

**DEBAT PUBLIC
PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE
PARIS-NORMANDIE**

Réunion thématique

« FINANCEMENT ET RENTABILITÉ DU PROJET »

Paris, le 17 janvier 2012

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN
- Dominique SIMON
- Jean-Philippe BLOCH
- Marie-Françoise CORNIETI.

Maîtrise d'ouvrage

- Jean-Damien PONCET, Directeur du Projet LNPN à RFF
- Christophe HURISSE, RFF
- François TAINURIER, RFF
- Pierre DESGRANGES, RFF

Intervenants :

- Marc IVALDI, EHES
- Roland BONNEPART, SNCF
- Vincent LIDSKY, Inspection générale des finances
- Jean-Paul OURLIAC, CGEDD
- Alain BONNAFOUS, Université de Lyon

La séance est ouverte à 19 h 10 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public :
Bonsoir, nous allons commencer cette réunion consacrée aux problèmes de rentabilité et de financement, ce sujet a parcouru tous nos débats précédents ; c'est une question importante.

La réunion sera animée par Dominique SIMON, Membre de la Commission. Les autres Membres de la Commission Particulière du Débat Public sont là aussi. Marie-Françoise CORNIETI et Jean-Philippe BLOCH sont à la tribune.

Je remercie les experts qui ont accepté d'intervenir lors de cette réunion ; outre les responsables de RFF :

- Monsieur IVALDI, qui a participé aux Assises ferroviaires ;
- Monsieur BONNEPART, qui est Directeur à la SNCF ;
- Monsieur BONNAFOUS, Professeur émérite spécialiste de l'Economie des Transports ;

- Et particulièrement, Messieurs LIDSKY et OURLIAC, qui ont été chargés d'une mission sur le financement et qui ont bien voulu intervenir ce soir. Je remercie Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, d'avoir permis cette intervention.

Je laisse la parole à Dominique SIMON, qui va vous présenter cette réunion.

Dominique SIMON, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :
Bonsoir à tous, vous ici présents et aussi ceux qui nous regardent grâce à Internet.

Comme l'a dit le Président GUÉRIN, nous sommes ici ce soir pour débattre d'une question tout à fait essentielle pour ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie : celle de sa rentabilité et du financement du projet.

La Commission vous propose, pour traiter ce sujet, de structurer la soirée autour de deux tables rondes. La première portera plutôt sur les questions de rentabilité, et la seconde plutôt sur les questions de financement. Je dis « plutôt » parce que les deux sujets sont liés et se parlent.

La première de ces tables rondes, qui portera donc plutôt sur la rentabilité du projet, va permettre dans un premier temps à RFF, par la voix de Jean-Damien PONCET, le Chef de la Mission LNPN, et de Christophe HURISSE, de vous donner des éléments plus détaillés sur l'étude socio-économique de ce projet faite par RFF.

Monsieur Marc IVALDI, Directeur des Etudes à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, qui a participé aux Assises du ferroviaire, nous dira ensuite quelques mots des conclusions de ces Assises qui, bien évidemment, sont tout à fait importantes au regard du projet dont nous parlons ce soir.

Il nous dira aussi quel est son point de vue sur l'étude socio-économique du projet LNPN.

Une troisième intervention permettra d'avoir le point de vue d'un exploitant sur les conditions de rentabilité de ce projet. C'est Monsieur Laurent BONNEPART, qui est Directeur des Régions Paris-Saint-Lazare et Basse et Haute-Normandie à la SNCF, qui vous en parlera.

Nourris de ces trois interventions, nous pourrons ensuite débattre. Nous ouvrirons donc une séquence de questions/réponses avec vous et avec ceux qui sont derrière leur écran, via Internet.

Après ce débat avec la salle, nous commencerons la deuxième partie, avec la table ronde sur le financement.

Cette table ronde sera ouverte par Messieurs LIDSKI et OURLIAC, dont vient de parler Olivier GUÉRIN. Ils nous diront où ils en sont et ce qui leur paraît important en termes d'avancement de cette mission.

Ensuite, RFF nous présentera une perspective du financement des projets récents d'infrastructures ferroviaires et situera la LNPN et son financement dans cette perspective. Monsieur François TAINURIER, le Directeur du Développement chez RFF, et Monsieur Pierre DESGRANGES, qui est le Directeur du Service des Evaluations Financières et des Conventions de Financement, dresseront ce panorama.

Pour terminer, nous allons demander à Monsieur BONNAFOUS, Professeur émérite à l'Université de Lyon, de nous livrer son analyse sur la rentabilité et le financement des projets

d'infrastructures de transport (plutôt ferroviaire) et qui nous informera aussi sur les conditions de pertinence des partenariats public-privé.

La présentation de RFF aura aussi un volet sur les partenariats publics-privés. C'est un des sujets sur lesquels nous avons eu de nombreuses questions et prises de positions.

Ensuite, nous aurons encore une fois un débat avec vous.

Avant d'entrer dans ces tables rondes, je vais vous donner quelques informations sur le déroulement du débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, en commençant par vous rappeler quelques traits essentiels du débat public en général.

LA PRÉSENTATION DU DÉBAT

La Commission Particulière du Débat Public qui, comme l'a dit le Président, est ce soir présente au grand complet, est une Commission indépendante, sans aucun lien avec une quelconque partie prenante au projet dont nous parlons. Elle est neutre : elle n'a pas d'avis, et n'a pas à avoir d'avis, sur ce projet.

Nous sommes là pour débattre et pour vous permettre de vous informer, et pour que vous vous exprimiez.

Le débat porte sur les objectifs du projet, également sur ses caractéristiques, et il porte en premier lieu sur l'opportunité du projet. Bien sûr, les questions dont nous allons traiter ce soir sont tout à fait critiques, du point de vue de l'opportunité du projet.

Enfin, je rappellerai trois principes qui régissent le débat et les échanges :

- La transparence : vous avez accès à toute l'information disponible ;
- L'équivalence : chacun a le même droit à la parole et à l'expression ;
- L'argumentation : toute position exprimée doit être étayée.

A l'issue du débat, la Commission du Débat Public élaborera et publiera, dans un délai de deux mois, un compte rendu et un bilan du débat.

A partir de là, le Maître d'ouvrage, RFF, disposera de trois mois pour prendre une décision et, en s'appuyant sur les éléments de ce débat, dire quelle suite il compte donner à ce projet.

Où en sommes-nous spécifiquement sur le débat de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ?

Nous en sommes, si j'ose m'exprimer ainsi, à la dernière ligne droite des réunions publiques. Après une première phase de réunions locales, nous avons commencé début décembre une série de réunions thématiques, dont la dernière se déroulera dans moins d'une semaine, à Rouen, à propos d'une expertise complémentaire que la Commission du Débat Public a demandée pour évaluer les possibilités d'amélioration des infrastructures existantes. La réunion de clôture aura lieu, comme prévu, le 30 janvier, à Caen.

Le débat, ce sont des réunions publiques mais c'est aussi Internet, où vous pouvez vous exprimer – et vous le faites – dans les forums de discussion où nous avons déjà recueilli plus de 500 avis et commentaires, et de l'ordre de 550 questions, dont plus de 80 % ont déjà trouvé une réponse ; les autres sont en cours de traitement, dans un délai que l'on cherche à rendre le plus court possible. Il y a eu 72.000 visites sur le site Internet du débat.

Les institutionnels, qui disposent des cahiers d'acteurs comme moyen d'expression privilégié, y ont fortement recouru. La date limite de dépôt des cahiers d'acteurs était le 2 janvier, donc c'est terminé ; nous aurons plus d'une centaine de cahiers d'acteurs, en prenant en compte ceux qui sont en cours de publication.

Il vous reste encore à prendre position, vous pouvez toujours le faire ; à poser des questions, et à éventuellement proposer des contributions écrites qui seront publiées sur le site Internet et tout à fait prises en compte dans le cadre de l'élaboration du compte rendu du débat.

Nous rentrons maintenant dans le sujet « rentabilité et financement ». J'ouvre cette première table ronde, avec Messieurs PONCET et HURISSE de RFF ; Monsieur IVALDI et Monsieur BONNEPART. Ils vont s'exprimer dans cet ordre-là.

Je demande donc à Jean-Damien PONCET et Christophe HURISSE de nous parler de l'étude socio-économique du projet.

Première table ronde : La rentabilité du projet

PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET DE LNPN

Jean-Damien PONCET, Chef de la Mission LNPN à RFF : Bonjour à tous. Je voudrais faire une brève introduction pour bien situer la discussion et que nous soyons tous bien ensemble.

Nous allons parler ce soir de socio-économie et de financement.

Il y a une situation initiale, on fait un projet, qui induit des coûts et génère des avantages. La socio-économie, c'est essayer de faire la balance des coûts et des avantages, du point de vue de la collectivité, c'est-à-dire d'une façon un peu indéfinie en termes d'acteurs. Nous aurons donc un long développement là-dessus.

La réflexion sur le financement consiste à mieux définir à qui vont ces avantages, qui en sont les bénéficiaires, qui est par conséquent en mesure de payer. On a fait un petit « saucissonnage » des avantages que l'on (« on » étant collectif) doit s'efforcer de faire correspondre à une sorte de « saucissonnage » aussi des coûts. C'est donc un exercice différent. Comme le disait Madame SIMON, les deux analyses se parlent entre elles.

Nous parlerons aussi ce soir des partenariats public-privé. Tout le monde n'a pas nécessairement participé aux réunions précédentes ; il ne faudrait pas que vous pensiez que nous en parlons parce que nous avons déjà une idée précise de ce qui va se passer sur ce projet, nous en parlons parce que la question a été posée à de nombreuses reprises au cours des réunions publiques et la Commission Particulière nous a donc demandé d'évoquer le sujet.

Je rappelle aussi, puisque tout le monde n'a pas nécessairement participé aux réunions précédentes au cours desquelles le projet a été présenté en détail, que le projet repose sur deux piliers : la capacité et la vitesse.

En termes de capacité, on parle surtout des sections qui seraient à construire entre Paris et Mantes et autour de Rouen. Cela correspond à plus de la moitié du coût du projet et ces investissements-là ont comme contrepartie, comme avantage, que l'on pourrait faire des trains supplémentaires de voyageurs, locaux, nationaux, et de fret ; que l'on pourrait avoir des trains plus ponctuels et des trains plus confortables.

L'autre pilier est celui de la vitesse. On montre là des gains de vitesse tout à fait significatifs ; la colonne grise, c'est aujourd'hui ; la colonne bleue, c'est demain, et parfois le temps est divisé par deux. Parfois même, on crée des liaisons nouvelles.

Les avantages liés à cette réduction des temps de parcours :

- D'abord, des gains de temps pour les usagers – ces notions seront citées à nouveau dans la présentation qui vient.
- Des avantages liés au transfert modal ;
- Des avantages en termes d'accessibilité. Une image montre les villes normandes qui sont en relation entre elles en moins d'une heure (aujourd'hui, en haut à gauche et demain, en bas à droite).

Que veut dire cette accessibilité entre Paris et la Normandie, et également entre les grandes villes normandes entre elles ?

Elle s'inscrit au service d'un grand projet de développement et de toutes les déclinaisons locales possibles de ce grand projet de développement.

Quelques éléments sur le calendrier pour savoir où nous en sommes :

Ce que je viens de dire sur le développement en particulier montre qu'il y a tout un tas d'avantages du projet qu'il convient de mesurer et pour lesquels il faut définir qui est le plus à même de les financer. Tous ces avantages ne sont pas forcément faciles à évaluer, ni à attribuer. Donc, tout cela peut prendre du temps.

Nous en parlons aujourd'hui mais dans le cas général, l'évaluation économique est indispensable au stade de l'enquête d'utilité publique. Entre aujourd'hui et l'enquête d'utilité publique, qui pourrait intervenir dans 4 ou 5 ans, voire plus, il y a encore du temps pour affiner tout cela.

Parallèlement, le plan de financement est d'ailleurs élaboré, et on n'a pas besoin d'avoir bouclé le plan de financement avant la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), puisqu'on ne peut pas faire de travaux sans DUP. On a besoin de le faire après, mais pas forcément immédiatement après.

Voilà les quelques mots que je voulais dire pour que l'on voit bien où l'on en est.

Certes, sur ce projet, le Gouvernement a décidé d'aller vite en mettant en place un Comité de pilotage qui a préparé le dossier du débat public – nous en avons déjà parlé souvent - ; en mettant en place une Mission de financement. Toutefois, il me semble que nous sommes aujourd'hui encore plus près du début de la réflexion que de la fin.

Je passe la parole à Christophe HURISSE, qui va maintenant dire des choses plus précises sur l'évaluation socio-économique.

Christophe HURISSE, RFF : Bonsoir. Avant de vous présenter les résultats de l'évaluation, je vais vous rappeler rapidement en quoi consiste l'évaluation socio-économique et quels sont les principes de calcul de rentabilité.

Pourquoi une évaluation socio-économique ? L'objectif principal est de mesurer l'intérêt du projet pour la collectivité, c'est-à-dire d'en apprécier l'ensemble des avantages et des inconvénients au regard de l'investissement à consentir.

Les grands principes de l'évaluation socio-économique sont définis par l'Etat, et la méthodologie est la même pour l'ensemble des grands projets ferroviaires. A ce titre, c'est un bon outil d'aide à la décision.

Les effets du projet s'exercent dans de nombreux domaines, bien évidemment à commencer par celui des transports.

Le projet a des effets pour les usagers du train, pour les usagers des autres modes, et pour le système ferroviaire dans son ensemble.

Il a aussi des effets sur l'environnement, puisque les trafics ferroviaires peuvent être reportés sur d'autres modes. Il y a donc par exemple des effets positifs en termes de pollution.

Ensuite, le projet permet de rapprocher les territoires (comme on vient de le montrer) et génère des trafics nouveaux ; donc il peut avoir des effets pour l'économie et peut s'inscrire dans des Schémas d'aménagement du territoire.

On voit que les effets s'exercent dans de nombreux domaines et qu'ils sont potentiellement de natures très différentes. Donc, l'évaluation demande plusieurs approches.

La première approche est celle des bilans socio-économiques qui mesurent :

- Les avantages monétaires, c'est-à-dire ceux directement exprimés en euros – par exemple, les investissements, mais aussi les effets du projet sur les recettes ;
- Les effets non monétaires mais monétarisables, comme les gains de temps, que l'on arrive à valoriser en donnant une équivalence – par exemple, une minute gagnée pour un voyageur est valorisée 0,30 euro.

A côté des bilans, étant donné que certains effets du projet sont non quantifiables et/ou non monétarisables, on a besoin d'autres approches ; par exemple, des approches qualitatives. C'est en particulier le cas pour les effets du projet sur l'économie locale.

Que comptabilise le bilan ?

Nous faisons un zoom sur les bilans socio-économiques. Ils comptent d'abord les investissements initiaux nécessaires à la réalisation de l'infrastructure ou à l'achat du matériel roulant. Ensuite, tous les effets du projet, une fois mis en service, qui sont de différentes natures et peuvent être positifs (en vert) ou négatifs (en rouge). Ils concernent un grand nombre d'acteurs. Vous voyez la liste des groupes d'acteurs principalement concernés.

Les effets sont mesurés en comparant deux situations théoriques : la situation de projet projetée, et la même situation (qui aura lieu au même moment) mais sans le projet.

Le premier groupe d'acteurs concernés : les voyageurs. Il s'agit des usagers du train, mais aussi ceux des autres modes, qui se reporteront sur le train.

Les voyageurs bénéficient de gains de temps ou de gains de qualité de service, par exemple des gains en ponctualité et en confort.

Ces gains apportés aux voyageurs vont générer une demande supplémentaire, un afflux de voyageurs qui va impacter le système ferroviaire dans son ensemble, donc les entreprises ferroviaires (par exemple, la SNCF), le gestionnaire d'infrastructure (RFF) et les autorités organisatrices des transports (Etat et Régions).

Pour le système ferroviaire, l'effet sera mesuré en termes de recettes, globalement, qui augmenteront avec l'afflux de voyageurs, mais aussi en termes de coûts. Les coûts augmenteront également parce qu'il faudra rajouter des trains pour accueillir les nouveaux voyageurs. Les coûts d'entretien et de maintenance augmenteront aussi avec le linéaire de ligne nouvelle supplémentaire.

A l'inverse, puisque cet afflux de voyageurs sera en grande partie dû à un report depuis les autres modes, ces derniers seront aussi impactés. Les entreprises et les gestionnaires d'infrastructures, en particulier les concessionnaires autoroutiers le seront, eux, par une baisse d'activité, donc une baisse de recettes et une baisse de coûts.

La puissance publique subira généralement un effet négatif, puisque les taxes sur les prix des billets sont plus faibles que les taxes sur les produits pétroliers.

Enfin, il y a des effets extérieurs : le déplacement en train plutôt qu'en voiture génèrera des effets positifs pour la collectivité en termes de pollution, d'effet de serre, mais aussi de sécurité.

Le mode de calcul

L'ensemble de ces effets ne va pas intervenir au même moment. Le calcul de rentabilité socio-économique va faire la somme de l'ensemble de ces effets en tenant compte de l'année à laquelle ils se produiront, donc on va procéder à un calcul de valeur actualisée nette ou de bénéfice socio-économique actualisé net.

Ce schéma montre comment se répartissent les effets du projet durant toute la vie du projet, c'est-à-dire en phase de réalisation et en phase d'exploitation.

L'axe horizontal est l'axe du temps. Au-dessus, ce sont les avantages ; en-dessous, les coûts.

La vie du projet va commencer par une phase de réalisation, donc on va compter des coûts liés aux investissements en infrastructures, et éventuellement l'achat de matériel nouveau.

Une fois le projet mis en service, on va enregistrer un certain nombre d'effets (que l'on a détaillés tout à l'heure) positifs ou négatifs. On va faire cette évaluation durant une période de 50 ans, par convention, et à la fin de cette période d'évaluation on mesure la valeur résiduelle de l'investissement, qui est généralement positive étant donné que l'on a maintenu l'infrastructure.

Voilà pour la méthodologie générale de calcul de rentabilité d'un projet. Si on l'applique à nos scénarios de projet proposés et si l'on regarde les principales caractéristiques de ces scénarios, qui entrent en compte dans les bilans socio-économiques :

- Les coûts sont compris entre 10,7 et 13,9 milliards d'euros ;
- Les trafics de référence sont l'ordre de 26 millions de voyageurs annuels (quel que soit le scénario) et les trafics nouveaux sont compris entre 4 et 4,4 millions de voyageurs, leur origine étant pour deux tiers environ un report des autres modes et pour un tiers ce sont des trafics totalement nouveaux, induits par le projet.

Un scénario AB est intervenu en cours de débat, évidemment on ne l'a pas évalué mais ses coûts sont proches de ceux des scénarios A et B : 10,5 milliards d'euros. On peut penser que ses effets sur les trafics sont également situés entre les scénarios A et B, puisque les fonctionnalités sont intermédiaires entre ces deux scénarios.

On voit aussi que les effets du projet sur les trafics sont très proches, donc il est plus intéressant de regarder d'abord comment se répartissent les bénéfices et les coûts, plutôt que de comparer les scénarios les uns aux autres.

Répartition des bénéfices et des coûts

En termes d'avantages, on voit que :

- Plus de la moitié des bénéfices socio-économiques sont des gains de temps pour les usagers existants (55 %) ;
- Le deuxième poste, ce sont les gains de qualité de service (14 %), donc la régularité, le confort.

Si l'on fait la somme de ces deux premiers postes, on a environ deux tiers des bénéfices, reliés principalement aux usagers existants.

- Le dernier tiers, ce sont des bénéfices qui s'expliquent par des usagers nouveaux, donc cela se répartit en surplus des usagers nouveaux, en externalité environnementale et en avantages marchands.

La répartition des coûts est plus simple :

- Près de 80 % des coûts sont expliqués par l'investissement initial ;
- 15 à 16 % sont des coûts d'exploitation et de maintenance des trains et de l'infrastructure ;
- 6 à 7 % des coûts sont liés à l'achat du matériel.

Regardons ce que cela donne en termes de chiffres (valeur actualisée nette, en euros) pour les trois grands scénarios.

- Premier enseignement : les avantages sont proches, autour de 14 milliards d'euros.
- Deuxième enseignement : les avantages et la somme des effets négatifs s'équilibrent. Donc, en quelque sorte, un équilibre socio-économique du projet est atteint, au moins pour les scénarios A et B.

Bien qu'il affiche des avantages équivalents aux autres scénarios, le scénario C est très pénalisé par son investissement en infrastructure supérieur.

A ce stade des études, tous les avantages possibles du projet n'ont pas été valorisés, notamment les avantages potentiellement importants pour le fret et pour les transports en Île-de-France. On ne les a donc pas mis dans le bilan, par contre on a regardé quels pouvaient être les enjeux. C'est l'approche semi-qualitative dont on parlait tout à l'heure.

Si l'on regarde plus précisément quels pourraient être les enjeux en Île-de-France, ce sont des enjeux importants. Je rappelle que les bénéfices potentiels de la ligne nouvelle en Île-de-France découlent principalement du fait que l'on va séparer les circulations des trains « normands » des circulations de trains franciliens, qui aujourd'hui sont sur la même infrastructure. Cela va donc dégager un certain nombre de marges de manœuvre, et donc d'effets qui pourront être valorisés.

Quelques chiffres sur le RER E :

En 2020, avec le prolongement d'Eole à l'ouest, sur l'ensemble de la ligne ce seront 180 millions de voyageurs annuels, et le RER A, sur l'ensemble de la ligne, ce sont déjà aujourd'hui 300 millions de voyageurs annuels.

On voit donc que les enjeux sont considérables.

Comment ces enjeux pourraient-ils se traduire en termes d'évaluation socio-économique ?

On présente par exemple la valorisation des gains socio-économiques relatifs à la régularité. Ces effets ne sont pas forcément mesurables à l'avance, donc on part de l'hypothèse de régularité des trains, donc du taux de trains qui arrivent à l'heure et on en déduit un gain de temps pour le voyageur et un bénéfice socio-économique (valorisé en euros).

Si l'on part par exemple d'une hypothèse d'une amélioration de la régularité de 1 % et on se place du point de vue d'un voyageur, en Île-de-France ce 1 % de régularité supplémentaire sera valorisé par une minute. Ce sont les études menées actuellement en Île-de-France qui conduisent à ce résultat. Cette minute sera valorisée 0,30 euro.

Si l'on applique ce raisonnement dans le cas d'un projet de RER, par exemple le projet de prolongement du RER E à l'ouest (Eole), en 2020, et on prend l'hypothèse d'une amélioration de la régularité de 2,75 points : c'est une simple multiplication, on multiplie par le nombre de voyageurs concernés, on obtient cette fois des ordres de grandeur en millions d'heures de transport gagnées par an et en termes socio-économiques, en millions d'euros également, par an.

Si l'on fait la somme de l'ensemble de ces avantages, sur la durée de vie du projet, l'ordre de grandeur du bénéfice socio-économique est de 1 milliard d'euros.

On voit donc que les enjeux potentiels en Île-de-France, selon le type d'effets valorisés, peuvent peser énormément dans l'évaluation socio-économique d'un projet comme le projet LNPN.

De la même façon, pour les bénéfices fret potentiels que l'on n'a pas intégrés dans le bilan et pour lesquels la LNPN apporte aussi des marges de manœuvre en dégageant le réseau existant, on peut là aussi partir d'une hypothèse ; par exemple, le report modal de marchandises de la route vers le rail.

On prend un exemple simple : un train qui relierait quotidiennement Le Havre à l'Île-de-France et qui éviterait à 40 camions de rouler. Les effets socio-économiques se mesureraient en termes d'externalité environnementale, de coûts de transport, et si l'on faisait la somme de ces effets sur toute une année, puis sur la durée de vie du projet, l'ordre de grandeur du bénéfice socio-économique serait de 80 millions d'euros ; à multiplier par le nombre de relations qui pourraient être mises en place.

En conclusion

On voit que le projet LNPN, à ce stade des études, présente un équilibre socio-économique, pour au moins deux des grands scénarios ; que l'évaluation socio-économique n'est pas finie et qu'il reste des effets et des bénéfices – potentiellement importants – à évaluer.

Dominique SIMON : Merci. Nous allons demander maintenant à Monsieur IVALDI de bien vouloir nous parler des conclusions des Assises du ferroviaire et de son point de vue sur les études socio-économiques du projet.

PRÉSENTATION DES CONCLUSIONS DES ASSISES DU FERROVIAIRE ET ANALYSE DE L'ÉTUDE SOCIO-ÉCONOMIQUE CONCERNANT LE PROJET DE LNPN

Marc IVALDI, EHESS : Bonsoir à tous. On m'a demandé de mettre en perspective ce débat après les Assises du ferroviaire – je pense que beaucoup de personnes ici savent ce que c'est.

Pour simplifier, en France on aime bien les Grenelle, en voilà un de plus, on pourrait appeler cela le « Grenelle du ferroviaire ». L'idée est d'organiser un large débat autour de notre secteur ferroviaire.

Je crois qu'il est important de dire comment c'était organisé. Il y avait quatre Commissions, relativement limitées : un président, des représentants du Parlement, quelques experts, quelques représentants d'un certain nombre de secteurs ; les opérateurs et le gestionnaire d'infrastructure étant présents dans les Commissions à titre d'observateurs.

Il y avait donc quatre Commissions :

- « Le ferroviaire au cœur de l'Europe », présidée par Gilles SAVARY : elle avait pour but de discuter des questions d'ouverture du ferroviaire à la concurrence, après les décisions qui ont été prises en Europe là-dessus, donc : comment le faire et le mettre en place en France ?
- « La gouvernance du ferroviaire », pour simplifier, c'est discuter des liens entre l'opérateur principal et le manager d'infrastructure (entre RFF et la SNCF) ;
- Une Commission intitulée « L'économie du ferroviaire », dans laquelle j'étais et qui avait pour objectif de parler essentiellement des problèmes du financement du ferroviaire ;
- Une quatrième Commission sur l'organisation de la filière ferroviaire française, essentiellement les aspects de politique industrielle dans ce secteur.

Je vais essayer de résumer un certain nombre des éléments que la Commission dans laquelle j'étais a traités ; je ne parlerai pas des autres Commissions. Je pense que ce que notre Commission a dit est évidemment utile dans le cadre des choix d'investissements ferroviaires.

Ce n'est jamais étonnant, mais c'est toujours important de le rappeler, la production de ce secteur est 21 milliards d'euros et la subvention publique globale est de 13 milliards d'euros.

Il ne faut pas s'étonner, c'est vrai dans le monde entier : le transport a besoin de subventions. Il faut essayer de faire en sorte que ce ne soit pas nécessairement très haut. En France, on est plutôt en haut de la fourchette en termes de financements publics de ce secteur.

L'endettement dû au système ferroviaire augmente de 1,5 milliard d'euros par an environ ; pour faire fonctionner le système on est obligé de s'endetter de 1,5 milliard d'euros par an. En tenant compte des quatre infrastructures qui ont été engagées et qui sont listées ici : Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays de la Loire, la deuxième phase du TGV Est Europe et le contournement de Nîmes et Montpellier ; on aurait un endettement qui doublerait d'ici 15 ans.

Donc, dans la perspective dans laquelle nous sommes, c'est perçu évidemment comme une situation qui ne sera pas soutenable à long terme.

Dans le même temps, on constate que le coût d'exploitation du TGV est positif (je ne parle pas du coût total avec le coût d'infrastructure) ; jusqu'à présent le modèle économique du TGV était rentable mais on s'aperçoit maintenant qu'il y a un ralentissement des trafics et une hausse des péages. Ce modèle est en train de perdre de sa rentabilité.

Concernant le fret, il est en déclin, alors que de nombreux pays européens ont maintenu, voire augmenté, la part de marché du fret ferroviaire dans leur pays. Nous sommes pratiquement le seul pays en Europe où il y a une dégradation drastique de l'activité du fret.

Sur le transport régional, des investissements énormes ont été faits. Le trafic a fortement augmenté ; on parle de 40 % mais il partait de très bas. Quand on regarde les chiffres, cela représente beaucoup d'investissements pour un trafic très faible. L'ensemble des TER régionaux, ce sont 800.000 passagers par jour, alors que simplement le Francilien, ce sont 2,8 millions de passagers par jour. Il faudra donc évaluer aussi ce que l'on fait de ce côté-là.

De plus, les investissements n'ont pas été faits et le réseau est devenu extrêmement vétuste. Parmi les nombreux chiffres, citons celui qui est peut-être le plus parlant : il y a 3.000 km (donc 10 % du réseau qui fait 30.000 km) où il y a des ralentissements importants ; 20 % des voies les plus circulées sont actuellement hors d'âge.

A partir de ce constat, la Commission a essayé de construire un certain nombre de recommandations :

- Essayer de développer une offre de transport cohérente :

C'est-à-dire faire du train là où il en faut, mais ne pas dire « il faut du train partout ». Cela se traduit en particulier par ce que l'on a essayé de résumer en disant que l'offre de TGV devait être sur le cœur du réseau ; ne pas utiliser le matériel TGV pour des relations en bout de réseau, où l'on utilise du matériel très coûteux pour une utilisation très faible.

N'ayant pas beaucoup de temps, je ne vais pas trop détailler.

- Améliorer la performance du réseau :
 - ✓ En relation avec le constat que nous avons fait, il nous a paru essentiel de mettre la priorité absolue sur la rénovation actuelle du réseau existant qui, comme vous l'avez vu, est déjà consommatrice de beaucoup d'investissements, notamment faits actuellement.
 - ✓ Le développement du réseau de la grande vitesse, et compte tenu de la situation de l'endettement, la recommandation que nous avons faite est :
 - Un réexamen du dernier de la liste des quatre investissements dont je vous ai parlé (Nîmes et Montpellier) ;
 - Un moratoire : pour l'instant, reposer la question des investissements contenus dans le Grenelle de l'environnement.

Je vous rappelle que si l'on compte tous les investissements actuels, plus de 100 milliards d'investissements pourraient être engagés.

 - Il nous paraît logique, dans l'analyse que nous avons faite de la situation, de mettre des priorités aux différents investissements. Cela veut dire ranger les investissements par ordre de rentabilité sociale, et évidemment faire les plus rentables d'abord.
 - ✓ Dimensionnement et coût du réseau : il est clair que l'on a fait 2.000 km de TGV et que ce sont les plus rentables que nous avons faits ; les 2.000 km prévus dans le Grenelle de l'environnement seront nécessairement moins rentables et c'est, pour simplifier, l'explication de cette recommandation.

Il y a d'autres recommandations.

Souvent, la proposition est de dire « c'est très simple, balançons l'endettement du système ferroviaire français à l'Etat, et repartons sur de bonnes bases ». Compte tenu de la situation actuelle de la crise de la dette, c'est bien sûr une solution très difficile. Il est clair que la réaction des marchés ne se ferait pas attendre.

La Commission a donc favorisé la mise en place d'un modèle économique qui favorise le retour de la productivité de ce secteur ; c'est à partir de ces gains de productivité que l'on pourra réduire petit à petit cet endettement.

Ce sont les éléments que la Commission a dégagés, essentiellement.

La liaison Paris-Normandie

Je vais donner mes réactions sur la liaison Paris-Normandie, mais comme un professeur qui évalue des copies (l'évaluation est très à la mode actuellement) ; je n'ai pas eu beaucoup de temps pour le faire donc pas mes critiques sont peut-être presque trop brutes de décoffrage. Elles sont là plus pour animer le débat ; il faudrait aller beaucoup plus loin dans l'étude.

Une étude de cette dimension est très complexe. Monsieur HURISSE a présenté tous les éléments, vous avez vu qu'elle comprend beaucoup de choses et dans le temps qui m'était imparti il était impossible de la regarder en détail. J'ai quelques remarques à faire.

Pourquoi fait-on cela ?

Parce que c'est complexe. Monsieur HURISSE a listé tout un tas d'éléments à prendre en compte. Il y a des aspects strictement économiques ; des aspects socio-économiques, sociologiques, d'impacts.

On remarque quand même que 80 % des bénéfiques sont essentiellement dus à de l'économie ; 20 % à des impacts sur l'environnement, etc.

On fait cela parce que c'est tellement complexe que l'on a envie justement de réunir l'information. On veut la synthétiser, d'autant plus que c'est non seulement très complexe, mais en plus il y a beaucoup d'éléments. Il faut voir cela dans le temps et avoir une évaluation prospective. C'est toute la difficulté du choix d'investissement. On résume cela tout simplement par un taux de rendement social (cela s'appelle un TRI), comme on le fait pour n'importe quel investissement, et on le ferait pour un investissement privé. Mais là, c'est un investissement qui tient compte des éléments sociaux. Il n'y a pas simplement l'économie, il y a l'ensemble des choses.

Là, je ne suis pas tout à fait d'accord avec RFF, il ne s'agit pas simplement d'avoir un bilan avantages/inconvénients à zéro. Ce que l'on met en évidence, c'est finalement le bien-être global que l'on va retirer de cette infrastructure ; ce que l'on veut, c'est plutôt maximiser la différence entre les bénéfiques et les coûts sociaux d'un investissement.

Quand c'est à zéro, ce n'est pas terrible. Quand cela fait 3 %, franchement, on n'a pas envie d'investir. C'est ce que ce tableau dit.

Evidemment, très vite, quand on lit l'étude, on s'aperçoit que beaucoup d'éléments, probablement, n'y sont pas. Monsieur HURISSE en a cité, on voit très bien que concernant cette infrastructure, l'impact que cela pourrait avoir sur le port du Havre en termes d'activité économique par une augmentation des services de fret ferroviaire, pourrait être considérable.

Autre élément : Monsieur HURISSE a dit que l'on divisait les temps de parcours par deux (la vitesse). On sait que quand on est dans ces situations cela a un impact de 3 % environ ; quand on divise les temps de parcours par deux on estime que l'impact sur la productivité des entreprises de la région concernée est de 3 %. Ces impacts-là sont extrêmement importants sur les gains. Clairement, ils ne sont pas pris en compte dans cette étude.

Compte tenu du temps que j'ai déjà pris, je ne vais peut-être pas passer tous les points.

- Ce qui est évidemment choquant par rapport à ce que je viens de dire sur les Assises du ferroviaire, ce sont les chiffres négatifs qui sont en face du gestionnaire d'infrastructure et de l'opérateur de transport. Que cela veut-il dire ? Non seulement l'Etat va perdre des taxes, puisqu'il y aura moins de taxes en termes de gains de pétrole, mais cela veut dire qu'il faudra que quelqu'un donne de l'argent à ces entreprises pour qu'elles ne soient pas en déficit. Donc, cela voudra dire lever d'autres taxes et cela, c'est coûteux. C'est ce que l'on appelle le coût des fonds publics.

Chaque fois que l'Etat veut donner un euro à un projet particulier, il doit lever 1,3 euro, c'est ce que les économistes évaluent. Ce « 0,3 », c'est le coût de gestion de l'argent public, le coût d'investir ici et pas là. Ces éléments non plus ne sont pas pris en compte dans cette étude, et je crois que c'est très important de le faire.

- Autre point qui me paraît extrêmement important : on connaît la rentabilité des différents scénarios, mais ce qui est important, évidemment pour la discussion et pour le débat public (il y a votre débat, mais il y a le débat plus global au niveau des autres infrastructures), c'est de pouvoir avoir un référentiel avec les autres infrastructures.

Donc, il me paraît essentiel, quand on fait ces études socio-économiques, que l'on calcule pour les différentes possibilités... Par exemple, on déciderait de ne pas faire l'infrastructure ferroviaire et on déciderait de mettre une autre autoroute : il faudrait pouvoir voir l'impact de cette infrastructure.

Nous pensons (je ne suis pas le seul économiste à penser cela) que cela aiderait beaucoup le débat public si l'on pouvait avoir des études beaucoup plus complètes et qui permettent des comparaisons plus fines, pour pouvoir avancer et mieux utiliser l'argent public.

Je vous remercie.

Dominique SIMON : Merci, Monsieur IVALDI. Nous allons maintenant demander à Monsieur BONNEPART de nous donner le point de vue de l'exploitant. Ce n'est pas de chance, les orateurs avant vous ont un peu dérapé sur leur horaire, vous êtes donc un peu dans la situation du peintre devant récupérer le retard du plombier et de l'électricien ; je vais vous demander d'être vigilant concernant votre temps de parole. Merci.

CONDITIONS DE RENTABILITE D'UN PROJET POUR UN EXPLOITANT

Roland BONNEPART, SNCF : Bonjour à tous. Je ferai deux remarques préliminaires.

Dans une entreprise on raisonne en économique, et pas en socio-économique, pour faire la différence avec le premier exposé que nous avons entendu.

Ensuite, la SNCF exploite aujourd'hui les lignes normandes, mais n'est qu'un des exploitants possibles pour la future Ligne Nouvelle Paris-Normandie, puisqu'à l'horizon de sa mise en service, la mise en concurrence sera très probablement intervenue dans le domaine du transport des voyageurs.

Je vais faire une brève présentation des deux modèles économiques de l'activité voyageurs longue distance ; ensuite, je vous indiquerai la vision qu'a la SNCF de la façon dont ces modèles sont impactés par l'arrivée de la concurrence, et je vous donnerai quelques éléments spécifiques sur le projet LNP.

Les deux modèles économiques des activités voyageurs

1) Le modèle conventionné, celui de l'Intercités :

La SNCF et l'Etat ont signé une Convention d'exploitation pour trois ans (2011, 2012, 2013), portant sur l'ensemble des trains Intercités dont les lignes Paris-Normandie, c'est-à-dire Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Granville.

Quelques chiffres pour que vous vous repérez dans l'ensemble de ces trains Intercités. Au total, il y a un peu plus de 100.000 voyageurs par jour, 320 trains qui y circulent.

Les charges annuelles sont de 1 milliard d'euros, et les recettes du trafic sont de 800 millions d'euros. Chaque année, pour maintenir à l'équilibre le compte d'exploitation, l'Etat verse à la SNCF une subvention de 210 millions d'euros, précisément.

Le client paye donc 80 % du coût du transport et la collectivité nationale, 20 %.

2) Le modèle du TGV :

C'est un modèle d'exploitation en compte propre, un modèle non conventionné, qui existe depuis 1981.

Vous savez que la SNCF a développé beaucoup son activité TGV sur ces 30 dernières années. Aujourd'hui, près de 800 TGV circulent chaque jour, il y a près de 300.000 voyageurs par jour ; et le chiffre d'affaires domestique devrait atteindre 4,8 milliards d'euros en 2011, y compris des TGV, c'est-à-dire sur l'ensemble de l'hexagone.

Dans ce modèle, le voyageur paie 100 % du coût du transport.

La SNCF finance la totalité des investissements, y compris le matériel roulant – ce sont des investissements lourds.

Dans ce modèle économique, la SNCF a pu maintenir des prix relativement attractifs, qui sont plutôt situés assez bas dans la fourchette des prix européens sur ces dernières années, mais le contexte a changé, comme l'a dit le Professeur IVALDI tout à l'heure.

Le modèle économique du TGV a été longuement sous-tendu par le fait que le coût d'accès à l'infrastructure était relativement bas. Jusqu'en 2007, la croissance des péages, donc des droits d'accès à l'infrastructure, n'augmentait que de 1,4 % par an. Il y a eu une inflexion forte à partir de 2007 puisque de 2007 à 2013 l'augmentation des péages d'infrastructure a été multipliée par quasiment 4 et on est maintenant à un taux de 5,5 par an. Ce qui fait que la marge opérationnelle des TGV s'est significativement réduite et donc la question de la viabilité économique du TGV se pose désormais.

Comme l'ont constaté les Assises du ferroviaire, les leviers d'amélioration ou de redressement du modèle TGV sont limités par la structure des charges.

Quand on regarde ces charges - je reprends les conclusions des Assises : « *Les péages pour l'utilisation de l'infrastructure représentent un peu plus de 30 %, le matériel roulant environ 20 %* », c'est-à-dire que la somme des deux fait un peu plus de la moitié des coûts d'exploitation. Par exemple, les charges de main d'œuvre ne représentent que 20 % du total.

« Outre l'effet du ralentissement de la croissance du chiffre d'affaires, la dégradation de l'équilibre financier du TGV trouve principalement son explication dans le rattrapage du niveau des péages, très modérés à l'origine ».

Dernier point concernant le modèle TGV : la durée de vie du matériel roulant était initialement prévue pour être de 30 ans et compte tenu de ce que je viens d'indiquer, il a été prévu de prolonger les rames jusqu'à une durée de vie de 40 ans, c'est-à-dire de les faire circuler jusqu'en 2020/2021. Ensuite, se posera le problème du renouvellement du parc.

Les investissements :

Exemples récents du financement des projets LGV

Un point important : vous avez deux exemples sur ce tableau, le TGV Est Européen et le TGV Rhin Rhône ; les chiffres qui concernent les investissements en infrastructures et les investissements en matériel roulant.

- ✓ Pour le TGV Est Européen : 3,681 milliards d'euros d'infrastructure, 1 milliard d'euros de matériel roulant ; ce milliard pour le matériel roulant est financé à 100 % par la SNCF.
- ✓ Pour le TGV Rhin Rhône : sur un peu plus de 2 milliards d'euros d'infrastructure il y a 780 millions d'euros de matériel roulant, financés à 100 % par la SNCF.

Vous voyez que pour ces deux projets le montant du matériel roulant est élevé et financé en totalité par l'entreprise ferroviaire.

- Concernant le TGV Est Européen, si l'on fait la proportion entre investissement matériel roulant / investissement infrastructure, on est à 28 % ;
- Concernant le TGV Rhin Rhône, on est à un peu plus de 35 %.

Comment le modèle évolue-t-il en cas d'ouverture à la concurrence, suivant les deux modèles, suivant que l'on est en libre accès ou en délégation de service public ?

1. Ouverture à la concurrence en libre accès :

Dans ce modèle, on suppose que tous les concurrents peuvent intervenir, dans la limite de capacité disponible de l'infrastructure ; les entreprises ferroviaires se font donc concurrence en choisissant librement la consistance de leur offre, c'est-à-dire la politique de prix, les dessertes, les horaires, les fréquences, la nature du matériel roulant, les services à bord. Elles choisissent ce qu'il leur semble le plus rentable de proposer, il n'y a pas d'obligation de service public à remplir.

Un tel schéma ne peut fonctionner que sur des lignes reliant des régions où il existe un fort potentiel de clients, susceptible de générer un trafic important et donc un chiffre d'affaires suffisant pour que l'entreprise ferroviaire puisse dégager une marge permettant de payer l'ensemble des frais d'exploitation, y compris les péages, et de rémunérer les capitaux investis et de préparer le renouvellement des actifs.

Ce modèle pose une difficulté : l'attribution des sillons.

En effet, tous les sillons n'ont pas la même rentabilité, donc le modèle n'est pas complètement à l'abri d'un risque de distorsion de la concurrence.

2. Ouverture à la concurrence ou délégation de service public :

Dans ce modèle, il existe une autorité organisatrice de transport, qui définit un cahier des charges précis et qui effectue le contrôle du respect des dispositions de ce cahier des charges.

Après appel d'offres avec mise en concurrence, l'opérateur retenu a un droit exclusif d'exploiter les services prévus au cahier des charges, pour une durée qui est fixée dans le cahier des charges.

C'est un modèle d'ouverture à la concurrence qui est envisagé pour des services de transport qui ne sont pas structurellement rentables et dans une situation de ce genre, le règlement de consultation fixe les critères d'attribution et leur pondération. Par exemple, il pourra prévoir que le contrat de service public peut être attribué à l'opérateur qui demande le moins de subventions, ou au contraire, suivant un critère plus élaboré, qui mixera les critères de coûts avec d'autres, comme par exemple la qualité de service.

Le cas du projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

A ce jour, les lignes Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg, sont des lignes conventionnées par l'Etat pour trois ans. Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, lui, va comporter une infrastructure nouvelle, un matériel roulant nouveau, et un ou des ateliers de maintenance nouveaux.

On a vu que le coût d'infrastructure oscillait entre 10 et 13 milliards d'euros, ces coûts n'intègrent pas les matériels roulants, ni les ateliers de maintenance, à notre connaissance.

C'est donc un premier élément important et structurant du point de vue de l'exploitant ferroviaire. Il convient en effet de prendre en compte les coûts des matériels et pour cela, il faut connaître les caractéristiques, pour pouvoir calculer le coût d'amortissement annuel.

De la même façon, il faut connaître le niveau des péages qui sera appliqué par RFF ; on ne le connaît pas aujourd'hui. On peut imaginer qu'il sera tributaire des modalités de financement de l'infrastructure.

On se rappelle que dans le cas du TGV domestique, le péage représente plus de 30 % des coûts d'exploitation en 2011.

Compte tenu de la structure actuelle des coûts d'exploitation et de la non connaissance de ses deux composantes : matériels roulants et péages, il est difficile pour l'exploitant actuel de présenter un schéma chiffré, même approximatif.

Il y a un deuxième élément important et tout aussi structurant : l'arrivée de la concurrence, dont on peut penser qu'elle sera probable à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ; et donc, le type de concurrence qui sera appliqué à l'exploitation ferroviaire de cette ligne nouvelle est absolument fondamental.

Si l'on reprend les deux modèles que j'ai cités à l'instant :

✓ Dans le cas d'une exploitation en activité conventionnée :

Une autorité organisatrice, qui pourrait être par exemple l'Etat, décide de confier l'exploitation à une entreprise ferroviaire, donc cette autorité organisatrice définira un cahier des charges, avec la consistance de l'offre à assurer et sélectionnera (après appel d'offres éventuel) le prestataire qui lui semblera le mieux à même d'assurer le service et de respecter le cahier des charges.

Dans ce cas de figure-là, bien sûr, la SNCF fera une offre, comme n'importe quelle entreprise ferroviaire.

- ✓ Dans le cas d'une exploitation en activité non conventionnée (en libre accès) :

Dans le cas de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, en cas de concurrence à libre accès, la première question qui se pose est de savoir s'il peut y avoir une complémentarité entre des opérateurs exploitants en propre et des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), sous l'égide de l'Etat comme autorité organisatrice ; ces trains pouvant bien sûr rouler sur l'infrastructure nouvelle.

On peut faire des hypothèses.

La première serait que de tels TET pourraient par exemple être des Trains Intersecteurs Normands d'Île-de-France allant vers d'autres régions.

On pourrait imaginer aussi que sur les sillons non rentables, l'autorité organisatrice décide de mettre des TET et laisse les sillons rentables en libre accès.

De telles complémentarités génèreraient une forme de concurrence entre trains, notamment du fait d'écarts de tarification. Par ailleurs, les TET étant subventionnés par l'Etat, le modèle dans ce cas n'est pas à l'abri d'un risque de distorsion de la concurrence.

Voilà la façon dont se pose la problématique de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie pour un exploitant comme la SNCF.

Je m'arrêterai là dans cette contribution.

Dominique SIMON : Merci beaucoup, Monsieur BONNEPART.

Vous avez maintenant la parole, vous ici, et sur Internet. Pour vous exprimer, vous voudrez bien lever la main, s'il vous plaît. Je vous demanderai de bien vouloir vous lever, pour ceux qui sont ici, et de vous présenter avant de poser votre question ou d'émettre votre avis.

Les personnes qui sont sur Internet, posez votre question, nous en prendrons le plus possible. Les Membres de la Commission qui sont sur l'estrade les transmettront à l'assemblée.

Il est très important d'avoir une discipline horaire, d'autant plus que nous avons un peu glissé ; vos temps d'intervention seront limités strictement à trois minutes, et si vous intervenez en une minute, bravo.

DÉBAT AVEC LA SALLE

Patrick LEMOINE, Directeur de Cabinet du Président de la CCI Picardie : Bonsoir, je suis le Directeur de Cabinet de Jacky LEBRUN, le Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Picardie. Le propos que je vais développer ici est porté par l'ensemble du Bureau des Présidents de cette Région, qui s'est réuni hier matin et a approuvé le propos.

Nous sommes ici pour élargir le débat, pour vous donner d'autres perspectives puisque nous sommes dans un débat sur le financement. Tout à l'heure, on a entendu que la moitié des coûts était consacrée à la ligne entre Paris et Mantes ; nous vous proposons d'élargir les perspectives et d'élargir les recettes, puisqu'elle est essentielle, nous l'avons bien compris.

Par ailleurs, un autre point d'information que personne ne peut ignorer : la ligne TGV Nord est aujourd'hui quasiment saturée, si elle ne l'est pas elle le sera rapidement ; c'est pourquoi

nous vous proposons d'élargir le débat sur le territoire picard, en mettant en évidence nos atouts, qui sont :

- Un aéroport de Beauvais avec 3,5 millions de passagers par an, ce qui en fait aujourd'hui le septième aéroport de France. La moitié de ces passagers viennent à l'aéroport en transports en commun routiers. Ce sont environ 4.500 personnes qui aujourd'hui empruntent ces transports.
- Je ne parlerai pas des atouts de la métropole amiénoise, ni de ceux de la Côte d'Opale et de la Baie de Somme qui, sur le plan touristique, ne sont pas contestés. La meilleure preuve est que la Baie de Somme a été récemment reconnue au Patrimoine Mondial de l'Unesco. Je ne m'y attarderai pas parce que je sais qu'ils sont compris et connus de chacun des intervenants ici.

Le propos est donc de dire que si le coût de la sortie de l'Île-de-France est particulièrement élevé, un des moyens, nous a-t-on dit, est d'élargir les recettes ; et au-delà de l'Île-de-France et de la Picardie, il y a bien sûr les liaisons possibles et directes entre Paris et l'espace capitale, et Londres.

Tout le monde sait que ces échanges sont appelés à se développer. J'ai bien entendu – dans les propos de Monsieur le Professeur, notamment – que vous regrettez souvent que les recettes soient trop métropolitaines, en quelque sorte. Là, on se propose d'élargir l'apport de recettes en allant chercher des passagers à l'extérieur du territoire national.

J'ai entendu, Madame, que vous demandiez que les interventions soient limitées dans le temps. Je vous dirai simplement que l'on n'envisage pas, comme cela a été évoqué dans certains débats, que la liaison entre Rouen et Londres soit une substitution efficace et réelle au propos que nous sommes en train de développer, et pour vous en convaincre, nous déposerons dès demain non pas un cahier d'acteur mais une contribution (je m'en suis entretenu avec votre Secrétaire général) qui, m'a-t-on dit, a une pertinence et une valeur identique à celles d'un cahier d'acteur. Donc, tout cela vous sera confirmé demain. Merci.

Pierre LOUVARD, Elu Europe Ecologie Les Verts de la Ville de Rouen : Bonsoir. Nous avons toujours pensé que faire une infrastructure nouvelle jusqu'aux portes du Havre, cela ne répondait pas véritablement aux besoins de la population du « train du quotidien » - titre de notre cahier d'acteur.

Je crois que ce que l'on a vu là a prouvé que l'on était un peu dans des rêves ; les rêves de Messieurs RUFENACHT et SARKOZY : faire d'abord une ligne soi-disant à grande vitesse, qui s'est transformée en infrastructure nouvelle, même pas à grande vitesse. Il faut revenir à la réalité, et les exposés auxquels nous avons eu droit ici le prouvent assez bien.

On peut avoir aussi la crainte que l'on « jette le bébé avec l'eau du bain » (excusez-moi pour l'expression), c'est-à-dire que finalement, à partir des calculs économiques qui viennent d'être faits, on se dise que la France étant endettée, on ne fera rien.

Si l'on parle de socio-économie, on peut parler du ressenti des voyageurs, des trois régions d'ailleurs, parce qu'on a pris une position commune aux trois régions : Île-de-France, Haute et Basse-Normandie ; ils savent très bien que cela ne va pas, ni du point de vue de la fiabilité de la desserte, ni au niveau de l'amplitude des dessertes, etc.

Je crois qu'il faut abandonner une partie de ce projet pharaonique, mais qu'il faut absolument faire le plus rapidement possible un certain nombre d'éléments qui font sauter les bouchons, comme par exemple le doublement du Mantois ou la gare de la Rive Gauche de Rouen.

S'il faut reprendre raison par rapport aux réalités économiques, faisons le plus rapidement possible ce qui est indispensable et arrêtons de rêver d'infrastructures qui n'auront ni rentabilité économique, ni véritable intérêt pour la société – cela a été démontré par les exposés qui ont été faits là.

De ce point de vue, nous sommes assez contents parce que la Commission du Débat Public a accepté, sur notre proposition, une expertise complémentaire sur la rénovation du réseau existant. Elle sera présentée à Rouen le 23 janvier, je ne peux que vous inciter à être présents à cette restitution, car il faut faire quelque chose pour le ferroviaire, il faut faire quelque chose pour le train du quotidien.

Je pense que l'on sous-estime les impacts environnementaux. Le mode ferroviaire est aujourd'hui le meilleur du point de vue environnemental, et de ce point de vue-là il y a une urgence.

Je pense qu'il faut revenir à la raison là-dessus. Merci.

Dominique LEFEBVRE, Président de l'Agglomération de Cergy-Pontoise, Président de l'Association des Collectivités de la Confluence Seine Oise : Je voulais poser une question parce que je n'ai pas bien compris quels éléments ont été pris en compte dans le calcul de la rentabilité.

On comprend parfaitement la démarche. Je rappelle que ce projet a deux tronçons : le tronçon Paris-Mantes et le tronçon suivant.

Je rappelle aussi que du point de vue de la Confluence, par rapport aux chiffrages qui ont été faits par RFF, il n'y a pas de sujet sur le choix du tracé, celui de la Confluence - Chanteloup est celui qui est évalué le moins cher et comme c'est celui qui va le mieux à la Confluence et à l'enjeu d'une gare sur la Confluence, tout va très bien.

Je veux simplement rappeler que pour la Confluence Seine-Oise et pour l'ouest de l'Île-de-France, cette infrastructure est absolument nécessaire pour améliorer le système des transports en Île-de-France.

La double question que je veux poser est :

D'une part, dans les chiffres qui nous ont été présentés, les impacts sur l'amélioration du transport en Île-de-France, notamment les perspectives ouvertes en complément de la réalisation d'Eole sur le RER A, sont-ils pris en compte ?

L'autre porte sur des choses non chiffrables, mais qui doivent être prises en compte, puisque pour nous le tracé Confluence – Chanteloup est indispensable pour l'arrivée d'une gare LNPN à Cherville et il y a quand même un grand projet structurant de l'Etat, dans le cadre du projet de l'Axe Seine : le Grand Port d'Achères, qui ne se fera pas sans desserte fret, sans desserte voyageurs ferroviaires et sans un autre sujet sur lequel la CNDP a travaillé en son temps : le projet de l'A104.

Donc, on voit bien qu'il y a des coûts directs, des coûts indirects. Il y a des conséquences en termes de potentiel de développement économique à moyen et long terme, et je voudrais donc avoir une précision sur ce qui est dans ces chiffres et ce qui n'y est pas, et qui fait partie évidemment de la décision publique.

Dominique SIMON : Merci. Donc, RFF pour répondre.

Jean-Damien PONCET : Je vous confirme que les impacts du projet en termes d'amélioration de la circulation en Île-de-France ne sont pas pris en compte dans les chiffres

qui viennent d'être présentés. On a évoqué le RER E plus directement concerné, mais il y a également le RER A à travers d'éventuels redéploiements, qui relèvent d'autres compétences que celles de RFF.

Christophe HURISSE a montré un exemple, tiré du dossier Eole, de la manière dont on peut calculer ce genre de chose. Pour ce qui concerne LNPN, on n'a pas aujourd'hui tous les moyens pour faire ce calcul, même si à travers cet exemple d'Eole, on en connaît déjà un ordre de grandeur, que l'on a cité : un milliard.

Voilà un premier poste de bénéfices qui n'ont pas été pris en compte dans le calcul.

Concernant le développement économique qui serait rendu possible, ou du moins qui serait favorisé par l'arrivée de cette ligne nouvelle, que ce soit en termes d'accessibilité ou en termes de création de nouveaux points d'accès au réseau, a fortiori nous n'avons pas été en mesure à ce stade d'en tenir compte.

C'est pour cela que nous avons insisté sur le fait que le projet était d'ores et déjà à l'équilibre. Ce n'est pas pour dire que nous nous satisfaisons de cela, mais pour dire qu'en tout état de cause on ne prend pas un gros risque à faire ce projet puisqu'on a déjà identifié les avantages qui vont se manifester de façon quasi certaine et font que la dépense est en quelque sorte compensée par ces avantages, et tout le reste est du bénéfice supplémentaire, qui interviendra bien sûr plus ou moins fortement puisqu'il dépend quand même de décisions d'autres acteurs. En particulier, dans le domaine du développement économique, lié lui-même à des opérations d'aménagement du territoire, comme ceux que vous avez cités sur votre secteur de Confluence, mais aussi dans le domaine des transports puisqu'on crée avec LNPN une capacité qui peut être utilisée par les Normands mais qui ne sera pas complètement utilisée par les Normands, donc il y a une capacité disponible pour des redéploiements ou des augmentations de services en Île-de-France. Encore faut-il que l'autorité compétente décide de le faire, et si elle décidait de le faire il n'y aurait pas que des bénéfices, puisqu'il y aurait aussi des coûts.

Néanmoins, cette capacité existerait et elle serait vraisemblablement très utile.

Gérard MERCHER, Le Havre Développement : J'aimerais revenir sur la question du transport de marchandises.

Monsieur PONCET a évoqué la notion de la balance entre les avantages et les coûts, cela se comprend tout à fait ; Monsieur HURISSE a parlé des effets monétarisables et il y a un effet qui est tout à fait monétarisable, en s'appuyant sur les référentiels de l'Union Européenne : les coûts externes, les coûts d'impacts, qui sont économisés par la société.

Le chiffrage des différents modes concerne les accidents, les nuisances liées au bruit, la pollution atmosphérique, l'effet sur le changement climatique, la congestion etc. ; et ils sont chiffrés par l'Union Européenne à un coût de 87,9 euros/1.000 tonnes-kilomètres pour le mode routier et à 17,9 euros/1.000 tonnes-kilomètres pour le mode ferroviaire.

On est donc en face d'une économie pour la société au bénéfice du mode ferroviaire de 70 euros/1.000 tonnes-kilomètres.

Si je reprends une intervention que j'avais faite à Achères (où l'on montrait par ailleurs à l'attention d'un précédent intervenant que l'on économisait 860.000 tonnes de rejets de CO₂ par l'estimation de l'augmentation de fret), sur la base de conteneurs de 15 tonnes (la moyenne constatée) sur une distance moyenne, là encore de 300 kilomètres par conteneur, on a donc 4.500 tonnes-kilomètres. Cela représente, selon le chiffrage de l'Union Européenne que je viens d'indiquer, une économie de coût sociétal de 315 euros par conteneur.

Sur la base des estimations que vous trouverez dans les cahiers d'acteurs du port du Havre et du port de Rouen, il y a un potentiel de 25 convois de fret de plus par jour sur 250 jours par an, cela représente une économie de 192 millions d'euros par an de coût sociétal.

Si je rapporte cette économie sur l'ensemble de la durée du projet de 50 ans, on a une économie de coût d'un peu plus de 9 milliards d'euros.

Je voudrais seulement faire observer que les chiffres que j'ai entendus dans les propos de Monsieur HURISSE sont à mon avis tout à fait sous-estimés.

Voilà ce que je souhaitais apporter comme contribution sur la notion d'effet environnemental et d'effet sociétal du développement du fret que permettra la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Merci.

Dominique SIMON : Merci. Voulez-vous réagir ?

Jean-Damien PONCET : Je trouve cette contribution tout à fait intéressante.

Ce qu'a dit Christophe HURISSE était un exemple, sur la base de référentiels qui sont les nôtres, qui ne doivent pas être très différents de ceux que vous avez trouvés au niveau européen ; on pourra néanmoins faire la vérification. Mais, si nous avons affiché ce chiffre dans notre rapport, on nous aurait dit « vous charriez un peu » (pour être direct).

Le fait que nous l'ayons présenté d'une façon et que vous le présentiez d'une autre, montre qu'entre les deux il y a la vérité et qu'il faut la chercher de façon attentive et sincère. Pour l'instant, nous ne sommes pas arrivés au bout de cet exercice.

Je voulais rebondir là-dessus pour dire que l'on rejoint la question du développement.

Les 25 trains de fret de plus dont parlent les ports du Havre et de Rouen, ne sont pas des trains qui existent aujourd'hui, donc il ne s'agit pas seulement de report modal, mais de la possibilité pour les ports de se développer, c'est même du trafic nouveau.

L'approche pourrait être différente, en disant que sans la LNPN on ne peut pas faire de trains donc on ne peut pas conquérir un hinterland lointain, avec la LNPN on peut faire des trains, donc on peut conquérir un hinterland lointain et alors, le développement des ports peut se poursuivre et tout ce qui vient derrière en termes de logistique, d'industrie, peut s'enclencher. Cela a une valeur économique, à mon avis, au moins équivalente à celle que vous considérez en ne travaillant que sur le transfert modal.

Dominique SIMON : Merci.

Jacques CAPET, Association Naturellement Nanterre : Sur la question du financement, effectivement la période n'est pas favorable à de grands investissements, mais des investissements comme ceux-là sont de bons investissements, parce que c'est vraiment travailler pour l'avenir que de construire des infrastructures permettant le report modal, qui vient d'être évoqué à propos du fret, mais qui est également important à faire pour les trafics de voyageurs.

Mais, évidemment, on ne pourra pas tout faire et ce qui nous inquiète, c'est qu'à l'occasion de ce projet de Ligne Nouvelle on risque de faire ce qui a été aussi malheureusement un effet pervers d'autres lignes, à plus grande vitesse celles-là : on a sacrifié des lignes secondaires, donc il y a eu un gain de temps pour un certain nombre de voyageurs, mais qui est minime par rapport aux pertes de temps occasionnées pour d'autres voyageurs qui eux, ont dû

prendre leur voiture, un taxi, un autocar, pour rejoindre une gare, TGV ou autre, faute de pouvoir utiliser la ligne qui existait auparavant.

Il y a eu aussi un recul énorme du fret. Il y a des perspectives, avec le développement du Havre, que le fret redémarre dans un avenir prochain ; il ne faudrait pas qu'il soit sacrifié.

Puisqu'il y a un problème de financement, modestement, nous apportons une suggestion : nous sommes dans un secteur à Nanterre où l'on va construire deux infrastructures parallèles : le prolongement d'Eole vers Mantes-la-Jolie, et cette ligne nouvelle ou en tout cas, certains éléments très importants de cette ligne nouvelle. Il nous semble que l'on pourrait mutualiser les travaux à faire.

Dans notre cahier d'acteur, qui est à l'entrée, n° 90, on montre le parallélisme entre ces deux lignes et la possibilité d'utiliser un tunnel commun pour ces deux lignes. Ce tunnel serait de plus grand gabarit, un peu plus coûteux, mais limiterait certainement la dépense et permettrait d'utiliser le réseau existant, le Transilien ou les lignes classiques vers la Normandie, et le fret.

J'invite les personnes intéressées par cette suggestion à consulter notre cahier d'acteur ; d'autres éléments intéressants se trouvent dedans.

Nous aimerions avoir une appréciation des spécialistes pour voir s'il serait possible de mutualiser les tunnels ou viaducs envisagés.

Dominique SIMON : RFF ?

Jean-Damien PONCET : Je crois qu'il y a tout un historique sur cette question, son existence me permet de répondre en un mot : non.

Pour en dire un peu plus, je dirai au moins deux choses. Aujourd'hui des trains sont mélangés sur une ligne, il y a un problème de capacité et de mélange de trains ; l'opération dont nous parlons consiste à séparer les trafics de nature différente.

Concernant la section de Nanterre vers l'ouest, jusqu'à Mantes par exemple, il est prévu que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie soit en tunnel parce qu'on n'a pas la possibilité physique de faire autrement. On ne voit pas comment on pourrait mettre les futurs RER E dans un tunnel alors que le rôle de ces RER est de desservir des gares. Entre Nanterre et Saint-Lazare, on n'arriverait pas à Saint-Lazare sur les quais, mais à Saint-Lazare-Hausmann, ce qui n'est pas forcément le but. Cela pourrait intéresser Monsieur qui s'exprimait pour la Picardie ; si j'ai bien lu le cahier d'acteur d'Amiens qui doit reprendre à peu près les mêmes termes que ceux de la contribution, il serait plus ou moins question d'utiliser cette gare. Ce n'est pas ce que nous sommes en train de faire, les voyageurs normands sont censés continuer d'arriver à la Gare Saint-Lazare.

Il y a donc un problème de gare, et aussi un problème de capacité. Une grande partie de la motivation de LNPN est issue du constat d'un manque de capacité. Il faut savoir qu'une ligne a une capacité. Donc, on ne fera pas circuler sur la même ligne les trains assurant les différents services. Le RER E prévoit d'utiliser pleinement sa capacité et le projet normand prévoit d'utiliser également pleinement la capacité d'une ligne.

Donc, on serait en train de dire que l'on ferait un tunnel plus compliqué dans lequel, dans le même tube, il y aurait plus de voies, avec des trains différents sur les différentes voies ; tout cela me paraît assez peu prometteur, à vrai dire, car en termes de coûts on ne voit pas bien où est l'avantage. Je me risque un peu mais il me semble plus simple de faire un tunnel avec un tunnelier rond que quelque chose de plus compliqué. Je n'irai pas plus loin dans la réponse

aujourd'hui, mais il y a tout un historique dans les dossiers mis au débat public, on peut ressortir toutes les études.

Dominique SIMON : Merci, votre point de vue est clair.

Pierre VAVASSEUR, Agriculteur en Normandie : J'ai vu la séance d'Evreux sur l'agriculture et la réunion des Chambres d'Agriculture d'Île-de-France s'oppose complètement à ce projet ; je suis tout à fait d'accord avec leur point de vue. Bien qu'elle relie est et ouest, la voie coupe le nord-sud, les vallées, et les liaisons nord-sud entre les bords de cette voie.

Ce projet, pour différentes raisons (que je vais essayer d'exposer en deux minutes), est mauvais, parce qu'il est très cher, parce que par exemple sur la liaison Paris-Mantes, il serait intéressant de connaître le coût du passage de 2 à 4 voies entre Les Muraux et Verneuil-Vernouillet, et ensuite entre Verneuil-Vernouillet et Mantes, le complément de 3 à 4 voies sur les sections qui ne sont pas à 4 voies ; afin d'éviter d'avoir le contournement nécessaire de Mantes, et ses 6 milliards d'euros. Personne ne voit pourquoi on ne pourrait pas faire autrement.

Ensuite, je regarde le fait d'utiliser les autoroutes par les transports collectifs du type autocars. La capacité d'un autocar étant de 50 places, une autoroute pouvant prendre 1.000 autocars par heure, par voie, et il y a 3 voies par sens, donc une voie d'autoroute a la capacité de 50.000 voyageurs par heure. Sur l'A13 il y a 3 voies, cela fait 150.000 voyageurs. Les autoroutes existent. Les gens pourront quitter leur voiture. Tous les jours 4.500 personnes font Paris-Beauvais en autocar, cela montre que les gens sont d'accord pour monter dedans.

La capacité de chaque voie que l'on nous propose, c'est : 20 trains de 2.000 personnes et 40.000 voyageurs. Au prix de ces voies, cela coûte très cher.

Le coût d'un autocar, la place assise offerte, par kilomètre, est de 3 centimes sans le chauffeur, et 4 centimes avec le chauffeur. Je voudrais savoir quel est le coût d'une place assise offerte sur la ligne nouvelle.

J'en viens au fret...

Dominique SIMON : Il vous reste 5 secondes, Monsieur.

Pierre VAVASSEUR : En cinq secondes : le passage du Havre à Honfleur par barge, avec 5 voies de chemin de fer pour les wagons, permettrait de faire passer le trafic qui vient du Havre vers la Bretagne, Bordeaux, Toulouse, Lyon, autrement que par la Grande Ceinture parisienne.

Dominique SIMON : Je crois que vous avez déjà réagi sur le site à ce type de proposition ; allez-y mais rapidement, s'il vous plaît.

Jean-Damien PONCET : Le fait de faire traverser l'estuaire par des barges me va assez bien comme proposition. Je crois qu'une expérimentation est en cours à la fois entre Le Havre et Honfleur et entre Le Havre et Ouistreham, et même carrément Caen. On ne peut qu'encourager ce genre d'initiative. Si pour quelques dizaines d'euros de subventions, pour compenser les ruptures de charges supplémentaires, on peut éviter un ouvrage à un milliard, cela me va très bien.

Concernant les autocars, je me dis qu'il y a des autocaristes, qu'ils y aillent après tout ! Qu'ils le développent. Si cela a des chances de marcher, pourquoi cela ne marche-t-il pas déjà ? Je n'ai pas compris si vous proposez de faire de nouvelles autoroutes pour y mettre des autocars

ou si vous pensez que les autocars circuleraient sur les autoroutes existantes ; elles sont saturées aux heures auxquelles il faudrait pouvoir passer. Nous avons déjà pas mal répondu à cela dans le système des questions-réponses.

Concernant le passage de 2 à 4 voies entre Les Mureaux et Verneuil-Vernouillet, ce n'est pas du tout contraire à nos intentions puisque pour l'instant l'un des scénarios en Île-de-France consiste à jumeler ou élargir la ligne actuelle entre, grosso modo, la Boucle de Chanteloup et Mantes.

Vous avez évoqué la question du contournement de Mantes, cette question a été posée avec une certaine virulence à la réunion « environnement » à laquelle j'ai dit que cela reprenait des termes employés par le cahier d'acteur notamment de la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines, qui nous invitait à étudier au maximum la possibilité d'éviter le contournement. Cela fait partie des études que nous devons poursuivre.

Ce qui est sûr, c'est que nous avons besoin de créer de la capacité. Peut-on doubler la voie en traversée de Mantes ? Faut-il prévoir un tunnel ? Cela coûtera-t-il moins cher ou plus cher que le contournement ? On n'en sait rien, mais on peut l'examiner.

Dominique SIMON : Merci. Une dernière intervention, puis nous passerons à la deuxième table ronde. J'invite les personnes qui ont levé la main à s'exprimer ensuite.

Richard ROUSSEAU : Une question sur les potentialités de sorties ferroviaires du port du Havre.

Il y a moins d'une dizaine d'années, un investissement important a été fait, d'environ 60 millions d'euros, pour améliorer la ligne entre Motteville et Montérolier-Buchy, pour aller directement du Havre sur la direction d'Amiens, pour dégager tous les trains allant vers le nord et l'est. Cette ligne devait permettre d'avoir une capacité de 40 trains fret par jour.

Je serais curieux de savoir, aujourd'hui, quelle est l'utilisation de cette capacité.

Jean-Damien PONCET : Je n'ai pas la réponse exacte, mais il est recouru à l'itinéraire existant chaque fois qu'il n'est pas possible de passer ailleurs, et surtout, l'itinéraire en question s'inscrit dans un itinéraire d'avenir, voire de grand avenir, puisque c'est en quelque sorte le premier maillon d'un itinéraire alternatif qui se poursuivrait par Serqueux-Gisors pour entrer en Île-de-France sur la Grande Ceinture, donc par un itinéraire alternatif par rapport à l'itinéraire historique.

Au moins pendant les années pendant lesquelles il y aura de lourds travaux à faire sur les tunnels de l'itinéraire Rouen-Mantes, je vous assure que Motteville-Montérolier et Serqueux-Gisors seront fort utilisés. Ensuite, ils le seront toujours, non seulement en situation perturbée mais pour absorber la hausse de trafic, du port du Havre en particulier.

Dominique SIMON : Merci. Je vous propose de passer à la deuxième table ronde, qui est plutôt sur le financement ; on en a déjà beaucoup parlé, je vous avais annoncé que ce serait un peu mélangé.

Nous avons un changement d'acteurs à la tribune. Je remercie ceux qui étaient là pour leur participation ; j'invite les nouveaux à prendre place à la tribune : Messieurs LIDSKY et OURLIAC pour la Mission Financement ; Messieurs François TAINURIER et Pierre DESGRANGES pour RFF ; et le Professeur BONNAFOUS, de l'Université de Lyon.

Deuxième table ronde : Le financement du projet

PRÉSENTATION DES PREMIÈRES ORIENTATIONS DE LA MISSION FINANCEMENT

Jean-Paul OURLIAC, CGEDD : J'interviendrai au pupitre, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Monsieur le Président, vous avez souhaité que la Mission de Financement s'exprime à l'occasion de cette réunion du débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui est consacrée au financement du projet. Vous avez sollicité en ce sens les Ministres qui sont à l'origine de la Mission : les Ministres du Développement durable, des Transports et du Budget.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET vous a répondu qu'elle ne voyait pas d'objection à ce que les missionnaires (Vincent LIDSKY) et moi-même, viennent présenter l'orientation de leurs travaux et le contexte dans lequel s'inscrit cette Mission de Financement. C'est donc dans ce cadre que nous nous exprimons ce soir dans ce débat.

Bien entendu, nous ne serons pas en mesure à ce stade de détailler des conclusions, qui ne sont attendues, comme le précise notre Lettre de mission, que fin février. Je ne suis pas sûr à ce stade que nous puissions, par rapport à tout ce que nous avons entendu, apporter beaucoup de nouveautés.

Je rappellerai d'abord, si vous le voulez bien, ce qu'est une Mission de Financement et ce que nous percevons des particularités des dossiers, avant de passer le relais à Vincent LIDSKY, qui évoquera quelques réflexions que nous faisons à ce stade.

- Un rappel sur ce qu'est la Mission de Financement :

On peut d'abord dire ce qu'elle n'est pas. Elle n'a pas la planche à billets et n'est pas censée frapper monnaie pour financer tous les investissements.

Plus sérieusement, la réalisation de la ligne nouvelle entre Paris et Le Havre par Mantes et Rouen en 1 h 15, et vers Caen, profitant aux deux régions normandes, est un élément important du Grand Paris.

Le Président de la République a manifesté sa détermination à voir aboutir ce dossier dans les meilleurs délais, et le 21 avril 2011 il a souhaité que les principes de financement du projet soient établis, pour éclairer la décision qui sera prise à l'issue du débat public. Il a donc demandé qu'une mission soit mise en place très rapidement.

Comme cela a été le cas pour des opérations d'investissements importantes précédentes, cette mission a été confiée conjointement à l'Inspection Générale des Finances et au Conseil Général du Développement Durable, que nous représentons.

- Quel est le cadre de la Mission de Financement ?

La Lettre de mission fixe très précisément ce cadre : il s'agit de proposer des éléments du cadrage du financement et de partager ces éléments avec l'ensemble des partenaires, notamment les collectivités. Pour cela, il y a trois étapes :

1. Rencontrer les principaux partenaires que sont bien sûr Réseau Ferré de France, les collectivités locales, les différents échelons de l'Etat ou l'Union Européenne, et poser avec eux les principes d'un partage des financements. Cela représente à l'heure actuelle environ 80 réunions ou rendez-vous programmés.
2. Préciser l'intérêt de chacun pour le projet, ce qui va conditionner bien entendu sa volonté de participer, en fonction :
 - des retombées socio-économiques (on en a parlé longuement),

- des gains de temps de parcours entre Paris et les territoires desservis, et également entre les territoires desservis entre eux,
 - de l'augmentation de capacité du système ferroviaire, qui permet le développement de l'offre de transport et l'amélioration de sa qualité, à laquelle les voyageurs sont sensibles ; mais également l'amélioration de la qualité en ce qui concerne les marchandises.
3. Une étape qu'il ne faut pas oublier à court terme : proposer un mode de financement des études préalables pour qu'à la suite du débat public, l'avancement de la démarche se fasse sans discontinuité.
- Quelques particularités du dossier :

J'en viens rapidement à quelques particularités du dossier que chacun ici a en tête ; je crois qu'elles ont été largement évoquées.

La plus importante est bien sûr une avancée rapide du dossier. Ce souhait est partagé, me semble-t-il, par l'ensemble des collectivités que nous avons rencontrées ; bien sûr, sans anticiper sur les conclusions que vous tirerez du débat public et sur la décision que le Maître d'ouvrage sera amené à prendre au vu du rapport de la Commission Particulière.

Ce souhait de rapidité explique que la Mission de Financement soit constituée, par rapport à votre projet, très en amont et alors même que plusieurs scénarios sont soumis au débat, ce qui peut compliquer la discussion avec les partenaires sur leur intérêt relatif à l'une ou l'autre solution.

Deuxième réflexion, tout aussi sommaire, et je m'en excuse : le Comité de pilotage qu'a réuni Jean-Pierre DUPORT a fait un énorme travail de consensus entre ses membres, ce consensus a permis la constitution du dossier et le lancement du débat public. Ils n'avaient pas, au stade de ces réunions, connaissance d'estimations financières ; celles-ci sont apparues dans le dossier postérieurement.

Il est nécessaire maintenant de préciser des estimations financières, ce qui est rendu (cela a été dit tout à l'heure) plus complexe par le nombre de variantes et aussi par l'importance du coût global de l'opération. Il est certain qu'avant de prendre la décision de poursuivre, qui sera la conséquence du débat, les pouvoirs publics doivent connaître l'engagement que les autres financeurs sont prêts à prendre dans l'opération, et parmi les autres financeurs il y a bien entendu RFF, qui précisera sa participation en fonction d'un calcul qui doit être détaillé, et en fonction des trafics attendus.

Une dernière réflexion : ce dossier est particulièrement complexe, notamment pour ce qui est des prévisions de trafic, pour ce qui est des reports. Nous ne sommes pas dans un cas relativement simple d'une ligne à grande vitesse où il y a un report de l'avion sur le train en fonction du temps de parcours ; la distance sur certaines liaisons est relativement faible, il y a des cumuls entre le trafic de banlieue et le trafic à longue distance ; l'évaluation du report de la route ou de l'autoroute est relativement difficile à faire, en l'absence d'éléments de référence précis. Cette difficulté concernant les prévisions de trafic se vérifie aussi pour le fret.

Enfin, et c'est une particularité importante qui a été citée, la plupart des dessertes dont il s'agit sont conventionnées, qu'il s'agisse de TER ou de Trains d'Équilibre du Territoire, ce qui n'est pas le cas sur les autres liaisons qui ont fait l'objet de lignes nouvelles.

Voilà le contexte dans lequel nous rencontrons les partenaires du projet.

Je vais laisser Vincent LIDSKY poursuivre par quelques réflexions plus précises.

Vincent LIDSKY, Inspection Générale des Finances : Sans abuser du temps, je vais simplement préciser peut-être certaines des premières réflexions que l'on peut livrer au débat. Encore une fois, il ne s'agit pas de conclusions ou de recommandations puisque nous sommes en phase de contact avec les collectivités territoriales d'une part, et d'approfondissement avec RFF d'autre part.

Il faut peut-être insister sur le fait que nous ne sommes pas sur un projet classique de ligne à grande vitesse (cela a été dit) ; et l'existence à ce stade de plusieurs scénarios de tracés a bien sûr un impact sur les questions de financement, puisque les différentes collectivités territoriales ont un intérêt éventuellement inégal pour chacun des tracés.

Première observation : évidemment, nous suivons avec beaucoup d'attention le débat public, nous avons bien pris note de la nécessité d'une amélioration des liaisons avec la Normandie et de la réalisation d'une ligne nouvelle, au moins sur une partie du parcours, avec la remarque faite tout à l'heure sur l'expertise complémentaire qui sera communiquée le 23 janvier.

Une constante apparaît clairement : l'attachement de tous à la régularité, à la fiabilité, au fait de concilier avec l'objectif de temps qui a été fixé dans le projet pour Le Havre, Rouen et Caen, ce qui laisse apparaître a priori un consensus de tous les acteurs sur la priorité de la section francilienne ou dite « mantoise », avec un besoin d'articulation (comme cela a été dit tout à l'heure) avec d'autres projets franciliens : le métro automatique du Grand Paris et surtout Eole, avec lequel plusieurs points de recoupement ou de synergie méritent un approfondissement.

Le tracé

S'agissant du tracé, à ce stade l'ensemble des variantes restent en débat et il est clair que le nombre des variantes impactera l'importance des études ultérieures qui devront se poursuivre. Une réduction du nombre des scénarios faciliterait bien sûr le travail ultérieur sur les scénarios résiduels.

Les coûts

Un des points importants de nos travaux est d'expertiser avec RFF les coûts, dont on a vu qu'ils étaient élevés, avec des particularités techniques. On a bien insisté sur le kilométrage : près de 20 kilomètres de tunnel, avec des traversées sous-fluviales. D'autre part, expertiser avec RFF les prévisions de recettes ; RFF évoquera juste après l'état d'avancement des travaux. Il est clair qu'aujourd'hui, le calcul du financement que peut apporter RFF au projet n'est pas encore fait.

Un point pour faire le lien avec ce qui a été dit sur le bilan socio-économique tout à l'heure.

Les différents avantages du projet ne sont pas transposables de la même façon entre le bilan socio-économique et le financement.

On pourrait prendre l'exemple du fret. Les débats publics ont bien montré l'importance des questions de transport de marchandises ; pour autant, quand on parle de financement, les liaisons fret ne contribuent que faiblement à la capacité de financement par RFF du projet, du fait des péages relativement faibles.

Comme cela a été dit aussi, un des points nodaux du dossier est l'ampleur du report modal de la route sur le rail et nous expertisons également avec RFF, y compris la question qui a été posée en débat public, notamment à Caen, sur la répartition de l'augmentation du trafic entre

la situation actuelle, la situation de référence, et la situation avec la LNPN. La question avait été posée à Caen de savoir comment se répartissait la croissance du trafic de 20 millions de voyageurs aujourd'hui à 26 millions de voyageurs en 2025, et 30 millions de voyageurs avec la LNPN. C'est un des sujets qui méritent expertise.

Parmi les autres paramètres que l'on peut signaler :

- ✓ L'évolution de la population : RFF a bien expliqué lors des débats publics que l'évolution était supposée être la prolongation des tendances actuelles. Il est clair que l'on est dans un schéma volontariste en matière d'aménagement de la Seine, donc de pari sur le développement économique et de pari sur la croissance de la population, donc là aussi, des options doivent être prises sur des hypothèses d'évolution de la population normande et francilienne.
- ✓ La volonté des régions de développer le trafic TER ; c'est une raison d'être du projet et cela impactera la capacité de financement par RFF du projet.
- ✓ Le dernier paramètre est la question des tarifs, puisque l'évolution des tarifs impactera la capacité de financement de RFF, mais aussi la fréquentation de la ligne.

Nos travaux consistent à rencontrer les différents cofinanceurs. Nous rencontrons donc les trois Régions qui sont a priori reconnues comme « chefs de file » par les différentes collectivités territoriales. On sait que c'est important.

Le projet Bretagne – Pays de la Loire, qui a été évoqué, a avancé plus rapidement, du fait du rôle reconnu à la Région Bretagne, qu'un projet comme Tours – Bordeaux pour lequel l'organisation entre collectivités territoriales n'était pas identique.

Nous rencontrons aussi les Conseils Généraux, certaines Agglomérations, mais aussi d'autres cofinanceurs potentiels comme les Ports.

Classiquement, sur les lignes qui ont été décidées jusqu'ici, la répartition des financements, une fois déduite la part de RFF et celle éventuelle de l'Europe, est en général un partage à égalité entre l'Etat d'un côté, et les collectivités territoriales de l'autre.

Comme vous le savez, deux des Régions ont déjà annoncé la mise en place de fonds ou de provisions. Il ressort des contacts que nous avons eus que les cofinanceurs sont attachés à ce que la clé de financement soit fixée sur l'ensemble du projet et non pas – la question aurait pu se poser – segment par segment. Pour autant, il est probable que certains équipements particuliers, par exemple des gares, donneront lieu à des financements spécifiques, parce que telle ou telle collectivité territoriale y aurait un intérêt particulièrement important.

Encore une fois, il ne s'agit pas pour la Mission de Financement d'aboutir à un partage qui soit bouclé, cela prendra encore du temps et cette répartition du financement devra tenir compte des études qui seront poursuivies dans les mois qui viennent. Il s'agit pour la Mission de Financement de s'assurer a priori qu'il y a accord sur le contenu du projet et accord sur une répartition des coûts, qui sera forcément approximative à ce stade.

L'un des objectifs de la Mission est de s'assurer de l'accord des financeurs que sont notamment les trois Régions et RFF sur les études qui devront se poursuivre après le débat public. A priori, sur ce point, il apparaît qu'il y a accord des trois Régions pour se partager avec l'Etat et avec RFF le financement de ces études à mener dans les mois qui viennent, en précisant pour être tout à fait exhaustif que les dépenses et les engagements des quelques années qui viennent devront inclure des « mesures conservatoires », qui sont des dépenses par anticipation liées au fait que le projet Eole et le métro automatique Grand Paris Express

étant engagés plus tôt, il est de l'intérêt public que certains travaux soient organisés de façon concomitante, en vue de préparer le futur chantier de la LNPN.

Moyennant ce point, il nous semble qu'a priori le consensus sur le partage du coût des études devrait permettre de poursuivre la démarche après la remise du compte rendu du bilan de la Commission Particulière du Débat Public.

Merci de votre attention.

Dominique SIMON : Merci, Messieurs. Nous allons maintenant écouter les représentants de RFF, qui vont à la fois nous dresser le panorama des projets récents et de leur financement et nous parler de la mise en place des fameux PPP, les partenariats publics-privés, sur certains projets.

PRÉSENTATION DU PLAN DE FINANCEMENT DES PROJETS FERROVIAIRES RÉCENTS ET MISE EN PERSPECTIVE DU PROJET DE LNPN

Pierre DESGRANGES, RFF : La première partie, qui m'est dévolue, vous sera utile – je l'espère – pour poser le paysage du financement de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie à la lumière de quelques éléments relatifs au passé.

Je vous présenterai notamment :

- Un tableau qui présente quelques financements de lignes nouvelles telles qu'on les a évaluées et telles que leur financement se répartit ;
- Des éléments de méthodologie, qui ne viseront pas l'exhaustivité car cela empiéterait fortement sur le temps du débat, mais bien évidemment, aussi bien les approfondissements par rapport à ces éléments de méthodologie que les choses en creux que vous souhaiteriez voir développer pourront faire l'objet de questions, auxquelles nous répondrons.

François TAINURIER prendra le relais pour, à la fois en termes de conclusion et d'adaptation de ce que j'aurai dit et de ses propres réflexions sur le cas du projet qui nous intéresse, en tirer des éléments de prospective sur ce que l'on peut retirer comme éléments les plus significatifs et comme prolongements dans les travaux qui vont venir.

L'article 4

Une première chose concernant les évaluations financières telles que RFF les conduit : nous avons bien sûr, comme tout le monde, notre jargon. Notre jargon, ici, c'est ce que l'on appelle « l'article 4 », c'est une particularité forte de ce qui sous-tend nos évaluations financières, certains ont même parlé de règle d'or.

Il ne s'agit pas d'une règle financière qui sortirait simplement des cerveaux des spécialistes des finances, mais d'une disposition inscrite dans les textes législatifs constitutifs de RFF. L'article 4, tout simplement parce que c'est une partie de l'article 4 du Décret constitutif de RFF, qui précise le cadrage de l'évaluation financière, dans les termes qui sont sous vos yeux, un peu barbares, un peu juridiques, mais que nous allons décoder ensemble.

Que veut dire ce fameux article 4, qui précise pour l'essentiel que les investissements de RFF sont conditionnés à un objectif de rentabilité financière et de respect des équilibres financiers de l'entreprise ?

C'est : d'une part, on ne doit pas créer de déficit à travers la participation financière de RFF à un projet, donc les emprunts contractés (RFF va bien sûr emprunter pour cofinancer les

projets sur lesquels il intervient) devront être par la suite remboursés par des revenus futurs. On en déduit donc la dernière phrase : RFF ne peut investir sur un projet qu'à hauteur des revenus nets (les recettes moins les coûts) qu'il en attend.

Evidemment, la conséquence première est que l'on prend en compte le fait que pour financer des projets ferroviaires, qui sont des projets très capitalistiques, coûteux, la subvention publique peut être nécessaire, et que sur la période relativement longue d'amortissement de ces projets on va devoir combiner des ressources qui sont apportées par le projet à travers la valeur qui va être créée (je vais en parler) et un subventionnement qui va compléter le financement nécessaire.

On en a parlé, certains orateurs l'ont dit auparavant, ce n'est pas très original, les investissements en transports requièrent de la subvention publique. Le tout est de savoir dans quelles proportions on va pouvoir autofinancer le projet sur la valeur qu'il a lui-même créée.

Il est dit dans ce même transparent que RFF va calculer son article 4 et ensuite se tourner vers les cofinanceurs pour bâtir un plan de financement, cette phrase est un peu historique, de plus en plus on tend vers ce que j'appelle une coconstruction du financement, dans la mesure où il est très logique – c'est pourquoi nous sommes là ce soir – que très en amont dans la vie des projets on réfléchisse à ce que peut être le financement ; il faut aussi que très en amont on puisse ensemble (l'Etat, les collectivités territoriales, le système ferroviaire), réfléchir à une optimisation du système financier, surtout quand celui-ci ne va pas de soi et quand les ressources sont rares.

Cela se fait donc progressivement et cela veut dire (on en reparlera également) que les paramètres qui permettront d'optimiser ce financement ne sont pas tous figés au départ, bien sûr ; on n'a ni la tarification, ni la maîtrise des coûts. On va parler de tous ces éléments, économiques et financiers, qui permettent d'aboutir à ce que l'on espère être une optimisation du financement.

Un petit rappel : nous allons vous parler, ou vous allez nous parler, de différents types de montages ; fait-on appel à des partenariats public-privé ? Nous aurons une intervention du Professeur BONNAFOUS sur ce thème. Vaut-il mieux être en maîtrise d'ouvrage publique ? Comment s'organisent les différentes relations entre les financeurs ?

Tout cela est important, pertinent, cela relève du montage, mais il est utile de rappeler la question :

En bout de chaîne, où prend-on les ressources ?

Ce tableau a pour but de vous montrer qu'elles ne proviennent que de deux canaux qui sont toujours les mêmes, même si évidemment les proportions apportées par l'un ou l'autre de ces canaux, vont varier.

Si l'on regarde qui contribue (c'est la première couche de la pyramide), on retrouve les acteurs que nous connaissons tous : RFF, l'Etat, les collectivités, les autres financeurs, parmi lesquels l'Europe éventuellement. Ce sont bien sûr ceux qui in fine auront à gérer des ressources.

Si l'on remonte un peu plus, du côté bleu du tableau : Etat, collectivités, autres financeurs ; les intervenants précédents l'ont aussi évoqué, le contribuable, par le biais d'une taxation, va devoir mettre la main à la poche pour financer le projet. On pense spontanément aux ménages, mais cela peut être aussi les entreprises, d'autres acteurs économiques, qui sont sollicités pour contribuer au financement. Puisque nous sommes en région Île-de-France, tous ceux qui s'intéressent au Grand Paris connaissent les réflexions qui ont lieu sur ces

différents types d'appels du système économique et du tissu socio-économique, pour financer les projets.

De l'autre côté, comment s'organise la part qui sera gérée, apportée, par RFF ?

Je vais le détailler dans les diapositives qui viennent. C'est la relation entre le ou les transporteurs, les opérateurs du système et le gestionnaire de l'infrastructure, qui va déterminer la ressource. Cette ressource viendra des voyageurs transportés, éventuellement des marchandises transportées si l'on parle de fret. Le projet crée de la valeur, qui peut être transformée en flux financiers. Ces flux financiers vont être répartis entre les acteurs, ce qui permettra de dégager des marges de financement qui, au final, vont se retrouver dans la participation financière de RFF. Mais, cette source de financement vient bien de l'utilisateur au départ.

Un rappel non exhaustif : ce sont des exemples de structures de financements de lignes à grande vitesse, en l'occurrence, qui ont été financées dans le passé par l'ensemble des acteurs que nous avons regardés ensemble.

Une colonne égale un projet ; on retrouve dans chaque colonne les participations respectives du gestionnaire d'infrastructure, RFF, éventuellement le concessionnaire (la partie bleue), l'Etat (en violet), ce qui relève des collectivités territoriales (en jaune), leur apport. Quelquefois, il y a les traits les plus petits (en turquoise), c'est ce qui est apporté par l'Europe.

Le but de ce graphique est de vous montrer la très grande variabilité du coût des projets (en haut) en milliards d'euros. On a ramené cela aux conditions économiques de l'année 2009, et on a fait l'exercice de présenter un ratio en coût kilométrique ; c'est ce qui figure en dessous, en millions d'euros. Cette diversité des coûts est aussi à mettre en parallèle d'une diversité des structures financières selon les projets.

Evidemment, nous serons très largement appelés à y revenir dans le futur. Chaque projet aura des fonctionnalités, des coûts, des structures de travaux, des particularités techniques et des particularités en matière de trafic, des particularités aussi du rapport entre les avantages qui peuvent être monétarisés (j'en reparlerai) et ceux qui ne le peuvent pas. Toute cette batterie d'indicateurs va dévoiler plus tard un paysage de financement particulier mais encore une fois, on peut agir sur certains paramètres de ce paysage et c'est ce qui est intéressant pour évoluer et progresser en matière de financement.

Les paramètres de l'évaluation financière sont liés bien sûr aux fonctionnalités du projet (c'est dans le prolongement de ce que je viens de dire).

Un point ne figure pas dans le transparent, mais mérite d'être rappelé. Il y a un lien très fort entre les variations socio-économiques qui vous ont été présentées auparavant et l'évaluation financière, qui va reprendre un certain nombre d'éléments de l'étude socio-économique :

- Le cadre d'analyse : on est dans une analyse différentielle, on comparera une situation avec projet à une situation sans projet, c'est important ;
- L'étude financière va récupérer les études de trafics qui ont été établies dans le cadre de l'évaluation socio-économique, par exemple.

Cette continuité, cette cohérence avec l'étude socio-économique, sont bien sûr des conditions de la justesse de l'analyse que l'on va livrer.

Mais, bien sûr, il y a aussi des spécificités. Dans le cas de l'évaluation financière on prend en compte un acteur ; en l'occurrence, c'est l'évaluation financière de RFF, c'est donc l'acteur RFF qui va regarder quels sont ses avantages et quels sont ses inconvénients ou ses coûts.

- En l'occurrence, ses avantages doivent être des recettes, donc les redevances supplémentaires liées au projet.

On retrouve bien sûr systématiquement cet élément dans le paysage de l'évaluation financière, mais il est important de noter à ce stade que rien n'interdit de prendre en compte tout autre type de recette financière qui serait liée au projet et que RFF enregistrerait dans ses comptes. Nous ne sommes pas tenus par un texte quelconque de ne prendre en compte à ce stade que des péages supplémentaires. Si elle existe, une autre forme de recettes doit être aussi évaluée.

- De l'autre côté de la balance, il y a les variations de coûts (les variations, car je vous rappelle qu'il y a la situation avec projet et la situation sans projet) liées au projet, variations de coûts fonctionnels de l'infrastructure.

On y retrouve les variations de coûts d'entretien, d'exploitation et de renouvellement, qui vont apparaître du fait de la mise en service du nouvel équipement.

- Un point important : on raisonne sur ce qui se passe après la mise en service du projet. On se dit que l'on va avoir des recettes futures et des coûts futurs ; on peut cumuler année par année cette différence, on peut la traduire en valeur actuelle – c'est le même type de raisonnement que pour la socio-économie que Monsieur HURISSE vous a exposée.

Cette valeur actuelle nette, c'est finalement le bénéfice net, d'une certaine façon, que RFF va retirer du projet, et qui peut être investi dans son mode de financement initial, RFF cherchant à ne pas créer de déséquilibre ; mais tout ce qui vient en plus, qui seront les recettes futures du projet, peut être converti en participation financière de RFF.

C'est donc un raisonnement basé uniquement sur les recettes nettes futures et il n'y a pas de lien direct entre le montant de l'investissement et cette participation financière de RFF. Au premier ordre, il n'y a pas de dépendance entre les deux.

Evidemment après, on peut s'amuser, une fois que l'article 4 de RFF a été fait et que le chiffre de participation a été obtenu, à regarder ce que cela fait en pourcentage de l'investissement, mais il n'y a pas de lien direct. Bien sûr, on a toujours intérêt à favoriser les investissements, s'il s'agit de choix entre scénarios, par exemple, entre variantes, qui créent le plus possible de richesse, parce que c'est bien à travers cette richesse créée que les recettes nettes de RFF vont être aussi potentiellement les plus importantes.

Mais, dans le mode de calcul de la participation financière de RFF, il n'y a pas de lien entre l'investissement et la participation.

Ce qui est intéressant dans la perspective de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, c'est que l'on peut avoir à combiner différents types de modèles d'évaluation pour regarder combien RFF mettra sur la table pour le projet.

Quand on est dans le cadre de ce que l'on vous a présenté tout à l'heure comme étant un transport non conventionné (c'est le cas typique des lignes à grande vitesse ou du modèle TGV), autrement dit on n'a pas de subventions à l'exploitation. Dans ce système-là, c'est la valeur créée par le projet qui va financer le modèle économique du transporteur.

En situation de référence (vous le voyez ici), on vous présente à partir de l'approche du transporteur comment les choses se passent :

Un transporteur va avoir à payer ses coûts d'exploitation (le représentant de la SNCF vous en a parlé tout à l'heure), il va devoir payer des péages à RFF pour utiliser le réseau, et évidemment garder une marge, puisqu'il faut bien qu'il vive. Donc, les recettes des voyageurs devront couvrir l'ensemble de ces postes de dépenses. C'est ce qui se passe de toute façon quand un train circule sur le réseau.

Que se passe-t-il quand on crée un projet ?

(Il s'agit de la colonne de droite). La valeur créée par le projet, sous forme essentiellement de gain de temps dans ce modèle-là (mais cela peut être d'autres types de gains monétarisables), va dégager de la « capacité contributive », autrement dit il va y avoir un potentiel d'augmentation du prix du billet pour le transporteur, par exemple ; il va y avoir un potentiel d'augmentation des péages pour RFF, qui va permettre, toutes choses égales par ailleurs (le transporteur gardant sa marge et payant les péages qu'il payait auparavant), de dégager la capacité contributive (la partie en bleu) qui reflète finalement un potentiel d'augmentation des péages liés au projet. Ils serviront à financer la part RFF de ce projet, et rien que pour ce projet.

Tout cela s'inscrit dans un paysage qui n'est pas uniquement déterminé par les histogrammes que vous voyez. Je n'en citerai qu'un ; par exemple, quand on va réfléchir à une tarification sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, on aura aussi dans le paysage une autorité de régulation qui s'appelle l'ARAF, qui a pour but de vérifier que les tarifs fixés, que finalement RFF inscrira dans le document de référence de son réseau, sont conformes à un certain nombre de principes et de règles concernant la concurrence, la non discrimination, l'accès libre au réseau, etc. Bien sûr, cela fixe des contraintes par rapport aux marges que l'on peut prendre sur ces tarifs-là.

Vous connaissez aussi bien que moi les autres contraintes, j'ai évoqué implicitement l'une d'elles : ce que le transporteur peut accepter comme sur-tarification (augmentation du péage) et qui ne va en fait traduire que ce que l'utilisateur aussi peut accepter, puisqu'il aura un service amélioré du fait du projet ; en tout cas, si le projet fonctionne bien, c'est ce que l'on souhaite. Evidemment, il s'agit que ce service amélioré soit payé à son juste prix, et pas au-delà de ce prix, à ceux qui vont le proposer.

Il y a aussi d'autres modèles que le modèle de ligne à grande vitesse.

Il y a le modèle dit du transport conventionné, dans lequel une subvention est présente (tous ceux qui représentent ici des collectivités locales, notamment les Régions, le connaissent bien). Une autorité organisatrice de transport, le Conseil Régional par exemple, pour faire fonctionner des trains sur le réseau pour des activités dont il a la charge, comme des activités de TER, va subventionner parce que ce modèle économique-là ne trouve pas son équilibre en autofinancement.

Pour faire fonctionner des TER, les transports publics régionaux, partout dans le monde on a besoin de subventions publiques.

Donc, en situation de référence, déjà l'autorité organisatrice de transport subventionne, et c'est à travers l'addition des recettes perçues sur l'utilisateur et de la subvention, que l'on peut couvrir le modèle économique du transporteur. C'est toujours le même : les coûts d'exploitation, la marge de référence, et les péages de référence. En l'occurrence, ici, (dans la colonne de droite) en cas de projet le transporteur va répercuter les variations de péages qu'il doit assumer du fait de la réalisation du projet par le Maître d'ouvrage, sur l'autorité organisatrice, à travers la convention qui les lie. On a donc ici un effet de volume très important.

La plupart de ces projets, de ces activités, concernant un transport régional par exemple, ont pour but d'augmenter les trafics, ce qui se traduira par des augmentations de recettes, de coûts, et finalement une variation entre les niveaux de subventions avant et après, et des arbitrages à faire entre différents paramètres économiques (que vous voyez) qui concernent la subvention, le niveau tarifaire payé par les autorités organisatrices, et les autres paramètres d'équilibre du modèle économique.

Ce qui est intéressant, c'est que ces modèles sont liés aux activités ferroviaires, aux types d'impacts enregistrés du fait de la mise en place des projets. Mais, un projet peut combiner plusieurs modèles.

Très vraisemblablement, on aura à se pencher sur ce cas dans le cadre de la LNPN puisque l'on va avoir une diversité d'activités ferroviaires. Le projet va agir sur plusieurs activités ferroviaires, va améliorer un certain nombre d'éléments, qui ne se réfèrent pas tous au même modèle. Donc, la façon dont on va combiner ces approches sera très importante pour pouvoir être le plus pertinent possible dans ce que l'on pourra dire sur la façon d'évaluer la participation financière de RFF au projet. C'est un premier point.

Le deuxième point est la financiarisation des avantages du projet.

Vous avez vu en socio-économie tout à l'heure que certains avantages ne sont pas spontanément monétarisables, il faut faire preuve d'un peu d'imagination pour les monétariser ; c'est le premier étage de la fusée.

On peut, dans la socio-économie, mettre en forme de valeurs monétaires des avantages créés par le projet. Le deuxième étage de la fusée, c'est de savoir si l'on peut, pour l'évaluation financière, transformer ces avantages économiques en flux financiers. Dans certains cas, on peut l'imaginer ; dans d'autres cas, c'est plus compliqué.

Concrètement, si l'on prend en compte tout ce qui concerne les externalités, par exemple, les externalités seront prises en compte dans le bilan socio-économique ; les avantages environnementaux, pour ne citer qu'eux. RFF, lui, ne connaît qu'une règle : est-ce que cela va rentrer dans mes bilans financiers ? Autrement dit, puis-je convertir des avantages que je sais être attribuables au projet en flux financiers, ou pas ? Si je sais le faire, il n'y a pas de raison que je ne le fasse pas ; si je ne sais pas le faire, malheureusement, cela ne rentrera pas dans le bilan.

On a donc là un enjeu majeur pour la suite de nos travaux : voir dans quelle mesure on peut élargir le spectre des avantages financiarisables, donc traduisibles en flux financiers pour l'entreprise RFF.

Je vais laisser la parole, pour la suite, à François TAINURIER.

François TAINURIER, RFF : Je vais essayer d'être rapide pour laisser de la place pour le débat.

Que peut-on dire, à ce stade, sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie ?

On voit que le stade d'avancement est encore assez amont, puisque les choix des variantes ne sont pas définis, et sur les études il reste encore à apporter des éclairages très importants (on l'a vu sur les enjeux en Île-de-France).

Il est malgré tout intéressant de mettre déjà en évidence des éléments d'orientation pour la construction du projet, qui peuvent être déjà dégagés ; en particulier on a vu que la contribution de RFF, qui représente d'une certaine façon la part liée à la rentabilité propre du projet, dépend de la valeur créée à travers le projet.

On constate, sur les différents scénarios présentés au débat, que cette valeur est assez proche entre les scénarios. A ce stade, les enjeux de financements publics sur le projet sont finalement similaires aux enjeux liés aux coûts présentés dans les dossiers.

Les surcoûts, que l'on retrouve par exemple dans le scénario C, devront être couverts par des financements publics. C'est important, parce que pour un autre projet sur lequel on mène un débat actuellement, les résultats sont assez différents. C'est un élément que l'on peut d'ores et déjà indiquer, sans avoir les calculs.

Comment peut-on envisager la répartition entre les efforts attendus des voyageurs et des contribuables ?

On peut dès à présent mettre en évidence que l'on est face à un contexte très particulier, que l'on ne retrouve pas dans les projets que l'on a menés jusqu'à présent, avec concernant les relations Paris-Rouen une forte proportion de domicile-travail, des transports conventionnés ; et des valeurs créées dont certaines peuvent être valorisées, et d'autres pas encore, qui sont très spécifiques, sur la régularité, les gains de confort pour le voyageurs, et les enjeux pour le fret.

Plusieurs pistes peuvent être laissées ouvertes à ce stade, avec en particulier plusieurs options de tarification.

- ✓ On peut envisager un modèle de type TGV ; si l'on regarde ce qui a été mis en œuvre sur d'autres projets (la LGV Est par exemple), cela se traduit pour des liaisons comme Paris-Caen, par une évolution du prix du billet de l'ordre de 20 % (6 euros supplémentaires).
- ✓ Si l'on reste dans une logique conventionnée, globale, comme cela a été présenté tout à l'heure, la répartition de l'effort entre voyageurs et contribuables sera différente.
- ✓ On l'a vu, on peut aussi imaginer des modèles différents selon les relations.

L'important est de s'inscrire dans la perspective d'un travail qui reste à conduire, c'est-à-dire dégager, par rapport aux apports du projet, quelle est la meilleure réponse à apporter, sachant que dans le financement, on parle du financement de l'infrastructure mais, on l'a évoqué avec l'intervention de la SNCF, il y a le financement du matériel roulant, évalué dans le cadre du projet à plus d'un milliard d'euros, et le financement du fonctionnement de l'exploitation du système.

Pour la suite, il est important de pouvoir garder ce lien entre la mise au point du projet dans sa définition technique, et les enjeux de financement des services et de l'infrastructure.

C'est tout l'intérêt de prendre cette question dès le départ, c'est ce que l'on constate pour la plupart des projets maintenant, ces enjeux de financement sont présents de plus en plus tôt et c'est plutôt une clé de succès pour la suite du projet que d'avancer de façon lucide face à ces enjeux.

Les partenariats publics-privés

Le partenariat public-privé est un contrat global qui lie à la fois la construction et la maintenance. A travers cette problématique, on bascule sur des enjeux d'ingénierie financière, donc de montage de projets. On est donc dans une phase plus opérationnelle.

Le recours à ce type de contrat vise un double objectif : c'est un outil d'efficacité économique, et un outil de financement.

✓ Un outil d'efficacité économique :

Il ne faut pas se tromper, ce n'est pas en introduisant de l'ingénierie financière que l'on change fondamentalement les caractéristiques du projet en termes de création de valeur. On peut simplement améliorer l'efficacité du système :

- En rapprochant la conception et la construction de la maintenance, et en internalisant les interfaces, en faisant en sorte qu'un partenaire puisse trouver les optimisations créatrices de valeur, dans une meilleure articulation entre la construction et la maintenance.
- On peut aussi en espérer des économies en termes de coûts par les effets de gain de temps. On peut imaginer qu'un industriel puisse réaliser plus rapidement des projets et donc réduire le coût de la construction et améliorer l'efficacité du projet.
- L'autre levier très important est d'arriver à trouver un bon partage des risques entre le constructeur, le mainteneur, et des risques qui ne peuvent pas forcément être pris par ces industriels ; essayer de trouver la meilleure allocation de ces risques.

✓ Un outil de financement :

- A la différence d'une opération sur maîtrise d'ouvrage directe où l'on paye l'investissement au fur et à mesure qu'il est réalisé, là on a une logique de loyer : on peut étaler le paiement de l'infrastructure et on paye aussi en fonction de la performance délivrée par le partenaire.
- Sans rentrer dans le détail du montage, dans ce cas de figure RFF est en relation avec une société de projet, le contrat passé est le fameux Contrat de Partenariat. Ce partenaire doit trouver ses financements auprès d'actionnaires, d'acteurs financiers, et il passe des contrats avec un acteur qui est en charge de concevoir le projet, à travers les études détaillées, et d'assurer la construction ; également, un contrat est passé avec un exploitant qui sera chargé d'assurer son exploitation et le renouvellement de l'infrastructure pendant la durée de validité du contrat.

Plusieurs schémas sont possibles, selon la nature des risques que l'on transfère aux partenaires privés, sachant que ce contrat permet d'allouer les risques de façon différente selon les formules.

Pour simplifier :

- Si vous confiez aux prestataires la conception et la construction, vous avez ce que l'on appelle un « marché de conception – réalisation » ;
- Si vous ajoutez la maintenance, donc il est en charge de construire et d'assurer la maintenance ensuite, ainsi que l'ingénierie financière : vous avez un « contrat de partenariat » ;
- Si vous transférez en plus le risque commercial, c'est une concession ; c'est ce qui est en place aujourd'hui pour le projet Tours-Bordeaux.

Ce choix est encadré, on ne décide pas le recours à un contrat de partenariat comme cela, donc on effectue une évaluation préalable qui permet, à travers une forme d'analyse, d'apprécier les avantages et inconvénients du recours à ce type de montage par rapport à des montages classiques. Cela permet ensuite de savoir si le recours à ce type de contrat est adapté au cas du projet sur lequel on travaille.

Les enseignements que l'on peut tirer des outils du PPP :

- C'est un outil avec un certain nombre d'avantages et qui est puissant, en particulier pour sécuriser les délais : une fois que l'on a contractualisé, le partenaire est tenu de respecter les délais et aussi les budgets. Il est engagé également sur la durée, puisqu'au-delà de la livraison de l'infrastructure, il est tenu pendant toute la période du contrat, sur plusieurs dizaines d'années.
- C'est aussi un levier de concurrence, qui permet d'améliorer l'efficacité du système en gagnant en productivité, en intégrant aussi les enjeux de long terme, ce que l'on ne peut pas forcément avoir quand un contrat se limite à la construction uniquement.
- C'est un outil de diversification des expertises.
- Il favorise aussi l'innovation et c'est un levier pour améliorer la performance, compte tenu des clauses incitatives qui peuvent être introduites dans ces contrats.

Néanmoins, il faut rappeler que la maîtrise d'ouvrage directe, qui est naturelle et habituelle sur les petits projets, reste un outil que RFF souhaite maintenir pour les lignes nouvelles, d'une part pour maintenir un savoir-faire sur la conduite de projet, qui permette d'être en capacité de piloter des grands contrats, en sachant ce que cela signifie. Cela reste un outil aussi de comparaison, avec des situations dans lesquelles on est en maîtrise d'ouvrage sous contrat de partenariat.

Cela se traduit, si l'on considère les principaux projets que l'on mène ou que l'on a menés jusqu'à présent, par un certain nombre de projets qui sont en maîtrise d'ouvrage directe : la LGV Rhin-Rhône que l'on vient de réaliser ou la LGV Est européenne ; et ce sont des contrats de partenariat et une concession pour Tours-Bordeaux. Ces contrats s'appliquent non seulement à des lignes nouvelles, mais – on le voit à travers le projet du GSM-R (un système de radio, pour simplifier) – peuvent être aussi adaptés à d'autres problématiques ferroviaires. C'est même envisagé pour des projets de taille plus modeste, dès lors que l'évaluation préalable permet de justifier que le recours à ce dispositif apportera quelque chose au projet.

Quand cette question intervient-elle ?

Si l'on se projette sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, ce n'est pas tout de suite puisque généralement le mode de réalisation du projet (donc l'organisation émettrice d'ouvrage) n'est pas défini au moment de l'enquête publique.

Nous sommes en phase de débat public ; même lors de l'enquête publique ce sujet n'est pas encore traité. Il est donc souhaitable que ce montage soit calé le plus tard possible pour pouvoir bénéficier d'un contexte clair sur la conjoncture financière, et avoir les données les plus à jour pour faire ce choix, en ayant une bonne appréciation du marché au moment où cette décision devra être prise.

Dominique SIMON : Merci. Je vais essayer de mettre de la clarté sur des sujets compliqués : Monsieur BONNAFOUS, PPP ou pas PPP ?

ANALYSE DES CONDITIONS DE PERTINENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ

Alain BONNAFOUS, Université de Lyon : Puisque j'ai le sentiment que la séance est un peu avancée et qu'il doit y avoir des impatiences pour intervenir dans le débat, je vais essayer d'accélérer le propos que je devais tenir. S'il y a des questions, je reviendrai sur certains éléments.

Je pars de quelque chose de tout simple. On parle de rentabilité, de rentabilité socio-économique, de rentabilité financière, on oublie parfois de songer à ce que cela représente.

J'aime bien prendre un exemple concret, un petit calcul que j'ai fait, sur 40 projets ferroviaires. Ils étaient inscrits dans des contrats de Plan Etat-Région, donc qui bénéficiaient de la signature de l'Etat et des Régions concernées.

Quand on regarde ces 40 projets, qui ont été évalués systématiquement (évaluation socio-économique, évaluation financière) par les services de RFF, en respectant les règles nationales en vigueur, on obtient quelque chose d'assez singulier.

On observe que si l'on avait retenu seulement les 10 projets les plus rentables sur les 40, chaque fois que l'on aurait mis 1 milliard sur la table, on aurait créé 8 milliards de richesses nouvelles (en valeur actualisée, naturellement, dans la durée). Cela veut dire que chaque milliard en rapporte 7.

Si cette fois, on fait le contraire et on sélectionne les 10 projets les moins rentables, on s'aperçoit alors que chaque fois que l'on met 1 milliard sur la table, il reste comme valeur actualisée nette, dans la durée, sur 40 ans : un demi-milliard.

Donc, dans le premier cas on a créé 7 milliards de richesses nettes, des richesses au sens valeur environnementale, gain de temps, gain de confort, gain de sécurité, et valeur marchande bien entendu ; et dans le second cas, avec la même dépense publique, on détruit 500 millions.

Le calcul économique sert à cela : prendre la mesure de ce que l'on provoque comme création de richesse et comme destruction de richesse. Le calcul nous dit si, à la sortie, on a gagné ou perdu, pour les valeurs de la société – valeurs au sens large, y compris ce qui a été évoqué, c'est-à-dire les externalités.

On fait cela avec un calcul actualisé, sur la longue durée. « Actualisé » veut dire que les valeurs lointaines sont rabotées. Ce graphique vous montre ce que deviennent des valeurs au bout de 10, 15, 30 ans, etc. Par exemple au bout de 30 ans, si l'on a un taux d'actualisation de 12 % (ce que l'on retient dans les pays en développement éligibles Banque Mondiale), cela ne vaut plus que 3. Aujourd'hui, cela ne vaudrait que 3. 100, dans 30 ans, cela ne vaudrait que 3 aujourd'hui.

Avec un taux d'actualisation de 8 % (celui qui était en vigueur en France), 100 dans 30 ans, cela ne vaut plus qu'autour de 10.

Avec le taux d'actualisation en vigueur depuis 2005 : 4 % ; il reste quand même un peu plus de 30 dans 30 ans, pour une valeur de 100.

Voilà ce que veut dire l'actualisation. On rabote l'avenir lointain et on additionne les coûts, les avantages, etc. Cela donnera une valeur actualisée nette.

Le problème est de traduire ces évaluations, ensuite, en choix politiques. Evidemment, on peut faire des choix complètement arbitraires, ou essayer de s'inspirer de ce que raconte l'évaluation pour essayer de faire les meilleurs choix possibles pour la société.

Le problème est que si l'on recherche ce que l'on appelle dans le jargon des économistes « le rendement social du système » (ce calcul économique s'appelle en français « la théorie du rendement social »), à ce moment-là on va choisir les projets à très forte rentabilité socio-économique ; c'est ce que l'on a fait pendant longtemps dans le cas autoroutier comme dans le cas ferroviaire, parce que les problèmes de financement étaient résolus par ailleurs.

Mais aujourd'hui, il y a une contrainte financière, cela n'aura échappé à personne, et on est donc forcément tenté de favoriser les projets à forte rentabilité financière, s'il y en a ; les projets les plus « juteux » (si je puis dire) étant déjà réalisés depuis longtemps, qu'il s'agisse des autoroutes les plus chargées ou des TGV les plus rentables.

Donc, on est là dans une espèce de contradiction, qui est levée d'une manière relativement simple – cela fait partie des résultats qu'ont apporté les travaux de l'économie, assez récemment d'ailleurs. Ce résultat est que le meilleur arbitrage possible entre ce qu'est la rentabilité socio-économique et ce que doit être la prise en compte de la contrainte de financement, c'est tout simplement de hiérarchiser les projets par un rapport :

« Valeur Actualisée Nette » (la valeur produite ; j'ai évoqué tout à l'heure les 8 milliards contre les 500 millions) sur « euro public investi ».

Les textes officiels ont suivi ces préconisations et c'est la raison pour laquelle on calcule maintenant ces ratios, c'est rendu obligatoire par les textes officiels.

Je donnerai des exemples, très vite. C'est très simple, vous voyez ici 16 projets, qui étaient tous des projets ferroviaires, tous concernant le fret (des opérations destinées à favoriser le fret ferroviaire).

Ici, vous voyez des projets à très forte Valeur Actualisée Nette par euro public investi, avec des valeurs de 30 euros, pour 1 euro public investi, ou 15, 16 euros de valeur pour 1 euro public investi. On peut comprendre pourquoi ces deux projets étaient très efficaces : il s'agissait de dessertes terminales pour deux ports, Dunkerque et Le Havre, donc avec une très forte valeur socio-économique, une petite longueur à construire et une forte activité derrière.

Les projets à très faibles résultats ont tout de même été inscrits dans des contrats, c'est pourquoi je les caractérise personnellement par l'efficacité des élus locaux, qui ont su défendre des projets n'ayant aucune espèce de rentabilité, ni de véritable utilité pour la collectivité, puisqu'on détruisait de la valeur.

Pour la petite histoire, je signale où se situent nos voisins ; on parle souvent de l'Allemagne par les temps qui courent. Nos voisins ont un seuil, situé à 3, ce que l'on appelle en bon français un seuil de « value for money », donc de valeur pour l'argent public que l'on met sur la table. Ils considèrent tout ce qui est à gauche du 3 comme non éligible. Après, ils raisonnent (la politique des transports, la politique d'investissement) sur les projets qui ont un ratio supérieur à 3. Si l'on avait fait la même chose dans nos CPER (Contrats de Plan Etat-Région) en France, on aurait évincé tout ce qui est à gauche de cette barre de 3 – je suis désolé si certains qui sont là sont concernés par tel ou tel projet, mais c'est ainsi – et on aurait gardé ce qui se trouve à droite.

C'est comme cela que l'on investit pour faire autre chose que s'appauvrir, naturellement au sens large du terme, il s'agit d'appauvrissements/enrichissements qui vont au-delà des valeurs marchandes. Je ne vais pas m'appesantir là-dessus, pour gagner du temps.

Je passe à des systèmes de PPP. Les courbes que vous avez là représentent, en vertical, des montants de subventions qu'il faut apporter pour faire passer un projet. Par exemple, la courbe bleue à gauche, la moins rentable, est un projet qui a 2 % de rentabilité financière ; ce n'est pas un désastre, parfois on a moins que cela (je ne nommerai aucun projet), mais c'est quand même un assez mauvais projet.

Pour le monter à 6, 7, 8, 10, 12 % de rentabilité financière, il faut mettre des subventions (cela se lit verticalement).

Quel est le pourcentage requis ? Pour un EPIC (Etablissement public à caractère industriel et commercial) comme RFF, l'article 4 dit que grosso modo il faut arriver à 8 % de rentabilité financière sur un projet.

Pour un cas jaune, c'est-à-dire un projet qui a déjà 8 % intrinsèquement, qui vaut 8 % de rentabilité financière, l'EPIC peut partir sans subventions.

En revanche, une Société Anonyme demandera plus, car elle aura les mêmes contraintes pour lever de l'emprunt que l'EPIC, ce sera même peut-être un peu plus dur parce qu'elle n'aura pas forcément la même notation, et surtout la Société Anonyme doit financer naturellement ses fonds propres, elle doit réaliser un profit. Donc, je le mets à tout hasard autour de 12 %, la Société Anonyme demandera par exemple 12 % de rentabilité financière au lieu de 8 %.

Donc, apparemment pour un projet « cas jaune » l'EPIC part avec 0 % de subventions, la Société Anonyme 45 % de subventions, pour faire monter à 12 %.

Si l'on prend le cas le plus mauvais, le projet à 2 % (le cas bleu), l'EPIC pour arriver à 8 % va demander 78 % de subventions et pour aller à 12 % la Société Anonyme va demander 88 %, donc 10 % de plus.

Il se passe quelque chose d'un peu curieux, qui doit attirer l'attention : moins le projet est rentable, moins la différence entre l'EPIC et la Société Anonyme est importante dans le besoin de subventionnement public.

Là où cela devient « amusant », c'est que si l'on fait l'hypothèse que le cas échéant la Société Anonyme est capable d'être un peu plus efficace que l'Etablissement public, alors il se passe des choses.

Cette hypothèse est le dernier graphique que je vais vous présenter, elle est toute simple. Je fais une hypothèse sur ce que l'on observe, ce que l'on a pu mesurer et enregistrer, elle n'est pas complètement stupide ou délirante : je fais l'hypothèse que l'EPIC demande toujours 8 % de rentabilité financière pour tourner, pour respecter son article 4, que la Société Anonyme, pour couvrir ses emprunts et gagner de l'argent, demande toujours 12 % ; mais je fais l'hypothèse que la SA est capable de gagner intrinsèquement 2 % sur la rentabilité même du projet, parce que les travaux seront plus rapides, il y aura un meilleur contrôle des coûts, etc. Si je fais cette hypothèse, j'obtiens quelque chose qui est assez rigolo : le taux de subvention (qui se lit verticalement). Pour des projets de bonne rentabilité, le taux de subvention est moins élevé avec un établissement public, mais pour des projets à faible rentabilité, le taux de subvention est moins élevé avec une SA.

Tout cela repose sur des calculs, relativement sérieux je crois, qui partent sur des données très proches de ce que l'on observe sur des projets réels ; mais cela donne un résultat qui, s'il est paradoxal (aller vers les PPP quand on a des projets à faible rentabilité financière), a au moins un mérite : il correspond à ce que l'on observe historiquement.

On ne faisait pas de PPP quand on avait des projets très rentables ; nos autoroutes (sauf un cas particulier, Cofiroute) étaient des SEMCA (Sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes), donc à capitaux publics. Notre chemin de fer, c'était la SNCF.

Aujourd'hui, nous avons des projets moins rentables, qui au lieu d'être à 8, 10, 12, 15 %, sont plutôt à 5, 4, 3, 2, 1 % ; à ce moment-là on a effectivement des systèmes de concessions, des recours aux partenariats public-privé, avec des résultats qui ne sont pas toujours catastrophiques.

Par exemple, on a vu des autoroutes pour lesquelles on s'attendait à une demande de 30 ou 40 % de subventions et des candidats qui sont partis avec 0 % de subventions.

On vous a montré le cas de Sud Europe Atlantique, le gros projet Tours-Bordeaux (le gros projet de ceux qui sont dans la seringue), on n'est qu'à 50 % de subventions, c'est quand même le projet qui exige le moins de subventions parmi ceux qui ont été présentés ; donc ce n'est pas complètement idiot, sur des projets à faible rentabilité, de faire cette expérience.

L'histoire jugera si tout cela est sérieux ou s'il y a des erreurs.

Je vous remercie de votre attention ; j'ai été trop long et je vous prie de m'en excuser.

Dominique SIMON : Vous avez été très clair, je crois. Merci.

Nous recommençons comme tout à l'heure. Puisque la réunion est déjà très avancée, ce serait bien que les interventions et questions portent sur des sujets qui ont été exposés là et que vous profitiez au maximum de la présence à la tribune des intervenants, car vous n'aurez pas tous les jours « sous la main » (si je peux me permettre) Monsieur LIDSKY, Monsieur OURLIAC, Monsieur BONNAFOUS, ou même les représentants de RFF qui sont moins souvent dans nos réunions publiques.

DÉBAT AVEC LA SALLE

Nasser MANSOURI-GUILANI, Membre du groupe de la CGT au Conseil économique, social et environnemental (CESE) : Bonsoir. Mes propos n'engagent pas le CESE.

Je pense que le débat, extrêmement intéressant ce soir, doit être situé dans le cadre de la crise actuelle. Il faut que l'on apprenne un peu des choses de cette crise.

Par exemple, faut-il prendre des décisions en tenant compte de ce qu'attendent les marchés ? Ou faut-il prendre des décisions contre les marchés ?

Deuxième élément : est-il vrai que le secteur privé est plus efficace ? J'ai un doute sérieux.

Ce sont des éléments qu'il faut peut-être avoir en tête quand on parle de ces choses-là.

A partir de là, je voudrais avancer deux idées.

Le premier élément : l'intitulé était « les conditions de pertinence des PPP » ; je pense que l'exposé qui vient d'être fait permet de dire « les PPP sont-ils pertinents eux-mêmes ? », c'est la question. Ce ne sont pas les conditions de pertinence, mais la pertinence même des PPP. Je doute d'ailleurs du fait que les acteurs privés ne tiennent pas compte de la rentabilité immédiate lorsqu'ils s'engagent dans ce genre de chose.

Dans un avis récent du CESE sur le rôle de l'Etat dans les territoires, on insiste beaucoup sur le rôle de l'Etat stratège, développeur, et c'est justement l'élément fondamental : l'intérêt général, la réponse aux besoins. Je pense que cette problématique ne peut pas être totalement compatible avec la vision privée, qui cherche la rentabilité, surtout à court terme, avec les principes que l'on connaît aujourd'hui.

Le deuxième élément est la question du financement.

Ne peut-on pas envisager de nouveaux modes de financement ? Par exemple, entre un financement classique bancaire et un financement via les marchés, n'y a-t-il pas de place pour un pôle financier publique où l'on pourrait répondre aux besoins de financement sans avoir recours aux marchés financiers ; donc ne peut-on pas alléger les coûts de financement pour ces projets-là ?

Dans cet esprit, ne peut-on pas utiliser les mécanismes de refinancement de la Banque Centrale Européenne, pour réduire le coût de financement de ces projets via les crédits bancaires ?

Merci de votre attention.

Dominique SIMON : Merci. Monsieur BONNAFOUS, voulez-vous réagir ?

Alain BONNAFOUS : Je comprends parfaitement que l'on ne soit pas convaincu par le fait qu'un opérateur privé puisse être « moins coûteux » (pour simplifier) qu'un opérateur public.

Dans le domaine des transports on peut s'amuser à prendre des exemples, là où les services publics sont assurés par des opérateurs soit publics, soit privés, mais avec la contestation d'opérateurs privés.

Par exemple, en Allemagne, j'observe que le train de la vie quotidienne coûte entre 8 et 12 euros, et encore 12 euros c'est un cas exceptionnel, c'est plutôt entre 8 et 10 euros ; et j'observe qu'en France, avec notre très beau système public, dont on connaît la grande efficacité, c'est entre 12 et 16 euros.

D'ailleurs, les Régions sont ravies de payer 40 % de plus et d'avoir, à effort égal de financement, des services nettement moins bons que chez nos voisins.

J'ai des dizaines d'exemples à votre disposition là-dessus.

Il me semble que le problème n'est pas de savoir si l'opérateur est public ou privé, mais de savoir dans quelle mesure le dispositif le rend efficient.

Il se trouve que l'on peut regarder l'efficience du service public dans différents pays autour de nous, c'est très facile de faire le tour. Dans certains cas, le public a eu de très bons résultats, par exemple en Suisse ; et il y a des cas où le privé a eu de très bons résultats.

Allez voir ce qui se passe outre-Manche. Il faut le regarder sereinement ; les résultats sur la sécurité sont aujourd'hui aussi bons que sur le continent, alors qu'ils étaient bien pires il y a 15 ans ; les résultats sur la régularité d'horaires sont bien meilleurs que les nôtres, avec des cheminots mieux payés que les nôtres alors qu'en 1993 ils étaient à 17 % de moins. Tout cela se discute, se compare, se confronte ; on voyage un peu, on regarde, et on en tire des conséquences.

Sur les problèmes de financement d'ordre macro-économique que vous avez soulevés, on peut en effet imaginer que tout cela soit financé par de la création monétaire de la Banque Centrale Européenne. Je n'y vois pas d'inconvénients majeurs. Cela fait partie des hypothèses de travail sur lesquelles on peut se pencher, c'est un problème pour économiste, extrêmement intéressant.

La création monétaire a quand même des limites, connues par ailleurs (je ne peux pas faire un cours d'économie), là, chacun croit ce qu'il veut croire, ou pense ce qu'il peut penser ; je doute qu'il y ait une piste sérieuse de ce côté-là, je pense qu'aucun de nos partenaires (y compris l'Espagne et Italie) n'a envie d'assurer le financement public par de la création monétaire.

C'est un problème complètement différent de celui du refinancement que doit assurer normalement la Banque Centrale.

Dominique SIMON : Merci.

Xavier CHARLES, Conseiller Général du Calvados : Je voudrais revenir sur la contribution qu'apportera RFF au financement de ce projet.

Il a été précisé que tout cela se fera dans le cadre des péages escomptés, c'est l'article 4 que vous avez redéfini. On peut penser que dans ce cadre, RFF aurait intérêt à sous-estimer la rentabilité du projet pour, de ce fait, demander davantage de contributions aux collectivités. Je voudrais savoir s'il pourrait être envisagé de mettre en place une sorte de « clause de retour à bonne fortune » pour rétablir, une fois le réseau exécuté et exploité, la participation de chacun.

Ma deuxième question : depuis le début de ce débat public, nous n'avons eu de cesse de rappeler, en Basse-Normandie mais ailleurs aussi, que nous étions viscéralement opposés à tout phasage du projet. Il n'y a qu'à voir la position récente du Maire du Havre, Edouard PHILIPPE, et du Président du Conseil Général du Calvados, pour dire que ce projet doit être un et global.

Cela intéresse la question du financement. Le non phasage, c'est aussi prévoir dès le départ, dans le plan de financement initial, un financement total, et un financement qui prendrait en compte toutes les parties du projet.

De ce point de vue, j'aimerais savoir si l'on ne pourrait pas aussi prévoir pour certaines contributions locales, de partir d'abord sur des avances remboursables, qui deviendraient des subventions définitives au Maître d'ouvrage une fois que le projet aura été réalisé dans sa globalité.

Pierre DESGRANGES : Pour répondre à la première question sur le calcul de la participation financière de RFF, j'ai pris le soin de préciser que ce calcul était justement indépendant du montant de l'investissement ; c'est-à-dire que le plan de financement tel qu'il peut être élaboré, avec les participations des différents financeurs, pour RFF, est envisagé comme quelque chose qui n'a pas d'impact direct sur ses comptes, au sens où l'article 4 qui simplement permet à RFF d'équilibrer strictement sa rentabilité financière.

Autrement dit, il n'y a pas de marge dégagée par RFF à travers le calcul qui est fait.

Le Professeur BONNAFOUS a rappelé le taux, je n'avais pas donné d'indication du taux, mais dans l'actualisation des flux financiers de RFF, une partie est prévue pour prendre en compte le coût de « la ressource » (dans le jargon), donc le coût de l'emprunt de RFF, et une partie est faite pour couvrir les risques. A partir de là, RFF va être à zéro, si les calculs sont bien faits.

Donc, la répartition en pourcentages des différents autres cofinanceurs est totalement neutre pour RFF ; cela n'a pas de conséquences, positives ou négatives, puisque s'il y a un trou, il faudra chercher à travers la subvention publique pour combler ce besoin de financement. Augmenter ou diminuer cette part de subvention publique, pour RFF, est complètement sans conséquences sur ses comptes, si les calculs sont bien faits.

Concernant le « retour à bonne fortune », on peut discuter de la question du partage et d'évaluation des risques et de savoir, une fois le projet réalisé, si l'on s'écarte des hypothèses de départ, et quel sens cela a par rapport aux financements initiaux apportés par les uns et par les autres. Effectivement, cette question a du sens.

On peut imaginer que RFF ou d'autres aient surestimé ces provisions pour risques, par exemple.

On est largement rentré dans cette logique car actuellement, dans les conventions que l'on signe sur les projets, on a pratiquement systématiquement une clause de « retour à bonne

fortune », c'est donc un point qui n'est pas du tout tabou pour RFF, mais c'est maîtrisé : nous regardons aussi, évidemment, quelles sont les conséquences de ce qui se passe si nos résultats en termes de trafics, de tarification, ne sont pas ceux qui étaient prévus.

Donc, cette « négociation » (on peut l'appeler comme cela) sur la vie du projet est le suivi, en fait. Une fois le projet mis en service, des paramètres économiques et financiers... Encore une fois, ce n'est pas tabou, bien sûr c'est très prématuré aujourd'hui pour LNPN, mais cela peut être largement mis sur la table puisque quand on raisonne sur des périodes très longues, on comprend d'autant plus facilement puisque l'on va faire des calculs sur 20, 30, 50 ans pour les grands projets, que le calcul ne s'arrête pas une fois que l'on a remis les rapports et que le projet ayant été mis en service, beaucoup de choses se passent après, qui doivent faire l'objet d'un suivi.

On comprend très bien que les collectivités locales qui investissent souhaitent savoir in fine, quand toutes les factures ont été payées, quand les trains circulent sur le réseau, si l'on a des écarts par rapport aux prévisions, et en quoi cela peut affecter les équilibres financiers tels qu'on les avait pensés au départ.

Dominique SIMON : Merci.

Clara OSADTCHY, Conseillère Régionale de Basse-Normandie, Membre de la Commission de Transport : Bonsoir, je suis heureuse d'être la première femme à parler dans l'assistance ce soir.

Je voudrais revenir sur ce qui a été présenté par les différents opérateurs, et exprimer en premier lieu une déception.

Je m'attendais à certaines déclarations, en tout cas nous avons des attentes sur des objectifs chiffrés, peut-être des annonces, et ce qui ressort ce soir, ce sont essentiellement des incertitudes.

En premier lieu, des incertitudes du porteur de projet, RFF. On n'a pas encore une estimation fiable de l'investissement de RFF dans le projet de la LNPN ; et comme cela a été mentionné on a une inquiétude concernant la question du surcoût, dont j'ai bien relevé qu'il dépendra de subventions publiques, donc pour les collectivités locales c'est une question épineuse.

RFF a énoncé tout à l'heure le fait qu'il n'y avait pas de lien entre sa participation et le montant de l'investissement ; je voulais préciser que ce n'est pas le cas pour les collectivités locales, malheureusement. Nous avons des budgets affectés et nous provisionnons certaines réserves pour des projets comme la LNPN, mais aussi pour le développement régional, type TER, qui ne sont pas extensibles.

Aujourd'hui, si l'on mise sur le fait que les collectivités locales participeront à hauteur de 30 %, il s'agit déjà de plusieurs milliards d'euros, ce qui est en valeur absolue très important pour les collectivités locales, qui sont confrontées à la crise économique que vous connaissez.

L'Etat, sur ce projet de LNPN, n'a pas non plus fait davantage d'annonces. Le Schéma national d'infrastructures de transport mentionne la LNPN au 16^{ème} rang des priorités nationales, avec des réserves relatives.

Donc, on ne sent pas un enthousiasme qui nous rassure, en tant que subventionneurs, sur le possible financement de la LNPN.

En effet, ce projet ne semble pas très prioritaire, aujourd'hui.

Au-delà du financement, la question est la rentabilité. La LNPN est-elle rentable ? J'ai entendu les réserves de la SNCF ; je n'ai pas eu encore la preuve que le report modal aura bien lieu, sur ce dossier.

Je voudrais savoir si une contre-expertise sera menée sur les chiffres présentés par RFF ce soir.

Je précise que j'ai le sentiment – partagé par d'autres – que ce projet de la LNPN aurait eu sans doute un succès important dans les années 90, à une époque où l'on pouvait voir l'avenir économique. Aujourd'hui, il me semble que les conditions ne sont pas réunies pour avoir la capacité de prédire à la fois l'activité économique des mois à venir, mais aussi des années à venir ; or nous sommes sur un projet de 15 à 20 ans.

Ma dernière question : qu'en sera-t-il du prix du billet pour les usagers, si nous allons vers une privatisation du réseau ferré, entraînée par cette possibilité de partenariat public-privé ?

Merci.

Dominique SIMON : Merci.

François TAINURIER : Je vais essayer d'apporter des éléments de réponse.

Je ne peux que confirmer ce que j'ai indiqué à ce stade. Il faut bien voir où nous en sommes dans l'élaboration de la mise au point du projet, et il me semble que tout le travail qui est devant nous, c'est à partir des objectifs des fonctionnalités qui sont attendues du projet, des caractéristiques mises sur la table... On n'a pas encore choisi les variantes, quels scénarios on imagine, on ne sait pas si l'opportunité du projet est assurée.

Il faut quand même prendre les choses dans l'ordre ; nous sommes là, dans le débat public, pour cela.

La démarche qui a été engagée, en parlant du financement, en mettant en place une Mission de Financement, c'est une opportunité majeure pour le projet : pouvoir mener de front l'élaboration du projet et la réflexion sur le montage de son financement.

Que constate-t-on sur les autres projets ?

Pour le contournement de Nîmes et de Montpellier, pour lequel on est en train de finaliser le contrat de partenariat, en 2012, l'enquête publique a eu lieu en 2005 ; il a fallu 3 ou 4 ans pour mettre au point le montage du financement, il a conduit d'ailleurs à reprendre de façon significative les caractéristiques du projet, en intégrant des éléments sur les voyageurs, donc en perturbant un peu la position des acteurs.

L'important est de pouvoir construire le projet en ayant conscience des coûts et des enjeux globaux, donc les enjeux des mois et des années qui viennent. On peut avancer dans l'identification des leviers d'amélioration des caractéristiques des performances du projet au moment où l'on avance dans son insertion, car on constate aussi que quand on avance dans la mise au point du projet, généralement, il y a des évolutions sur les coûts. Il faut savoir qui est responsable et comment on crée les conditions pour que le projet soit faisable ; donc il y a un travail collectif.

Aujourd'hui, on peut indiquer les leviers sur lesquels on pourra jouer pour pouvoir mettre en œuvre le projet.

Ce que j'ai indiqué sur l'impact sur le prix du billet, sur les relations Paris-Caen par exemple, c'est si l'on va vers un modèle de type TGV tel que cela a été mis en place sur d'autres liaisons, c'est une évolution du prix du billet de l'ordre de 20 %.

Maintenant, peut-on envisager la mise en place d'un système de ce type-là sur des liaisons Paris-Rouen, avec aujourd'hui plus de 4.000 voyageurs par jour qui sont dans des logiques de domicile-travail et dans des logiques d'abonnements ? Comment intègre-t-on ces acteurs-là ?

Si l'on a un système mixte, comme cela a été identifié par Monsieur BONNEPART, le représentant de la SNCF, comment alors garantit-on un fonctionnement, un marché, où cohabiteraient des services conventionnés et des services aux risques et périls du transporteur ?

Ces questions sont complexes ; il faut voir où sont les leviers pour créer de la valeur, et voir ensuite comment on répartit cette valeur entre les voyageurs et les contribuables. On regardera aussi, dans ce cas, dans quelle mesure on peut, collectivement, assurer le financement de l'intégralité du projet.

Il faut regarder les choses avec les chiffres, et c'est un peu l'intérêt de pouvoir parler de ce sujet à travers une Mission de Financement qui se met en place rapidement sur le projet.

Dominique SIMON : Que disent les internautes ?

Jean-Philippe BLOCH, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Nous avons eu une question, dans la salle, de Monsieur GUIDET* : « *Tant le Schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 91 que le rapport Rouvillois de 96, parlent de la très faible rentabilité financière et économique de ce projet. En quoi les choses ont-elles changé depuis ces textes fondateurs, pour faire croire aux Normands et aux Français que ce projet est indispensable et doit être réalisé malgré son coût exorbitant : plus de 70.000 euros du kilomètre ?* ».

Deux questions par Internet :

Une question de Madame Sylvie BARBIER, Haute-Normandie Nature et Environnement, du Havre : « *S'il est important de dégager le Mantois et des itinéraires de contournement de Paris pour une partie du fret, la plus grande partie du fret destiné à la région parisienne peut être acheminée par la voie fluviale, avec un bilan environnemental encore meilleur. Est-il possible d'étudier une comparaison de coûts d'infrastructures et de fonctionnement entre cet acheminement fluvial et l'acheminement ferroviaire ?* ».

Cette question sera plutôt examinée le 23 janvier.

Une question d'un internaute qui intervient souvent, Monsieur François PINCEMAILLE, de Bretteville-sur-Odon : « *Vis-à-vis du budget et de l'endettement de la France, pourquoi ne pas évoquer les effets économiques de la baisse du chômage induite par la réalisation du projet ?* ».

François TAINURIER : Sur la première question, ce qui a évolué par rapport à la situation du Schéma directeur de 91, et le rapport Rouvillois qui a suivi, il faut bien voir qu'à l'époque du Schéma directeur on était dans une perspective de réalisation de liaison à grande vitesse sur l'ensemble du territoire, avec l'idée de relier Paris à un certain nombre de capitales régionales ; la fonction grande vitesse était mise en avant.

Que constate-t-on quand on regarde le projet tel que RFF l'a présenté dans le débat public ? Ce n'est plus cela : on parle d'une amélioration des temps de parcours, certes, c'est un moteur

important pour l'économie du projet, on l'a vu, mais l'évolution c'est que l'on a ajouté d'autres moteurs : le moteur de l'Île-de-France – par rapport à 91, le trafic s'est développé, et on a atteint les limites du fonctionnement du système, avec des premières réponses apportées par le projet Eole. On voit que l'on a aussi des besoins d'évolution sur le RER E et le RER A. C'est un moteur tout à fait significatif : on l'a vu dans les perspectives de valorisation, sur les enjeux de régularité par exemple ; et il n'était pas du tout pris en compte à l'époque.

Le deuxième moteur est celui du fret. On est dans une logique d'évolution de réseau dans lequel on a des enjeux sur le fret tout à fait significatifs. Cela est traduit dans la présentation du bilan socio-économique qui a été faite dans la première table ronde, ces éléments-là sont valorisés, de la même façon que l'on peut retrouver les calculs qui ont été faits en 91 pour se persuader de ces écarts.

Concernant le deuxième point soulevé, sur l'utilisation de la voie fluviale, je voulais simplement apporter un éclairage pour rappeler que dans les perspectives d'évolution de trafics, telles qu'elles ont été présentées lors de la réunion thématique sur le fret, on a exposé les perspectives de développement de trafics, mises au point et partagées avec les acteurs portuaires.

Je précise que la question n'a pas été traitée que pour les aspects ferroviaires ; la réflexion du port intégrait toutes les perspectives d'évolution du mode fluvial, et sur un certain nombre de liaisons le mode fluvial est certainement plus efficace, en particulier pour rejoindre l'ouest de l'Île-de-France.

Donc, ce n'est pas le ferroviaire contre le fluvial, c'est bien dans une idée de développement multimodal que les perspectives d'évolution du trafic ferroviaire ont été appréhendées et présentées dans le dossier et lors de la réunion thématique du Havre.

Olivier GUÉRIN : Il y avait une autre intervention, sur les effets des travaux sur le chômage. Pendant les travaux, beaucoup de personnes sont employées.

François TAINURIER : On pourrait apporter des éclairages sur les effets des projets dans les périodes de chantier. Un bilan a été fait récemment sur le projet que l'on vient de mettre en service, la LGV Rhin-Rhône, un certain nombre de milliers d'emplois sont liés à la phase de construction.

La difficulté, ensuite, est de valoriser tous les enjeux. C'est une façon d'aborder un sujet qui a été traité un peu tout à l'heure : quels sont les effets qu'engendrera le projet sur le développement économique ? On a parlé du développement des activités portuaires. A ce stade, je ne dispose pas d'éclairages sur ce sujet, mais il est vrai que l'effet peut être tout à fait significatif.

Laurent BEAUVAIS, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie : Vous n'avez pas répondu à mon collègue Conseiller Général du Calvados, sur la question du financement et du phasage.

C'est vrai que cette idée de phasage circule ; le projet a une caractéristique particulière qui implique cette idée. Je ne sais pas si d'autres projets ailleurs, en France, même si l'on parle de LGV ailleurs, ont été conçus avec des phasages, et avec des modes de financement conçus à partir de ces phasages.

Les phasages, cela veut dire du temps, et le temps coûte.

C'est important pour les collectivités – je pense un peu à la mienne, bien sûr – qui parfois semblent être un peu considérées comme pouvant être phasées ultérieurement, de vous entendre là-dessus. Je pense que ce projet reste unique dans sa conception et sa réalisation.

Alors que l'on a tout intérêt à le concevoir et à se mobiliser pour le financer collectivement, je pense que la difficulté sera assez grande si ce n'est pas le cas.

François TAINURIER : Dans la présentation du projet, telle qu'elle a été formulée dans le dossier du Maître d'ouvrage et pendant le débat public, RFF présente un projet global. C'est bien là-dessus que porte le débat.

Sur la question du phasage, je donnerai un éclairage historique : par le passé on a travaillé sur ce qui s'appelait à l'époque le TGV Aquitaine, qui était la liaison Tours-Bordeaux et à la suite du rapport Rouvillois, un travail a été fait pour voir les parties les plus rentables des différents projets. Cela a conduit sur ce projet Tours-Bordeaux à identifier deux parties : une partie Angoulême-Bordeaux et une deuxième partie, qui ont donné lieu à des enquêtes publiques différentes.

Ensuite, à l'occasion des réflexions sur le plan de relance, il a été demandé d'accélérer le projet, et on a finalement construit un dispositif de concessions sur la totalité du projet.

C'est d'ailleurs ainsi qu'aujourd'hui le projet est parti.

Nous sommes sur un projet global, en tout cas. Ensuite, la question qui se posera sera : pourra-t-on créer les conditions (c'est le travail de la Mission de Financement ou de celle qui pourra suivre) pour réaliser ce projet global, sachant que la question du financement va se poser dans les 4 ou 5 ans, et on a cette période pour identifier tous les leviers possibles pour permettre cette réalisation globale.

Aujourd'hui, nous ne sommes pas en capacité de prendre des engagements définitifs. C'est l'ambition, c'est comme cela que nous sommes partis dans la présentation du projet, dans la continuité des travaux du Comité de pilotage de Jean-Pierre DUPORT.

Dominique SIMON : Monsieur BONNAFOUS.

Alain BONNAFOUS : Si l'on regarde ce qui s'est passé sur d'autres projets, j'ai le souvenir précis d'un moment où l'on expliquait que le TGV Est n'était pas phasable. L'histoire a montré que cela n'a pas été complètement idiot de le faire en deux phases, parce qu'on a trouvé un mode de découpage qui s'est révélé pertinent, ce qui n'était pas évident.

Pour la petite histoire aussi, on ne s'en souvient plus mais le TGV Paris-Lyon était phasé lui aussi (81-83), il y a eu deux mises en service successives.

J'ai observé une expérience malheureuse de ce point de vue dans un autre pays. S'il y a un phasage, il y a une règle simple, qui tient à la composition des vitesses. En général, cela présente un intérêt si l'on arrive à faire le plus rapide là où c'était le plus lent.

Je cite le pays qui a connu une expérience malheureuse de ce point de vue, c'est la Grèce, entre Thessalonique et Athènes, qui a fait un très beau segment de « grande vitesse » (plutôt 200 km/h) en oubliant de toucher les segments sur lesquels on roulait à 30 km/h. Cela veut dire que la durée totale du trajet a été améliorée de 20 minutes, mais elle restait à plus de 6 heures.

Il est très important d'examiner si cela peut être fait sur les parties les plus lentes et dans votre cas, je suis incapable d'en juger, je ne connais pas du tout les détails du projet.

Dominique SIMON : Merci.

Pierre SERNE, nouveau Vice-président Transports et Mobilités Région Île-de-France : Bonsoir, je reviendrai très brièvement sur l'exposé qui a été fait sur les PPP et leur rentabilité.

Je suis un peu étonné d'entendre que l'on devrait chercher des modèles notamment du côté du modèle ferroviaire britannique, cela m'inquiète un peu, ou bien il s'est passé beaucoup de choses récemment. Je me souviens que ce n'était pas un modèle « efficient » (pour reprendre des expressions qui ont été dites), y compris sur la sécurité, il n'y a pas longtemps.

En Allemagne, il s'est passé des choses sur les transports plutôt urbains, plutôt du type RER, à Berlin, au moment où justement on rentrait dans des formes de privatisation. Cela n'a pas laissé de bons souvenirs aux usagers berlinois.

J'aimerais que l'on mette dans ces modèles qui nous ont été présentés, qui sont intéressants, les échecs flagrants qui nous ont été annoncés encore tout récemment sur des projets qui étaient en PPP. Pierre Mongin expliquait lundi encore que si l'on n'a jamais lancé CDG Express (qui avait pourtant été, avec un tour de table financier, pratiquement réalisé), c'est à cause du format PPP. Je ne citerai pas d'autres exemples qui sont en cours de : « on nous annonce un plantage ».

J'aimerais que l'on regarde non seulement les PPP, qui ont peut-être bien fonctionné, ou qui devraient bien fonctionner, mais aussi ceux qui n'ont pas fonctionné ou qui sont en train d'avoir du mal.

Comme l'a fait ma collègue normande du Conseil Général, j'aimerais insister sur un certain nombre d'incertitudes qui continuent à peser et sur l'extrême prudence (pour être très soft) que nous gardons, nous, en Île-de-France, sur plusieurs questions qui ne sont clairement pas réglées à ce stade, et notamment sur le fait que chez nous, en plus, cela s'imbrique avec une série d'autres projets qui pourraient être totalement compatibles, mais pour lesquels les financements ou les modes de financement sont un peu compliqués, et pour lesquels les mêmes interlocuteurs que l'on a ici viennent nous voir par ailleurs, à d'autres moments, pour nous dire que bien sûr, les autres projets sont prioritaires.

Ils nous répètent à longueur d'année qu'il faudrait mettre un milliard d'euros par ligne « malade » (l'expression désormais utilisée) pour commencer, et qu'ensuite on pourrait voir le reste ; sans même parler du Grand Paris Express pour lequel, vous le savez, les financements sont loin d'être mobilisés.

C'est un peu notre souci, mais c'est le jeu : chaque projet l'un à côté de l'autre, et sans faire de lien entre les modalités de financement que l'on pourrait trouver globalement. On est très prudent quand il s'agit de « phasage ou pas phasage » ; beaucoup de choses nécessiteraient d'être clarifiées avant d'entrer dans ce type de discussion.

La dernière chose : sur la tarification, quelles que soient les modalités finales qui seront choisies, on voit bien que l'on est dans un système où cela impacte immédiatement le système de tarification des transports urbains en Île-de-France. Ce sera à regarder de très près à un moment, car on aura du mal à dire aux gens « vous n'avez pas le droit de monter dans les trains à tel et tel endroit » ; c'est justement ce que l'on nous demande de supprimer de plus en plus.

Il va donc falloir vérifier très précisément ce que l'on peut faire, ou pas faire, sans que cela impacte totalement notre système de tarification en Île-de-France.

Dominique SIMON : Merci.

Alain BONNAFOUS : Concernant les PPP, les affaires de sécurité, etc., je crois connaître un peu le discours et les débats là-dessus.

Je voudrais vous faire, Monsieur, non pas une réponse mais une suggestion : vous allez sur Google, vous tapez « Andrew EVANS », c'est un collègue de l'Imperial College qui a été contre la réforme de 93. Il pensait que la séparation de la route et du rail était une catastrophe ; il est spécialiste des risques et il a fait des travaux extrêmement sérieux sur l'accidentologie, il a montré l'amélioration de la sécurité en Grande-Bretagne, qui a été historiquement constante.

Je passe sur les détails de l'indice, mais l'indice était 3 sur la dernière situation qu'il a observée il y a 3 ou 4 ans, et on est arrivé à un indice de 1. Tout cela, parce qu'un système de contrôle sécurité a été mis en place, et reste de l'ordre de l'agence publique ; son contrôle a été plus efficace que celui qui était fait auparavant dans les British Railways. C'est tout.

C'est facile à observer, Andrew EVANS, et là-dessus il y a des tas de travaux et d'observations. On ne peut plus dire que le système britannique est insécure, ce n'est pas sérieux, ce n'est plus sérieux. C'est encore écrit dans les journaux, mais ce n'est pas sérieux.

François TAINURIER : Je pense que la tarification en Île-de-France fait partie des éléments qu'il faudra appréhender, en particulier pour des services qui desservent l'Île-de-France et qui utiliseront la ligne à grande vitesse.

Quel sera le modèle ? Cela fait partie des éléments de complexité qu'il faut traiter assez tôt pour pouvoir bien maîtriser le projet dans ses différentes dimensions, et éviter de tomber sur une difficulté structurante, qui peut conduire à modifier l'organisation de la desserte ; cela a été présenté tout à l'heure.

En particulier, je prends cet exemple : la façon dont on pourrait envisager les accès sur les liaisons Saint-Lazare - La Défense ; dans l'hypothèse d'une desserte en ligne, comment les services d'Île-de-France pourront-ils accéder à ce type de service ? Cet élément mérite d'être regardé assez tôt.

Carmelo PICCIOTTO : Bonsoir. Je voulais faire une petite remarque vis-à-vis des économistes.

Au début de la V^{ème} République, les ingénieurs généraux des Ponts et Chaussées directeurs des routes avaient dit que si l'on commençait à construire des autoroutes en France, on mènerait le pays à la faillite. Je crois que nous y sommes.

Je voudrais aussi rappeler qu'Alfred SAUVY, démographe, disait en 1968 qu'un jour il faudrait labourer les autoroutes, et en quelque sorte : « C'est la route qui tue, mais c'est le rail qu'on assassine ». C'était juste un préliminaire, sur la prise en compte du long terme.

Concernant le projet, je pense qu'à force de séparer les trafics, on multiplie les coûts. Je pense qu'il serait souhaitable de chercher des interconnexions. Je pense notamment à la liaison Rouen-Evreux, qui existait par le passé et qu'il faudrait éventuellement connecter avec la réouverture d'Orléans-Chartes, pour éviter les trafics qui empruntent l'Île-de-France.

Comme il y a concomitamment un débat public sur le projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon... Une question pour RFF : pourriez-vous envisager une revalorisation du chemin de fer Petite Ceinture, pour y faire des liaisons interrégionales, et réfléchir à des solutions considérées actuellement comme non conventionnelles ?

Dominique SIMON : Merci.

François TAINTURIER : Sur le fait de réfléchir à des solutions non conventionnelles, il me semblait qu'en travaillant sur ces projets-là nous étions un peu sortis des approches traditionnelles d'une ligne à grande vitesse ; en tout cas nous essayons de trouver les réponses les plus adaptées, en nous appuyant aussi sur le réseau existant.

En ce qui concerne le fait d'aller chercher la Petite Ceinture : on est peut-être assez loin du sujet, mais la question se reposera peut-être.

Il faut être prudent par rapport à des évolutions d'une autre nature qui pourraient être envisagées sur cette infrastructure pour rendre encore possible son utilisation. En tout cas, ce n'est pas un sujet sur lequel on travaille actuellement.

Dominique SIMON : Merci.

Pierre VAVASSEUR : Tout à l'heure, j'étais contre ce projet, mais comme il n'est vraiment pas rentable et les contribuables devront payer, soit directement, soit indirectement par un partenariat public-privé, 7 milliards... Vous confirmez ? Aux contribuables ?

Dominique SIMON : Est-ce une question ?

Pierre VAVASSEUR : Je voudrais savoir : il y a 7 milliards... Puisque ce n'est pas rentable, RFF, pour avoir sa rentabilité de 8 %, ne dépensera que 30 % de l'investissement ; est-ce bien ce que j'ai entendu ?

Dominique SIMON : Est-ce une question ? Si vous avez des questions à tiroir, on ne va pas s'en sortir.

Pierre VAVASSEUR : Je pense que 7 milliards sortiront directement de la poche du contribuable, qui n'utilisera pas cette ligne puisqu'il prend la route ou autre. Comme ce n'est pas rentable, 3 % de rentabilité, les emprunts qui seront faits ne pourraient-ils pas être affectés à d'autres projets, plus rentables ?

François TAINTURIER : Ce n'est plus tout à fait une question pour RFF. Nous travaillons dans le cadre qui a été fixé par la loi. Un certain nombre de projets font l'objet d'études, ils sont repris dans le Schéma national des infrastructures de transport. Puis, l'Etat doit définir les priorités sur lesquelles RFF doit ensuite travailler.

Concernant l'autre partie de la question, sur les besoins de financements qui relèveront de la responsabilité des contribuables : comme nous l'avons indiqué, aujourd'hui nous ne sommes pas en mesure de dire quelle part restera à la charge des contribuables, à la charge des voyageurs. Cette répartition n'est pas encore connue aujourd'hui.

Dominique SIMON : L'ordre du jour est épuisé, apparemment le public aussi.

Nous allons vous quitter, si vous le voulez bien, en vous remerciant de votre participation, en remerciant la table ronde, et en vous donnant rendez-vous lundi prochain, le 23 janvier, à Rouen, pour la réunion complémentaire sur l'expertise qui a été demandée sur la modernisation de l'infrastructure existante.

Donc, vous venez à Rouen ou vous vous mettez devant votre écran. Rendez-vous aussi via Internet, ou en « live », à Caen, pour la réunion de clôture, le 30 janvier.

Merci beaucoup.

(Fin à 22 h 40).