

Coûts et financements

16 mai 2006

Gilbert CARRERE, président de la Commission particulière du débat public
Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la Commission particulière du débat public
Elizabeth PELEKHINE, membre de la Commission particulière du débat public
Francis BEAUCIRE, membre de la Commission particulière du débat public

Francis ROL-TANGUY, directeur général de l'équipement Ile-de-France
Michel LABROUSSE, directeur adjoint départemental de l'équipement des Yvelines
François BERTRAND, responsable des études du pôle déplacement DREIF
Jean-Pierre FELIX, CETE Normandie Centre

Alain FAYARD, Inspecteur général – Conseil général des Ponts et Chaussées.

Allocutions d'ouverture

Gilbert CARRERE

Président de la Commission particulière du débat public A 12

Je vous salue et vous remercie d'être venus si nombreux assister à cette nouvelle séance du débat public, qui prend ce soir un caractère tout à fait particulier, puisqu'il s'agit en l'occurrence d'une audition publique. De fait, notre sujet de ce soir sera délibérément limité aux coûts et aux financements du projet qui nous intéressent ici. Les membres de la commission veilleront donc à mener les débats plus largement encore qu'ils ont l'habitude de le faire. Bien entendu, la parole sera également donnée à la salle, selon un principe d'égalité de parole et de transparence. J'ajoute qu'il existe entre nous une règle de courtoisie qui veut que l'on respecte chacun des intervenants, en particulier en cas de désaccord. Avant de commencer, je vous rappelle qu'il n'y a débat public que lorsque le coût d'un ouvrage dépasse 300 millions d'euros. Je passe sans plus tarder la parole au maître d'ouvrage.

Intervention de Michel LABROUSSE

Directeur adjoint départemental de l'équipement des Yvelines
Chef de projet

De façon générale, trois types de coûts doivent être distingués :

- les coûts d'investissements financés par le maître d'ouvrage ;
- les coûts d'entretiens et d'exploitation financés par le maître d'ouvrage ;
- les coûts indirects positifs ou négatifs à la charge de la collectivité.

Selon les scénarios, le coût du projet d'extension de l'A 12 s'inscrit dans une fourchette allant de 425 millions d'euros à 915 millions d'euros. De son côté, le projet de requalification de la RN 10 pourrait atteindre environ 135 millions d'euros.

A titre d'exemple et de comparaison, le coût d'un tunnel est supérieur à 150 millions d'euros par kilomètre, d'une tranchée couverte de 90 à 120 M€ par kilomètre; d'une tranchée ouverte de 20 M€ par kilomètre, celui d'un échangeur est de 5 à 10 millions d'euros.

Intervention de Jean-Pierre FELIX CETE – Normandie Centre

Aujourd'hui, nous ne connaissons pas encore avec précision toutes les données de l'ouvrage. Nous avons toutefois retenu deux principales hypothèses :

Une section réalisée en rase campagne, dans un site très vallonné

Le coût de ce projet serait de 8,3 millions au kilomètre, sans compter les ouvrages exceptionnels, dont la qualité architecturale sera très forte. Les grands postes budgétaires de la réalisation d'un tel ouvrage sont les suivants :

- Études (9%) ;
- acquisitions foncières (9%) ;
- travaux de terrassement (26%) ;
- ouvrages d'art courant (10%) ;
- travaux de chaussées (21%) ;
- mesures en faveur de l'environnement (12%) ;
- dispositions « exploitation et sécurité » (13%).

Une section réalisée en tranchée couverte en zone urbaine

Le coût de ces sections est de 90 à 120 millions d'euros du kilomètre.

De leur côté, les travaux SNCF (pour le scénario 2A') auraient un coût total de 138 millions d'euros

Michel LABROUSSE

Nous disposons de 3 modes de financement :

- le financement classique des contrats de plan ;
- le financement par contrat de concession ;
- le financement par contrat de partenariat.

Gilbert CARRERE

Je propose de répondre sans plus attendre à certaines questions de la salle.

De la salle

Quel est le détail des mesures prises dans le poste « Environnement » ?

De la salle

Quel est le taux de TVA appliqué au projet ?

De la salle

Après plusieurs mois de débat, pourquoi les coûts ne semblent pas avoir diminué ?

Francis ROL-TANGUY

Nous ne sommes pas encore au stade de l'enquête publique. Le maître d'ouvrage n'en doit pas moins rentrer dans l'ensemble des détails. C'est pourquoi plusieurs mesures liées à l'environnement sont dès à présent prises en compte. Par ailleurs, les conclusions du débat public conduiront très certainement à modifier les caractéristiques du projet et par conséquent son coût.

Michel LABROUSSE

Nous pouvons malgré tout confirmer que nous estimons que nos ratios sont pertinents et prennent en compte les coûts de toutes les mesures de protection.

Gilbert CARRERE

J'ajoute qu'une expertise complémentaire consacrée au chiffrage des coûts indirects (effets sur l'environnement, la santé publique, la dépréciation des biens, etc.) liés au projet est en cours. Elle vous sera présentée à l'occasion de l'une de ces réunions du débat public.

Michel LABROUSSE

Contrairement à ce qui a été affirmé par un intervenant, nous avons affiné et réactualisé les coûts depuis le début de nos réunions, de façon à mieux prendre en compte la réalité du projet.

Gilbert CARRERE

Je précise que ce dossier complémentaire est disponible sur Internet et consultable dans les locaux de la CPDP.

Alain FAYARD

Je précise que l'Etat est soumis à la TVA. Le taux est de 19,6%.

Jean BUSSON (Yvelines Environnement)

Des travaux n'ont pas été chiffrés dans le prolongement de l'A 12 tel que le projet nous a été présenté. Je pense par exemple au coût de raccordement des voies au réseau routier. Je pense également à la perte suscitée par la destruction des espaces naturels protégés. Je pense que ces différents points méritent d'être chiffrés dans l'ensemble du projet. Pour ma part, j'estime que la transformation de la RN 10 en voie express constitue pour l'heure la solution la moins chère et la plus rapide à mettre en œuvre.

Michel LABROUSSE

Les raccordements et rétablissements de circulation sont pris en compte dans les coûts. Les coûts indirects sur l'environnement seront chiffrés par l'expert nommé par la C.P.D.P.

Le scénario 1A, mise de la RN10 en route express répond à un objectif d'écoulement de trafic mais ne permet pas de répondre à d'autres objectifs recherchés par le maître d'ouvrage, notamment la possibilité de réaliser un boulevard urbain sur la RN10. De plus, il est nécessaire de réaliser des ouvrages provisoires pour mener à bien un tel projet, ce qui est une source de dépenses importantes.

Alain FAYARD

Lorsque la collectivité doit faire un choix, elle doit avant tout prendre en compte la rentabilité économique du projet et les nuisances générées par celui-ci.

Jean-Paul ANDRE, maire-adjoint de Montigny-le-Bretonneux

Les éléments d'information que vous avez communiqués ce soir ne sont pas de nature à renseigner correctement la population, d'autant qu'elles divergent par rapport aux données diffusées sur le site internet de la CPDP. La protection légitime attendue par les riverains ne pourra pas avoir lieu, au regard de vos chiffres largement sous-estimés.

Francis ROL-TANGUY

Je ne suis pas certain que ce type d'intervention permette de faire avancer le dossier. Je m'engage à fournir par écrit différents éléments d'intervention au président de la commission.

Gilbert CARRERE

Nous irons jusqu'au bout pour vous apporter tous les éléments de clarification que vous pourrez demander.

De la salle

Je suis d'accord à 150 % avec monsieur Busson, car il n'est pas possible de faire l'économie d'une tranchée couverte totale pour la traversée de Montigny. J'habite pour ma part derrière un mur antibruit, et je peux vous assurer qu'il y a bien plus de bruit depuis que ce mur a été construit. Et je ne parle même pas des pluies acides. De façon générale, il faut mieux prendre en compte le coup social d'un tel projet.

Elizabeth PELEKHINE

La question des murs antibruit est effectivement une préoccupation majeure.

De la salle

Le débat me paraît surréaliste, puisqu'il est basé sur un principe opposé à celui de la décentralisation.

Gilbert CARRERE

En tant qu'ancien préfet, je peux vous assurer que les régions et les départements ont reçu au fil des ans des compétences accrues.

De la salle

La tranchée de Montigny coûtera près de 300 millions d'euros. Au regard de ce constat, il me paraît indispensable de réactualiser le coût de l'ensemble des tracés. Je souhaite par conséquent que le maître d'ouvrage réponde précisément à cette question. Enfin, pourquoi ne pas consacrer l'ensemble de ce budget au réaménagement de la RN10 ?

Francis ROL-TANGUY

Pour ma part, je ne suis pas en mesure de vous dire quelle sera la décision du maître d'ouvrage, car celle-ci interviendra à l'issue de ce débat public, et relève avant tout du ministre de l'Équipement.

Michel LABROUSSE

Le maître d'ouvrage cherche à apporter des améliorations au projet au fil des études et concertations mais ne se prive pas de réaliser des économies sur la conception technique des ouvrages, car cela ne peut que profiter à la collectivité.

Francis BEAUCIRE

Existe-il des exemples récents dans lesquels le responsable politique, en l'occurrence le ministre, n'a pas suivi les recommandations de ses experts ?

Francis ROL-TANGUY

Effectivement, les ministres ne suivent pas toujours les recommandations des ingénieurs que nous sommes.

Pierre-Gérard MERLETTE

Je peux moi aussi vous confirmer que les ingénieurs n'ont pas toujours le dernier mot.

De la salle

Avez-vous pris en compte de coût des conséquences éventuelles de l'accroissement du trafic sur la santé des habitants ?

De la salle

Quel est le coût d'une tranchée couverte ?

Michel LABROUSSE

Ce coût est compris entre 90 et 120 millions d'euros par km.

Pierre-Gérard MERLETTE

La création d'une infrastructure nouvelle ne favorise-t-elle pas également une création de valeur ? Autrement dit, existe-t-il des coûts positifs ?

François BERTRAND

Les gains de temps réalisés sur les temps de trajets sont évidemment précieux. Cela permet par exemple d'élargir considérablement un bassin d'emploi.

Gilbert CARRERE

Ne pensez-vous pas que cela pourrait également favoriser l'implantation des entreprises ?

Francis ROL-TANGUY

Le périmètre de la future O.I.N. est celui qui recouvrera le plus gros potentiel européen d'activités de recherche, qu'elles soient publiques ou privées. Ce vaste secteur a donc la capacité de créer quelques dizaines de milliers d'emplois nouveaux. Il est donc naturel que le gouvernement anticipe les éventuels aménagements et la création des équipements que suppose la bonne exploitation de ce potentiel.

De la salle

Quelle sera la durée des travaux ?

Pierre-Gérard MERLETTE

Les travaux dureront entre 3 et 8 ans selon les scénarios.

Michel LABROUSSE

La durée des travaux dépend en effet des conditions dans lesquelles se dérouleront les chantiers.

De la salle

Le frais d'expropriation ont-ils été pris en compte dans le calcul des coûts ?

Michel LABROUSSE

Le coût des acquisitions foncières a bien été pris en compte.

Francis ROL-TANGUY

Sur ce point, je voudrais rappeler que le prix des acquisitions foncières est fixé par le juge en charge des expropriations.

De la salle

Il ne faudrait pas que ce projet se résume en l'achat d'un droit à polluer. Il faut mieux prendre en compte les problèmes et la santé humaine et le droit de respirer un air sain. A ce titre, je tiens à signifier clairement mon opposition à l'aménagement de la N10.

De la salle

Quelle solution de déviation est-elle prévue pendant toute la durée des travaux ?

Michel LABROUSSE

Il est prévu de consacrer une prochaine réunion à cette question mais sans attendre on peut simplement expliquer que les travaux se feraient tronçon par tronçon et que le maintien de la circulation serait assuré par des voies provisoires aménagées sur l'emprise.

De la salle

J'ai le sentiment que les habitants de Trappes ne sont pas du tout pris en compte dans ce projet, ce qui me paraît relever d'une vraie injustice. Il faut arrêter de décider à la place des gens.

Gilbert CARRERE

Nous devons accepter que l'évolution urbaine soit plus rapide en Ile-de-France que partout ailleurs dans notre pays.

De la salle

Serait-il possible, avant l'issue du débat public, de disposer d'une simulation des possibilités de couverture totale des zones urbaines ?

Francis ROL-TANGUY

Dans le délai imparti, il est possible d'établir cette simulation, en se basant uniquement sur les coûts moyens.

De la salle

Il arrive que des camions explosent. Or tous les tracés passent aujourd'hui à proximité de Coignières où existe un site classé « Seveso » !

Michel LABROUSSE

Sur ce sujet, il faut distinguer deux types de dispositions. Tout d'abord, l'existence d'un périmètre de protection rapprochée autour de l'établissement industriel : les tracés proposés ne sont pas à l'intérieur de ce périmètre. Un plan de prévention des risques technologiques devrait être prochainement élaboré : l'étude de risques précisera alors les aménagements particuliers à prévoir sur l'infrastructure. Ensuite, le transport de matières dangereuses fait dès à présent l'objet de procédures d'autorisations de circulation ; le principe en serait repris pour décider ou non si ces transports seraient autorisés ou non sur le prolongement de A12

De la salle

Les transports prennent-ils en compte leur nécessaire adaptation à l'accessibilité des personnes handicapées.

Michel LABROUSSE

Les aménagements de voirie doivent appliquer la réglementation en la matière. L'Etat et les collectivités gestionnaires devront donc en tenir compte.

De la salle

La présence des autres équipements et les éventuelles déviations de réseau ont-elles été prises en compte ? Je pense notamment aux canalisations et autres superstructures.

Michel LABROUSSE

Tous les obstacles et points durs ont été recensés. Tous les éléments structurants ont été pris en compte. Ceci est nécessaire pour vérifier la faisabilité du projet. La technique de traitement de ces points durs, tels que des déplacements de réseaux enterrés et de pylônes pourra être précisée ultérieurement.

De la salle

Vers où allez-vous faire passer la ligne à haute tension qui se trouvera au milieu du futur échangeur avec la RD36 ?

Michel LABROUSSE

Le projet ne nécessite pas le déplacement de la ligne ou du pylône.

Elizabeth PELEKHINE

Quelle est la différence entre les nationales à vocation autoroutière et une véritable autoroute ?

Michel LABROUSSE

Pour rester simple, on distingue des autoroutes de liaison et des voies rapides urbaines pour lesquelles les caractéristiques géométriques sont différentes parce que les contraintes du site ne sont pas les mêmes.

Dans les deux cas, il est possible de déroger à certaines normes pour une raison bien justifiée,

Elizabeth PELEKHINE

Cela coûte-t-il moins cher ?

Michel LABROUSSE

Un maître d'ouvrage recherche la technique la moins coûteuse et cherche aussi à apporter les meilleures réponses en matière d'insertion : il n'existe donc pas de réponse générale à cette question.

Francis ROL-TANGUY

L'utilisateur s'attend à certaines qualités de service. Nous devons donc les lui garantir. De plus, les économies financières ne doivent jamais se faire au détriment de la sécurité.

Gilbert CARRERE

Après avoir parlé des coûts, je crois qu'il serait utile de parler des modes de financement. Je propose de passer la parole à Alain Fayard.

Alain FAYARD

L'argent est issu du contribuable ou de l'utilisateur. Il provient donc de l'impôt ou du péage. L'impôt recouvre à la fois les taxes générales ou les taxes spécifiques. Il peut également s'agir de taxes affectées. De son côté, le péage permet d'accroître l'investissement, tout en constituant un outil d'application du principe usager/payeur. Il pose cependant la question de l'acceptabilité sociale et favorise la diminution de la rentabilité socio-économique, une partie des usagers potentiels renonçant à utiliser l'infrastructure. Il demeure que les législations communautaire et nationale encadrent étroitement les conditions d'attribution des marchés.

Le secteur routier recouvre pour sa part un certain nombre de spécificités. Il s'agit d'une prestation souvent fournie gratuitement qui correspond à des investissements de longue durée. En fonction du choix du mode de financement, l'avantage n'est pas le même, mais dans tous les cas de figure, le choix doit être réalisé sur la base de la rentabilité économique et l'étude de faisabilité doit tenir compte de la rentabilité financière.

La prise en compte du risque financier reste quant à elle majeure, qu'il s'agisse de risques partagés ou de risques non-partagés. De leur côté, les pouvoirs publics ont pour rôle de protéger les schémas directeurs et jouer un rôle de facilitateur et de régulateur, quel que soit le type d'ouvrage réalisé et les modalités de réalisation de cet ouvrage.

Francis ROL-TANGUY

Les investissements de cette importance sont mis en œuvre dans le cadre de contrats particuliers, puisqu'ils dépassent clairement la norme des projets habituels.

De la salle

La privatisation récente des autoroutes a prouvé que celles-ci rapportent de l'argent.

Alain FAYARD

Pour qu'une route rapporte, il faut préalablement instaurer un péage, ce qu'il n'est pas encore envisagé dans le cas présent, loin de là.

De la salle

Quel sera l'apport de ce projet pour les usagers de la N 10 ? Pour ma part, je suis certain que les usagers de la N10 seront tout aussi nombreux. Il y aura encore plus de voitures et nous serons tous perdants.

Alain FAYARD

Un ingénieur avait en effet l'habitude de dire qu'il n'est pas utile de faire quoi que ce soit, puisque la route sera embouteillée le lendemain.

Francis ROL-TANGUY

L'idée reste d'améliorer les conditions de circulation sur la RN 10. N'en doutez-pas.

De la salle

L'agglomération de Maurepas a énormément évolué depuis 30 ans. Les efforts d'urbanisme ont été réels tout au long de ces années. Prenons-nous le risque de détruire tout cela. Cela rentre-il en compte dans les plans de financement des Ponts-et-Chaussées.

Francis ROL-TANGUY

Pour planter de nouveaux arbres, il est parfois nécessaire d'en arracher quelques-uns.

Gilbert CARRERE

Je vous remercie. Nous apporterons des réponses écrites aux autres questions qui n'ont pas pu être posées ce soir, dans la mesure, évidemment, où nous disposerons des réponses. A ce jour, 3 800 personnes ont assisté aux réunions de ce débat public. Le site internet a accueilli 22 000 visites. Nous pouvons donc dire que ce débat à un réel succès. Nous avons néanmoins l'intention de continuer à nous améliorer. Je vous remercie de votre attention.