'insister là-dessus. Je crois que c'est tout de même de bon sens.

### **Olivier KLEIN**

Merci de cette réponse qui est une réponse un petit peu différée à une question qui a été posée sur : quelle est la limite du raisonnable en matière de train ? C'était d'ailleurs, si j'ai bien compris, le sens de la réponse de Michel Croc également. Et nous dirons que c'est le mot de la fin. Je vous remercie de votre patience, de votre assiduité et également de l'intérêt des débats. Je crois qu'il s'est dit quand même pas mal de choses aujourd'hui et pas mal d'éléments intéressants ont été apportés. Merci.

# INDEX

*Nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms suivants.*

Pierre FILIER..... 44