

## **ATELIER THÉMATIQUE**

### **ASPECTS FINANCIERS**

### **DÉBAT PUBLIC**

## **Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique**

**LYON, le 17 décembre 2012**

**Espace de l'Ouest Lyonnais  
2 Rue Nicolas Sicard 69005 Lyon**

**de 14 h 40 à 18 h 03**

**Nombre de Participants : 92 participants**

**Membres de la CPDP présents en tribune :**

**Cécile VALVERDE,  
Philippe MARZOLF**

### **Cécile VALVERDE**

Bonjour Mesdames et Messieurs. Si vous voulez bien prendre place, il est temps de commencer notre réunion-débat. Bien. Alors, nous sommes réunis aujourd'hui pour la quatrième fois en réunion thématique. Et une réunion thématique particulière puisque nous allons parler des aspects financiers, qui ne sont pas une moindre affaire dans le projet, bien évidemment. Qui est-ce qui a le ... l'avancement des diapos, s'il vous plaît. Merci. À titre de rappel, nous sommes dans le cadre du débat public qui est quand même une procédure très particulière en France. Et ce débat public, vous le savez, nous en avons déjà parlé, il porte

sur l'opportunité – je vous le rappelle – les objectifs et les caractéristiques du projet. Il permet de s'informer sur le projet, d'obtenir des réponses aux questions et de donner son avis, ce qui est quand même très important dans un débat. On ne fait pas qu'écouter, on peut aussi participer et comprendre, surtout, le projet. Nous avons au départ un dossier de débat qui est écrit sous la responsabilité du maître d'ouvrage en l'occurrence ici : le Grand Lyon. Et à l'issue du débat – ça, c'est très important – nous aurons un compte-rendu du débat et un bilan qui seront publiés par la commission particulière du débat qui est devant vous (une partie) et la Commission nationale deux mois après la clôture du débat ; ce qui va nous amener deux mois après la fin février, je vous laisse compter. Le maître d'ouvrage a ensuite trois mois pour publier sa décision. Et une décision argumentée. Je vous rappelle les principes du débat public, sans lesquels on ne pourrait pas d'ailleurs parler de débat public : nous avons un principe, il y a un principe de transparence. Quand je dis « nous », c'est législatif. Nous avons un principe de transparence. C'est la clarté et l'accessibilité des informations. C'est la raison pour laquelle vous avez à votre disposition des documents écrits, mais aussi abondamment sur le site internet. Un principe d'équivalence : toute personne peut participer au débat et donner son avis ou ses arguments. Qui que ce soit : que ce soit un groupe organisé ou un citoyen tout seul. Et un principe d'argumentation. C'est-à-dire que nous souhaitons que les avis soient argumentés. Il ne suffit pas de dire qu'on est pour ou contre le projet, mais encore, il faut dire pourquoi on est pour ou pourquoi on est contre. C'est la seule façon de faire avancer le débat et de faire avancer les idées. La commission, par ailleurs, a deux principes très très forts : elle est totalement indépendante. Elle est neutre, c'est-à-dire qu'elle ne donne pas son avis sur le projet à aucun moment. Ni au début, ni à la fin. C'est-à-dire que le compte rendu ... N'attendez pas un compte rendu de la commission qui va dire pour... qui va dire pourquoi la commission serait pour ou contre. Elle ne le dira pas. Le compte rendu aura pour but de retracer la vie du débat, et surtout ce qui s'est dit. Alors, le débat se... le débat a lieu aussi par écrit et avec une certaine abondance, disons-le, puisque nous avons l'appui de l'outil informatique. Il y a évidemment toujours la possibilité du courrier postal. Donc, je ne rappelle pas le nom du site. Je pense que vous l'avez trouvé si vous l'avez cherché déjà. Le site permet de poser des questions au maître d'ouvrage, mais également les questions peuvent être écrites et elles seront relayées sur le site, saisies par nos techniciens. Et chaque question attire une réponse. Alors, la réponse évidemment, viendra du maître d'ouvrage s'il est concerné par le contenu du projet. Elle peut venir aussi de la commission s'il s'agit ... si ça relève de l'organisation de la commission par exemple. Ou bien d'un autre acteur que nous consulterons. Vous pouvez donner votre avis, évidemment, sur le site internet. Vous verrez qu'il y a un forum de discussion qui appelle quelques fois des commentaires des internautes. Vous pourrez aussi proposer une contribution argumentée qui peut prendre la forme d'un cahier d'acteur. Bon, tout ça est indiqué. Je ne m'étends pas là-dessus. Tout est publié sur le site : principe de transparence, donc tout le monde a accès à ce qui se dit et à ce qui s'écrit pendant le débat. Les réunions publiques, alors voyez où nous en sommes. On peut dire qu'on est à peu près à la moitié du débat. Disons que demain, ce sera encore plus la moitié puisque demain, nous aurons dans cette même salle et à la même heure la deuxième réunion sur la thématique des solutions alternatives. Souvenez-vous, il y en a eu une, début décembre avec un temps de maturité. Demain, la deuxième partie. Et nous basculerons au

mois de janvier, comme vous le voyez, sur ce qu'on appelle « des réunions territoriales », c'est-à-dire au plus près du projet lui-même, du tracé du projet. Avec fin février, une réunion de clôture sur les enseignements du débat. Je vous rappelle également que concomitamment avec les réunions, nous avons ici... vous avez la possibilité, pardon, de faire enregistrer votre avis de manière visuelle, audiovisuelle. Vous avez une équipe dans le hall qui est là pour ça et qui vous attend. Vous avez peut-être déjà vu sur le site des gens qui ont été interviewés. Et vous trouverez d'ailleurs les interviews, vous les trouvez sur le site, à l'endroit du forum. Voilà. Alors, nous allons commencer cette réunion thématique qui va se passer, on va dire, en deux parties importantes. D'une première part donc : les modes de financement des infrastructures de transport dans lesquels nous allons avoir un certain nombre d'intervenants. Et à la fin de la partie, nous aurons les intervenants donc, du Grand Lyon et du Conseil général pour nous dire comment ils envisagent le financement du projet. En deuxième partie, nous aborderons ce qu'on appelle la gouvernance des transports ; les autorités organisatrices des transports (les AOT) sur lesquelles nous aurons l'intervention des acteurs. Enfin, un intervenant extérieur d'abord, et un acteur privilégié, on va dire, ou particulier qui est le SYTRAL, bien évidemment dans la région, ici.

Alors, pour la première partie, donc, vous avez à la tribune trois personnes. Nous allons commencer par Monsieur... l'intervention de M. BONNAFOUS, Alain BONNAFOUS sur les différents modes de financement des infrastructures : leurs avantages et les inconvénients. M. BONNAFOUS, c'est à vous. Et alors, nous vous donnons dix minutes. Est-ce que ça ira ? On va essayer ?

### Alain BONNAFOUS

On va essayer, bien entendu. Ça veut dire que j'ai l'avantage de fonctionner sur un thème pour lequel il y a un peu plus de 100 millions par minute donc c'est assez... Je peux avoir le zap, s'il vous plaît ? Merci. Alors, je vais... je vais donc essayer de tenir les délais en rappelant que bon, tout ce que je vais dire est extraordinairement simplifié. Ce sont des domaines sur lesquels aujourd'hui il y a une diversité de métiers qui traitent de ces questions. Du côté des grands opérateurs, du côté des administrations, des collectivités territoriales, des banques, etc. Et ces questions vont être caricaturées, si je puis dire, en dix minutes. Moins puisque j'ai déjà perdu du temps. Donc, je simplifie beaucoup et je dis qu'il y a grosso modo, quand il s'agit d'un grand ouvrage à réaliser, d'une grande infrastructure, il y a grosso modo trois options. La première qui est... que je mets dans le même paquet : la maîtrise d'œuvre publique qui était il n'y a pas si longtemps, il y a quelques décennies, qui était bien souvent la règle pour beaucoup d'ouvrages, ou para-publique, c'est-à-dire qu'à ce moment-là, il y a un opérateur qui est une SEM ou un EPIC. J'aime autant considérer qu'on est dans la deuxième hypothèse parce qu'il se trouve que s'il s'agit d'un EPIC par exemple, ou d'une SEM, il y a une obligation de lancer le projet avec une perspective d'équilibre budgétaire. Ça veut dire que le projet doit être lancé avec une perspective telle qu'entre les recettes à venir si recette il y a, et les subventions, cela doit couvrir les coûts du projet dans les calculs actualisés que l'on peut faire puisqu'on dépense et ensuite éventuellement, on récupère des recettes. Bon, l'autre... l'autre famille, c'est classiquement la concession, la délégation de service public. À ce moment-là, il y a un opérateur qui reçoit délégation de services publics

qui va s'assurer, qui va assurer à la fois un montage financier, la construction, l'exploitation et qui recevra en contrepartie des recettes, bon typiquement, typiquement des péages. Notre système autoroutier relève très largement... le système autoroutier à péage relève très largement de cette logique-là. Et dans ce cas, des questions de services publics, il y a dans ce cas, bien entendu, un engagement qui est de nature commerciale. L'opérateur est censé récupérer par les recettes l'amortissement du système. Et si ce n'est pas le cas, il est tout à fait possible qu'il soit aidé par une subvention. Par exemple, dans des appels d'offres autoroutiers qui courent depuis que l'adossement est interdit en France, il est assez fréquent que le concédant, c'est-à-dire l'État, envisage un certain taux de subvention. Il a été aussi relativement fréquent qu'il y ait des candidats pour proposer de partir sans subvention. C'est-à-dire un taux de subvention égal à zéro, ce qui leur a permis dans ces cas d'emporter le marché.

### Cécile VALVERDE

Monsieur BONNAFOUS, s'il vous plaît, l'adossement ; qu'est-ce qu'on entend par « adossement » ?

### Alain BONNAFOUS

Non, bon, l'adossement, c'est de la préhistoire. Sauf pour quelques éléments de détail. L'adossement, c'est un système dans lequel des sociétés d'autoroutes étaient invitées à construire un prolongement de quelques dizaines de kilomètres, ou un segment supplémentaire sur le réseau avec une perspective qui n'était pas nécessairement une perspective de rentabilité normale. C'est-à-dire une perspective qui laissait présumer des pertes sur le système. Et à ce moment-là, les pertes étaient compensées typiquement par un allongement des concessions existantes. Et par conséquent, le cofinancement de l'ouvrage déficitaire était gagé sur la recette supplémentaire qui venait de l'allongement de la concession. Et c'est un texte européen, je ne sais plus, ça s'appelle la directive travaux, je crois, qui doit être de 99 ou 2000. Je vais dire une bêtise. Je crois que c'est la directive travaux de 99 qui a été assez rapidement transposée, qui a interdit donc ce système d'adossement, sauf une tolérance, le Conseil d'État ayant, je crois, validé que dans certains cas de simple... d'entrée et sortie d'autoroute, de petits prolongements, etc., ça restait tolérable.

Dans le cas qui nous occupe, on imagine mal qu'il puisse y avoir un adossement. Sur la société d'autoroutes qui gère les segments du Nord ou du Sud ou même de l'Est, on imagine mal... ou de l'Ouest, on imagine mal qu'il puisse y avoir un adossement. Donc ça ne nous concerne pas.

Et alors, la troisième configuration, c'est typiquement un contrat de partenariat. Ça se distingue de la précédente par le fait que ça a été conçu dans un cas où il n'y a pas, en général il n'y a pas, il peut y en avoir, mais il n'y a pas en général de recette commerciale. Ce serait par exemple typiquement un segment d'autoroute sans péage. Auquel cas, le partenaire qui va rassembler le financement, qui va construire, qui va exploiter, entretenir, reçoit quelque chose qui en termes simples s'apparente, si vous voulez, à une sorte de

location qui lui est payée par le concédant. C'est quelque chose qui a été inventé... Enfin, qui a toujours peu ou prou existé, mais enfin, qui a été réinventé par ce qu'on appelle la PFI qui date en Grande-Bretagne de 92 et qui a beaucoup servi par exemple pour des équipements comme les prisons. Quand on prend un équipement comme une prison, il n'y a pas une vraie recette commerciale. On ne fait pas payer le loyer au locataire si vous voyez ce que je veux dire. Donc, il faut un mode de financement un peu particulier qui relève de cette logique-là. Voilà les trois grandes familles. C'est un peu plus compliqué que ça en réalité, mais on va, si vous voulez bien en rester là.

Alors, dans ce qui va suivre, je vais simplement supposer qu'on a deux modèles possibles : le modèle de l'Établissement public ou de la SEM qui a une obligation de se lancer sur une opération sans y perdre de l'argent, qui n'a pas la capacité de perdre de l'argent. Donc, qui doit raisonner le financement entre les recettes à venir et les subventions. Ou un opérateur privé, qui va recevoir par exemple une délégation de service public et qui doit, lui aussi, raisonner ce plan d'affaires, ce business plan si vous voulez, en tenant compte de ce que peuvent être les subventions et de ce que seront les recettes. Alors, concrètement, concrètement un ouvrage, ça ne se construit pas – que ce soit du public, du privé – ça ne se construit pas sur des fonds propres ou des crédits préexistants. Ça se construit sur des financements qui sont très largement empruntés. Donc, il va y avoir un certain coût de l'emprunt. Bon, je mets un ordre de grandeur aujourd'hui pour des emprunts d'assez longue maturité qui seraient par exemple à 4 %. Et puis, à ce coût de l'emprunt s'ajoute classiquement une prime de risque parce que, que ce soit une SEM, une EPIC ou une société privée, on ne raisonne pas simplement la charge de la dette. On raisonne aussi les marges nécessaires qu'il faut concevoir parce qu'il peut y avoir des risques sur la construction, des risques commerciaux, des risques techniques, enfin, des risques de toutes natures. Et s'agissant donc d'un établissement public, et bien, l'établissement public, il doit couvrir cette charge-là. Il doit la couvrir. Ce qui signifie que si la rentabilité financière de l'opération avec les péages à venir est inférieure à 8 %, ça signifie qu'il ne peut partir qu'avec subvention. Pour donner quelques exemples d'une grande banalité, une concession sur notre système ferroviaire comme Perpignan – Figueras qui a été enlevée par un opérateur qui s'appelle Eiffage et... enfin, par un consortium dont Eiffage était le principal acteur, a été emportée avec un taux de subvention de 50 %. Le TGV Sud Europe Atlantique avec un taux de subvention qui est de l'ordre de 40 %. Un bout d'autoroute comme Annecy – Genève a été emporté avec un taux de subvention qui avait été anticipé par le ministère de l'Équipement autour de 25 %-30 %, a été emporté avec un taux de subvention à 0 %. Il y a deux opérateurs qui ont proposé de partir à 0 % et l'un des deux naturellement a été désigné.

Donc, voilà comment ça se passe quand la rentabilité est inférieure à 8 %. Et quand elle est supérieure à 8 %, à ce moment-là, l'EPIC peut partir normalement, il peut partir sans subvention. Alors, s'agissant ensuite d'un opérateur privé (une société anonyme ou un consortium de sociétés anonymes), et bien s'ajoute bien entendu une rémunération des fonds propres. Ce qu'on appelle vulgairement des profits. Il y a des fonds propres qui sont engagés. Ces fonds propres ne sont pas engagés pour la bienfaisance. Ils sont engagés parce que ceux qui investissent là entendent en retirer quelques profits. Autrement dit, dans ce cas, aux 8 %, je suppose que les deux opérateurs publics/privés lèvent à peu près aux mêmes conditions, et donc, aux 8 % s'ajoutent ces 2 % de rétribution de fonds propres. Si vous

voulez, je reviendrai sur les calculs. Je pourrai vous dire d'où sortent ces 2 %. Et au total, ça veut dire qu'il y a une zone de rentabilité inférieure à 10 % qui demande subvention pour un opérateur privé. Alors que si la rentabilité est supérieure à 10 %, l'opérateur privé peut partir sans subvention. Donc, quand je suis sur ce schéma, en apparence, forcément, s'il y a recours à un opérateur privé dans le montage du système, en apparence, ça coûte forcément plus cher. Bien entendu, dans la réalité, c'est un petit peu plus compliqué puisque si on a recours à un opérateur privé, c'est parce qu'on peut faire l'hypothèse qu'il est possible qu'un opérateur privé ait une meilleure efficacité économique qu'un opérateur public pour des tas de raisons sur lesquelles le cas échéant on reviendra. En tout cas, nous avons eu à nous mettre sur la table. Enfin, on a pu étudier des tas d'exemples dans lesquels on peut faire des comparaisons très simples entre une expérience EPIC, une expérience consortium sociétés anonymes dans laquelle il s'est avéré que la deuxième a demandé moins de subventions que la première alors que la rentabilité était plutôt plus faible. Donc, après, il faut rajouter à ce raisonnement des hypothèses sur ce que peut être l'efficacité relative de l'opérateur privé. Alors, concrètement, ne soyez pas effrayés par ces machins-là. Ils sont d'une grande simplicité. En réalité, c'est d'une grande simplicité. Ce qui est horizontal, si vous voulez, ce sont des taux de rentabilité (taux de rentabilité financière). Et puis, ce qui est vertical, ce sont des taux de subvention. Et les trois courbes correspondent à trois configurations qui sont des configurations d'ailleurs réelles. La courbe de gauche, c'est une courbe qui part de 2 % de rentabilité s'il n'y a pas de subvention. Celle du milieu, elle part de quelque chose comme 4 %, je crois. Et celle de droite, la jaune, elle part de 8 %. Bon, sans subvention. Ce sont trois familles de projet qui sont des projets concrets, assez proches les uns des autres qui sont les projets pour faire simple, si vous voulez, qui étaient sur la table du ministère de l'Équipement il y a sept ou huit ans. Les projets sur lesquels il s'agissait de décider : on fait ou on ne fait pas. Et si on fait, si on lance en concession, combien ça va coûter en subventions ? Alors, prenons le cas d'un projet assez rentable. Quand je dis assez rentable, ça peut vouloir dire par exemple qu'il a 8 % de rentabilité. Il fait partie de ceux qui rapportent une bonne masse de recettes de péages et qui assurent 8 % de rentabilité financière. À ce moment-là, un EPIC peut parfaitement partir là-dessus avec une subvention de zéro. Il n'a pas besoin de subvention, il a ses 8 %. En revanche, un consortium sociétés anonymes ne partira, alors ici, j'ai fait monter à 12 %, enfin, peu importe, ça peut être dans mon schéma précédent, c'était 10. 12, j'ai augmenté le contraste, si vous voulez. Supposons qu'il faille monter à 12 % pour un opérateur privé, ça veut dire que lui, il va demander 45 % de taux de subvention. Donc, s'ils sont d'égale efficacité, le public et le privé, s'ils sont capables de faire la même chose aux mêmes coûts grosso modo, de ramasser les mêmes recettes, d'avoir ensuite les mêmes coûts de fonctionnement, et bien à ce moment-là, ça voudrait dire que passer de l'EPIC au consortium privé, ça fait passer de 0 % de subvention à 44 %. Ce qui est naturellement considérable et qui n'est pas forcément de l'intérêt du concédant. Si on se place maintenant dans une autre logique qui est une logique de projet à faible rentabilité financière. Ça existe. Peut-être même serait-ce le cas du projet une fois qu'il sera un peu mieux configuré, du projet de l'Anneau des Sciences. Ici, je me place dans une hypothèse d'un projet qui a 2 % de rentabilité financière. À ce moment-là, l'EPIC, pour monter à 8 %, il va quand même devoir demander 80 % de subvention. La société... le consortium sociétés anonymes, pour monter à 12% va demander 87 % de taux de

subvention. Autrement dit, dans ce cas-là, on passe de 80 à 87. Tout à l'heure, on passait de 0 à 45. Voyez ? Là, on passe de 80 à 87. Et ça suggère... alors, ce type de résultat, bon, dans le jargon qu'on a développé au Laboratoire de l'Économie des Transports, on appelle ça le paradoxe de la rentabilité financière. Ce paradoxe nous dit que moins un projet est rentable, plus il peut être intéressant d'avoir recours à une société privée. Pour peu que... pour peu que naturellement elle apporte une plus grande efficacité que la société publique. Encore une fois, il y a de nombreux exemples, je n'ai pas le temps d'en parler, mais de nombreux exemples qui montrent que ça peut véritablement être le cas.

Alors, les conclusions sont très simples. J'en ai fini, j'ai consommé les dix minutes, largement. Si les opérateurs privés/publics sont d'efficacité comparable, qui peut être une hypothèse de travail comme une autre, le surcoût du capital en cas de partenariat public/privé n'est pas compensé. Il y a un surcoût de capital parce qu'il faut rétribuer des profits, c'est aussi simple que ça. Lorsque la rentabilité est faible, ce surcoût du capital est limité. Ce n'est plus 40 %, mais ce n'est que 7 %. Et enfin, cet écart à ce moment-là peut être compensé par un gain de rentabilité si l'opérateur privé est plus efficace. Et en l'état actuel de ce que je sais du dossier, je suis bien entendu tout à fait incapable de vous dire si nous sommes dans une configuration dans laquelle d'abord il y a une très faible rentabilité. Auquel cas, il faut regarder de plus près les opportunités de formules diverses de partenariats et de concessions. Et si c'est le cas, si le différentiel sera suffisant pour justifier par exemple un partenariat public/privé.

Je vous remercie. J'ai dû déborder. J'en suis désolé.

### Cécile VALVERDE

Oui, vous avez débordé un petit peu.

### Alain BONNAFOUS

De quatre ou cinq minutes.

### Cécile VALVERDE

Merci M. BONNAFOUS. À cet état... A cette étape, pardon. Est-ce qu'il y a des questions parmi vous sur ce sujet particulier ? M.Kohlhaas . Micro, s'il vous plait

### Jean Charles KOHLHAAS

J'ai un doute pour la bonne compréhension de l'exposé. Là, vous n'avez parlé que de fonctionnement et de l'exploitation. Je n'ai pas vu de subvention d'investissement dans votre...

### Alain BONNAFOUS

Non non, non non, pas du tout.

### Jean Charles KOHLHAAS

Ni de remboursement de capital.

### Alain BONNAFOUS

Alors, j'ai été trop rapide. Je me suis mal exprimé et je vous prie de m'en excuser. Quand on parle du taux de rentabilité d'un grand projet, qu'il s'agisse d'ailleurs de rentabilité socio-économique, de rentabilité financière, ici je n'ai parlé que de rentabilité financière – quand on parle du taux de rentabilité d'un grand projet, c'est le calcul d'un bilan actualisé complet qui prend la chronique complète de toutes les dépenses, y compris les dépenses de chantier, de construction. Ensuite, les dépenses d'exploitation. Et qui prend la chronique complète des recettes. Et quand on fait ces calculs, qu'on y complète des dépenses, qu'on y complète des recettes, il en ressort un taux de rentabilité interne. Bon. C'est un calcul actuariel qui est extrêmement classique. Si ce taux de rentabilité interne est insuffisant pour assurer la charge de la dette et s'il y a opérateur privé, la rémunération de ses fonds propres, à ce moment-là, c'est compensé par de la subvention. Pour prendre un exemple banal, pour des raisons particulières, il se trouve que je le connais un petit peu, même, j'y ai consacré beaucoup de temps parce que j'avais l'honneur de participer à la Commission d'évaluation des offres : pour le TGV Sud Europe Atlantique, si vous voulez, grosso modo : 8 milliards de francs, 4 milliards apportés par le consortium, la société de projet qui s'appelle LISEA. J'arrondis, hein. Un gros milliard apporté par le réseau ferré de France parce que ça va augmenter ses recettes sur le reste du réseau. Et 3 milliards apportés pour moitié par l'État, pour moitié par les collectivités territoriales. Et c'est un calcul qui porte sur un peu plus d'un demi-siècle de durée entre la construction et l'exploitation. Donc, ça porte, si vous voulez sur de très longues périodes et ça couvre tout. Ça prend tout en compte. Je suis désolé, je n'ai pas été clair.

### Jean Charles KOHLHAAS

Ça veut dire que là, on n'a aucune analyse effectivement de cet aspect-là sur le projet lui-même. On ne sait pas du tout quelle sera la part de rentabilité...

### Alain BONNAFOUS

Dans mon raisonnement, c'est quelque chose, si vous voulez, qui vient d'ailleurs, qui vient du projet. À partir du moment où le projet est défini au moins au niveau d'un avant-projet détaillé, au moins au niveau d'un avant-projet détaillé, on peut en effet commencer à faire des calculs à la fois de coûts et de perspectives de recettes.

### Cécile VALVERDE

Très bien. Y a-t-il encore d'autres questions ?

Alors, nous allons maintenant demander à M. Charles RAUX de nous parler du péage urbain et de la régulation de la mobilité. Voilà. Et il nous parlera ensuite du retour d'expérience du BPNL et les enseignements pour Lyon. Merci Monsieur.

### Charles RAUX

Merci. Je vais enchaîner tous ces sujets dans le cadre de ma présentation. Donc, effectivement, je suis un petit peu inconfortable pour vous parler des péages urbains dans le cadre d'un atelier sur le financement, parce que les péages urbains dont je vais vous parler ont plutôt pour fonction de réguler, de réguler la circulation, de contrôler, de maîtriser la croissance du trafic. Donc, les péages urbains, oui on parle de péages urbains au pluriel puisque selon la configuration spatiale, c'est-à-dire des péages : le péage de section de route que l'on connaît et qui est, semble-t-il, en question sur le projet du Top, que l'on connaît sur les autoroutes interurbaines classiques, le péage de cordon dans lequel les véhicules doivent payer pour rentrer ou pour sortir... et/ou pour sortir du cordon, et le péage de zone où non seulement on paye pour rentrer ou sortir, mais également pour circuler à l'intérieur de la zone. Alors, par exemple, le péage de zone, c'est l'exemple de Londres. Le péage de cordon, c'est celui de Stockholm. Et ces péages peuvent varier selon la base tarifaire au kilomètre, au forfait, à la journée (on va voir quelques détails), selon la classe du véhicule, selon l'heure du déplacement. Donc, on voit bien qu'il y a une multitude de mises en place possibles, de mises en œuvre possibles, qui correspondent en fait aux objectifs propres à chaque agglomération. Alors, en plus, paramètre supplémentaire : à quel niveau va-t-on fixer le prix, le tarif du péage ? Cela va être lié également aux alternatives offertes notamment en matière d'horaires de fonctionnement du péage. Selon que le péage fonctionne 24h/24 ou seulement les jours de semaine ou aux heures de pointe, etc. Et là, on donne un exemple de curseur où à gauche, on a les tarifs les plus faibles par exemple à Oslo et dans les villes norvégiennes puisque dans ce cas, le péage a pour objectif essentiellement de financer le développement des transports, qu'il s'agisse de rocade ou de transports collectifs, et non de réduire la circulation. Et puis à droite, à l'extrême, on a le péage de Londres dans un contexte, dans une ville bien particulière. Dans la City, la capitale mondiale de la finance : donc un péage de 12 euros par jour avec clairement une volonté de réduire le trafic. Et puis on a des valeurs intermédiaires comme par exemple le péage de Stockholm où on paye 1 à 2 euros par passage cette fois-ci. C'est-à-dire que si vous faites un aller-retour en traversant le cordon, vous paierez 4 euros par jour. Et puis ensuite, on peut se poser la question : à quoi va-t-on affecter les recettes ? Les recettes vont-elles... à quoi vont servir, à quels programmes de développement des transports vont servir ces recettes ? Alors, pourquoi on s'intéresse aux péages ? Pourquoi on s'intéresse à ces types de péages de cordon, de zone pour réguler les trafics ? Alors, tout d'abord parce qu'il est maintenant reconnu depuis, on va dire 30-40 ans, que l'accroissement de la capacité routière mène à une impasse, sans mauvais jeux de mots. C'est ce qui... l'assise théorique de ce constat repose sur le paradoxe de DOWNS-THOMSON qui dit que contrairement à ce qu'on attend, tant que vous... chaque fois que vous investissez dans les capacités, dans l'accroissement des capacités routières, vous ne faites qu'aggraver le problème de la congestion. Alors, les explications d'ordre théorique ont été trouvées. Elles sont proposées. C'est-à-dire que quand vous accroissez la

capacité routière : des personnes qui se déplaçaient par exemple avant ou après l'heure de pointe vont revenir vers l'heure de pointe, des personnes qui utilisaient... des automobilistes qui utilisaient d'autres itinéraires vont utiliser le nouvel itinéraire, des déplacements... des personnes qui n'utilisaient pas leur voiture vont utiliser leur voiture et puis les personnes qui étaient sur les transports en commun vont voir la concurrence, la rapidité accrue sur la voirie et donc, vont passer sur la voirie routière. Et donc, ça a des conséquences également sur les transports en commun : perte de clientèle, dégradation des fréquences, dégradation des conditions de financement des transports collectifs et donc, il y a un cercle vicieux qui s'engage de cette manière-là. Ce phénomène dit de « trafic induit » est un fait scientifiquement établi depuis les années 70-80. Trafic induit par les nouvelles infrastructures. On peut dire qu'on l'a expérimenté à Lyon à travers la rocade Est et le boulevard périphérique Nord qui ont été saturés en peu d'années. Et la section Ouest périphérique, c'est le terme que j'ai trouvé dans le projet, je pense qu'elle présente les germes d'un étalement urbain incontrôlé. Alors, bon. On peut en discuter. Tout d'abord, les conditions d'exploitation puisqu'il s'agit de tunnels avec primauté à la sécurité vont faire qu'il faudra à tout prix empêcher la congestion dans les tunnels. Donc, il y aura priorité à l'infrastructure et notamment priorité aux échangeurs pour faire en sorte que la circulation puisse sortir dans de bonnes conditions du tunnel. Et donc, ça, c'était aussi une garantie pour la fiabilité des temps de parcours. Donc, c'est un avantage offert par cette infrastructure routière. Et puis on peut estimer que le montant du péage est assez faible quand on compare au différentiel de prix immobilier. Donc, avec les péages envisagés : 4 euros, 8 euros aller-retour, de l'ordre donc de 2 000 euros par an alors qu'avec, vous pouvez avoir un différentiel de l'ordre de 50 000 euros entre centre et périphérie quand vous achetez un bien immobilier de l'ordre de 100 m<sup>2</sup>, un logement de l'ordre de 100 m<sup>2</sup>. Donc, c'est pour cela que les péages de zone et cordon ont été pensés et ont été mis en œuvre dans le monde, pour accompagner donc une réduction du trafic automobile et donc des encombrements, des accidents, du bruit, de la pollution de l'air, une réduction de la pression à l'extension des routes et puis la collecte de nouvelles ressources financières pour développer les transports urbains qu'il s'agisse des transports collectifs ou des voiries de contournement éventuellement. Alors, on sait faire, ça marche, il y a des exemples de réussite. Alors, la plus ancienne est celle de Singapour qui date de 1975 qui a évolué aujourd'hui vers un péage, on va dire « multi-cordon » donc une multiplicité de portiques de péages dans la cité état qu'est Singapour avec une forte orientation vers la régulation du trafic, des modulations de péage heure de pointe/heure creuse. Donc, vous avez une grille tarifaire qui est... où il y a de l'ordre de la dizaine à la quinzaine de tarifs différents pendant la semaine.

Les péages de cordon en Norvège qui existent depuis les années 90 dans les cinq principales villes du pays avec un objectif clair donc, comme je le disais de financement du développement des transports. À Oslo par exemple, cela a permis la reconquête du centre-ville et le jour où était mis en place le péage ouvrait un tunnel donc, souterrain sous le fjord, qui est au fond du fjord qui est sous le centre-ville d'Oslo. Donc là, on a des configurations de péage qui servent à financer le développement des transports.

Et puis, à Londres (2003), le péage de zone avec un objectif de régulation du trafic et de financement des transports collectifs.

Enfin, à Stockholm, le plus récent, oui c'est ça. Non, il y a encore Milan. Donc, Stockholm, d'abord une période d'essai de six mois en 2006. Jugement par les citoyens du fonctionnement en conditions réelles du péage de Stockholm, référendum et acceptation donc mise en place définitive du programme de péage. C'est un péage de cordon qui vise la régulation du trafic et l'amélioration de l'environnement.

Enfin, le péage de Milan qui date de 2008. C'est un péage de cordon qui a pour visée... qui vise la régulation du trafic avec l'amélioration de l'environnement, avec un tarif extrêmement variable selon la classe euro du véhicule. Alors, ce péage a eu tellement de succès puisque le parc de véhicule a augmenté très vite, il s'est très vite amélioré, qu'à la fin, les véhicules qui rentraient ne payaient pas ou très peu puisque c'était des véhicules très récents. Donc, le péage vient d'évoluer vers un péage classique en fait, mais ils ont supprimé le tarif selon la classe euro puisque l'objectif d'évolution du parc automobile avait été rempli.

Alors, pour quels résultats ? Je vais donner trois exemples. Donc, à Londres, on a eu un effet supérieur à ce qui était attendu, prédit par les modèles, c'est-à-dire une réduction de 30 % de la congestion. Donc, les automobilistes se sont révélés plus flexibles que ce que prévoyaient les modèles. Pas de hausse notable du trafic autour de la zone. Les services de bus sont devenus plus ponctuels donc ont gagné de la clientèle.

À Stockholm, on a eu une baisse de 10 à 15 % de la circulation à l'intérieur du cordon. Baisse de 30 à 50 % du temps perdu et amélioration sur l'environnement, sur les émissions polluantes.

Et puis à Milan, bon voilà, c'est quelque chose que j'ai déjà décrit.

Alors, il y a beaucoup de controverse sur l'équité du péage urbain. Il y a beaucoup d'idées qui circulent sur le jugement définitif sur le caractère injuste du péage urbain. En fait, il n'y a pas de réponse toute faite. C'est chaque fois une étude au cas par cas qui permet de conclure puisque cela dépend de la configuration du péage. Je vous ai décrit tout à l'heure les multiples configurations possibles : la géographie, les horaires de fonctionnement, les tarifs et évidemment les lieux de résidence, les localisations des résidences et des emplois en fonction des profils sociodémographiques des personnes qui habitent dans les différentes zones. Enfin, l'affectation des recettes influe évidemment fortement sur les effets redistributifs. Si les recettes sont massivement investies dans les transports collectifs, vous allez avoir des effets progressifs. Enfin, vous allez redistribuer vers les classes les moins favorisées.

Alors, l'acceptabilité sociale et politique. Donc, là aussi on va prendre les trois exemples.

À Londres, c'est une volonté politique forte. C'était celle de Ken LIVINGSTONE à l'origine le maire de Londres, « Ken le Rouge » comme on l'appelait qui avant sa première élection à la fin... au tout début des années 2000 avait annoncé le péage, la mise en place du péage de congestion dans son programme politique. Il l'avait annoncée. Il a été élu, il a dit : « ben, je vais mettre en œuvre ce que j'ai annoncé ». Il y a eu énormément de réunions, de négociations. Pas de référendum. Ça, c'est important parce que la plupart du temps, les référendums ex ante obtiennent une réponse négative, une majorité négative. Donc il a surtout évité de faire un référendum, beaucoup de débats publics et des ristournes importantes aux résidents puisque les résidents ont 90 % de réduction sur les tarifs. Donc, vous voyez qu'il y a eu tout un tas de discussions sur les limites géographiques du péage :

négociations quartier par quartier, négociations avec l'industrie du spectacle, par exemple, sur l'heure de fin du péage puisqu'il ne fonctionne que du lundi au vendredi de 8h à... de 7h à 6h du soir. Donc, on avait remonté, ils ont remonté un petit peu l'heure de fermeture pour permettre aux gens de venir aux spectacles, etc.

Le deuxième exemple, c'est celui de la Norvège où il y a... là, il y a eu un accord politique entre les partis droite/gauche. Même les Verts d'ailleurs. Alors, les Verts étaient au départ contre puisque le programme de financement, il s'agissait de financer des nouvelles rocade autoroutières, des transports publics. Les Verts étaient contre parce qu'on allait développer des rocade autoroutières. C'était les années 90, hein. On ne parlait pas encore de gaz à effet de serre, etc. Mais finalement, comme il s'agissait de faire payer la voiture, ils se sont ralliés au programme. Donc, il s'agit là du financement d'un programme précis, pour une durée finie. Donc, à chaque fois, ce qu'on appelle un « package ». Alors, vous avez des villes qui ont arrêté, comme Trondheim, qui ont financé leur système et qui ont en 2006 arrêté le péage, démonté les portiques, etc. À Oslo ou dans d'autres villes, ils ont décidé de continuer, de prolonger. Donc, à Oslo, on en est au package 3. Donc à chaque fois, il y a une discussion politique pour continuer. Et souvent avec la carotte du gouvernement central. En gros, le gouvernement central dit : je vous aide à développer vos transports, mais si vous mettez un péage pour abonder les recettes, une partie du programme. Alors, oui, c'est à noter aussi : la mise en place s'est faite malgré l'opposition persistante de la population. C'est-à-dire que jusqu'à la veille de l'ouverture du péage, vous aviez bien une majorité de la population qui était contre. Mais là, c'est bien la volonté des élus de poursuivre, de mettre en place. Et vous avez une opposition persistante qui continue, mais qui n'est plus aussi majoritaire.

Enfin, à Stockholm : alors là, comme je disais, il y a eu d'abord un essai grandeur nature et le referendum a eu lieu après, à l'issue de ces six mois d'essai grandeur nature. Un coup de pouce du gouvernement central là aussi qui a financé en fait la mise en place de la technologie, du système de péage, repérage par... péage électronique et repérage des plaques, des plaques d'immatriculation. Et le référendum a mis en évidence une légère majorité pour les habitants de Stockholm et une majorité contre, une légère majorité contre pour les communes environnantes. Donc, et au même instant, au même jour avait lieu une élection nationale où la gauche modérée a perdu face à la droite modérée. Mais la droite avait annoncé que de toute façon, en fonction du résultat du référendum, elle suivrait les résultats du référendum. Donc, le péage a été mis en place et pour gagner l'acquiescement des communes environnantes avec une négociation sur la redistribution des recettes du péage vers des améliorations pour les communes environnantes.

Alors, voilà. Donc, on est face à ces expériences. Celle de Lyon, malheureusement, il y a eu une expérience assez malheureuse à Lyon avec TEO. De TEO au boulevard périphérique Nord. Donc, la décision de construire le Trans Est-Ouest a été prise en 1990. C'était au moment donc où Michel NOIR était maire de Lyon et président de la communauté urbaine. Donc, une infrastructure de 10km avec trois tunnels, un viaduc. Le financement devait être couvert intégralement par les péages. Donc, cela ne devait rien coûter aux contribuables lyonnais. Mais très vite, les choses se sont gâtées. Il a fallu faire d'abord un avenant au contrat de concession en 1993 puisque le concessionnaire s'est aperçu en faisant ses calculs sous la férule des banques évidemment qui finançaient tout cela, qu'en gros, il n'y avait pas assez de congestion à Lyon pour attirer, pour pousser en quelque sorte les automobilistes

dans le tunnel. Et donc, la solution trouvée a été de réduire les itinéraires alternatifs et notamment la partie Nord du boulevard Laurent BONNEVAY. Alors, le projet a également connu des dérives puisqu'on est parti de 3,9 milliards de francs donc à l'époque en 1990 pour aboutir à 6 milliards de francs en 1995 dont 50 % à la charge de la collectivité, essentiellement les échangeurs, toute la prise en charge des échangeurs autour de l'ouvrage. La mise en service s'est faite en 1997. Entre-temps, la mairie et la présidence de la COURLY avaient changé de titulaire avec l'arrivée de Raymond BARRE. De très vives oppositions des automobilistes, des boycotts, des levées de barrières et des recours en justice. L'un contestant les restrictions des itinéraires alternatifs. Donc, le tribunal administratif a annulé en septembre 97. Et l'autre annulant le contrat de concession. Le Conseil d'État annulant le contrat de concession au motif que les publicités n'avaient pas été faites. On ne s'était pas conformés en fait aux réglementations européennes pour la mise en concurrence sur ce contrat de concession. Donc, la concession était nulle et non avenue. Et donc, Raymond BARRE a pris rapidement la décision de rouvrir le tunnel avec un péage réduit et uniquement sur le tronçon central. Et l'ouvrage a été finalement racheté à hauteur de 4 milliards de francs environ en 1999. Donc, à l'arrivée, c'est le contribuable qui a payé la totalité de la note. Et aujourd'hui, l'infrastructure est congestionnée aux heures de pointe, particulièrement aux extrémités : le viaduc et les tunnels, les deux tunnels gratuits côté Ouest et côté Est du tunnel central. La situation évidemment s'est améliorée provisoirement au moins pour les automobilistes, évidemment, tout cela au détriment des contribuables. Alors, c'est une expérience assez malheureuse qui peut expliquer pourquoi ce sujet est un petit peu difficile à aborder à Lyon. Alors, on a travaillé depuis pas mal d'années sur les questions de péage urbain au LET. On a fait des simulations, des estimations de recette sur différents scénarios depuis pas mal d'années. Plus récemment, on a refait un petit tour sur le sondage de l'opinion. Alors, dans une recherche européenne avec une équipe suédoise et des finlandaises, on a eu l'occasion de sonder la population, un échantillon représentatif de 1 500 personnes sur le Grand Lyon. Représentatif à la fois des automobilistes, non-automobilistes sur l'aire du Grand Lyon. Bon, on constate que 69 % étaient opposés au scénario de péage qu'on leur présentait, qui était en gros un péage de zone sur Lyon-Villeurbanne. Ce pourcentage est en baisse puisque dix ans auparavant, on était plutôt à 80 % d'opposés. Donc voilà, il y a une baisse. On sent que le sujet du péage urbain commence un petit peu à percoler. Alors, après, on a également réalisé des discussions en focus groups et avec huit groupes, 61 participants. Quand on a présenté le scénario de péage, donc on a constaté à la fois des... enfin des attitudes mitigées, c'est-à-dire forte opposition pour certains, atteinte aux libertés, etc. Et puis des oppositions plutôt modérées pour d'autres qui disaient : ben oui, pourquoi pas. Il faut qu'on regarde. Et puis ils réclamaient en quelque sorte une sorte de transaction : OK, pourquoi pas. Mais enfin, il faut quand même faire des efforts sur les transports collectifs, sur les parcs relais, etc. pour offrir quand même des alternatives aux automobilistes. Alors on a testé également... alors, c'est assez amusant entre guillemets puisqu'on a également, malgré cette vive opposition, les gens acceptaient de discuter de tarifs, de péage. Ils acceptaient malgré tout de rentrer dans le jeu. On a testé l'idée de droit à circuler. C'est-à-dire l'idée que les gens pourraient circuler par exemple trois jours dans la semaine gratuitement et puis s'ils voulaient... s'ils veulent circuler cinq jours, eh ben les deux autres jours ils devraient payer le péage urbain par

exemple. Bon, ça rend la chose plus acceptable effectivement. Et puis on a testé une idée de sorte de carte de crédit multimodal – de crédit de mobilité multimodale. Donc, cette carte en quelque sorte, bon, qui pourrait être une carte Técély ou M'ra ou autre hein, serait chargée par les employeurs de la moitié du montant de l'abonnement transport collectif, mais quel que soit... quel que soit le... que le salarié utilise ou pas les transports collectifs. C'est-à-dire que c'est une généralisation et ça serait une manière dans le cadre d'un péage urbain de rendre un petit peu plus acceptable la chose. Et cette carte pourrait être payée que ce soit pour utiliser les transports collectifs, pour payer le péage urbain, le Vélo'V, pour payer le parking, etc. Bon. Les opinions étaient assez partagées. Les gens disaient : ben oui, pourquoi pas ? Ce serait pas mal. Ce serait plus pratique, etc. Mais attention, je reste toujours opposé au péage urbain. Donc ils ne sont pas dupes. Il y a une petite enveloppe marketing, mais ils ne sont pas dupes du tout.

Alors, quelques pistes. Voilà. J'en arrive un petit peu à la fin. Voilà. Mon sentiment qu'on va un petit peu dans le mur si j'ose dire avec la section Ouest périphérique puisqu'on ne fait que reculer de quelques années la question de la congestion, le problème de la congestion. Alors qu'est-ce qu'on peut faire ? Il y a quand même une piste qui me semble assez ignorée, qui est celle de la gestion du trafic de transit. C'est vrai qu'on a beaucoup parlé contournement Ouest, contournement Est. Mais aujourd'hui, qu'est-ce qui se passe ? On a des itinéraires qui sont gratuits quand on va vers le centre, qui sont payants quand on arrive du Nord, quand on prend un petit pour d'A46 Nord. Si on continue à s'écarter du centre, on va également payer sur l'A432 alors que si on prend la rocade Est on ne paye pas. Donc, voyez, vous avez une certaine incohérence. C'est-à-dire que l'incitation, l'instrument tarifaire est utilisé de telle manière qu'on punit ceux qui contournent l'agglomération en quelque sorte. Et je pense que cela est un petit peu ignoré, que si on continue, donc on voit dans les projections : bien oui, on va faire un contournement, ça va soulager l'agglomération du trafic de transit. Mais il est bien évident que s'il n'y a pas d'incitation tarifaire, sachant que le GPS auquel sont collés les automobilistes leur indique d'aller tout droit au plus court. Donc, s'il n'y a pas d'incitation tarifaire un peu cohérente, on n'ira pas très loin. Donc, pourquoi ne pas imaginer un petit peu l'inverse ? C'est-à-dire des péages de telle sorte qu'on paye quand on traverse le centre, quand on se rapproche du centre, et que ce soit gratuit quand on fait le contournement... le contournement au plus loin de l'agglomération. Donc c'est une première piste qui, me semble-t-il, devrait être explorée. Alors, ce n'est pas simple parce que ça peut impliquer des rachats de concession comme l'A432 ou l'A46 Nord puisqu'il y a peut-être des choses un petit peu, on peut faire preuve d'imagination. Les directives européennes autorisent ce genre de chose maintenant. Alors, je ne sais pas si elle est passée ou si elle va passer bientôt, mais c'est dans les tuyaux. De toute façon, elle permet la mise en œuvre d'un péage modulé pour des raisons d'environnement ou de congestion, sur les itinéraires autoroutiers. Donc ça, c'est une première piste.

La deuxième piste qui va peut-être faire bondir certains, c'est la mise en évidence de ce qu'on appelle l'évaporation du trafic. Alors, c'est quelque chose qui est discuté déjà depuis 10-15 ans. C'est l'exact pendant de l'induction du trafic. En fait, la question, on s'est posée : si effectivement quand j'ouvre la tuyauterie, quand j'agrandis la tuyauterie, je génère du trafic et finalement de la congestion, est-ce qu'en fermant la tuyauterie, en réduisant la tuyauterie finalement, les choses ne se passent-elles pas mieux ? Et c'est effectivement le

cas, au moins empiriquement, c'est-à-dire on constate empiriquement. Alors là, il y a des études de cas, une centaine d'études de cas dans le monde dans un rapport produit par des collègues anglais qui montrent qu'on a des réductions de trafic. Alors, il peut s'agir de tremblements de terre, il peut s'agir de réparations pendant un an d'un pont, d'un tunnel et je vais en parler, de certains tunnels. Ou des politiques délibérées de restriction du trafic, de transformation d'autoroutes urbaines en boulevards urbains, déqualifiés, etc. requalifiés pardon. C'est-à-dire : réduction des vitesses, réduction de la place accordée à la voiture au profit des autres modes, au profit des piétons, etc. Et dans ces cas-là, on constate qu'on a une réduction du trafic. Alors en moyenne, de 22 % avec une médiane de 11 %. Ça veut dire que vous avez 50 % parmi la centaine d'études de cas qui ont des réductions de trafic supérieures à 11 %. Et puis ça va jusqu'à 80 %, on va dire 50 % de réduction de trafic pour les ordres de grandeur que l'on observe sur le tunnel de Fourvière, c'est-à-dire de 100 à 130 000 véhicules/jour. Donc, voyez qu'on a plusieurs cas dans le monde qui ont atteint des réductions de trafic de 50 % sur des infrastructures de ce type. Il n'y a pas de chaos contrairement à ce que l'on croit et ça montre une très grande souplesse d'adaptation des automobilistes. Quand on parle d'évaporation du trafic, c'est-à-dire qu'on n'a pas retrouvé le trafic sur des itinéraires parallèles autour des zones, hein, autour de la zone concernée. On n'a pas retrouvé le trafic automobile. Une partie est partie sur les transports en commun effectivement, mais l'autre s'est carrément évaporée. C'est-à-dire qu'il y a des gens qui suppriment des déplacements. Vous avez quand même une partie qui trouvent d'autres solutions, qui vont covoiturer ou qui vont aller moins loin, qui vont peut-être ne pas traverser l'agglomération pour faire leurs courses, qui iront à la supérette d'à côté, etc.

### Cécile VALVERDE

M. RAUX, 25 minutes.

### Charles RAUX

OK. Je finis là, c'est la fin après. Donc je pense que ça... on l'a expérimenté à Mermoz-Pinel. Je pose la question du tunnel de la Croix-Rousse. On a un essai là en grandeur nature. Je suppose qu'il y a des études en cours, qu'il y a des suivis de trafic et qu'un bilan sera fait. Là, pendant un an on ferme un tunnel qui est de l'ordre de 46 à 50 000 véhicules/jour. C'est ce qu'on veut supprimer sous Fourvière. Donc, qu'en est-il de la fermeture ? Des conséquences de la fermeture ? Et bon, je pense qu'on peut se poser la question pour le Top, c'est-à-dire en prenant les données du Grand Lyon qui estime d'après ce que j'ai vu, une reprise de 25 % par les transports collectifs, de 10 % pour le transit écarté. Il resterait 25 % à récupérer en quelque sorte par évaporation. Donc, ça me semble dans l'ordre de grandeur faisable. Faisable en 15 ans puisque l'horizon, c'est 2028 pour la fin de la requalification du boulevard A6/A7 hein, de A6/A7. C'est-à-dire, chaque année, voyez, on peut y aller par tout petit bout, doucement pour réduire ce trafic.

Alors, la conclusion : donc voilà, comme j'ai déjà dit, il me semble que le projet ne fait que repousser le problème de la congestion de quelques années. Les péages dont j'ai parlé, de cordon et de zone pourraient être une solution très efficace, même efficiente puisqu'elle

permettrait à la fois de réguler le trafic et de... en rendant même peut-être inutile la construction de nouvelles infrastructures routières et de dégager de nouvelles sources de financement. Mais je pense que les conditions politiques ne sont pas réunies aujourd'hui et je pense qu'il faut explorer quelques pistes additionnelles en plus de renforcement des transports en commun sur des péages sur le trafic de transit et la question de la requalification de l'évaporation du trafic. Merci.

### Cécile VALVERDE

Merci Monsieur RAUX. Alors, après ces 25 minutes, est-ce qu'il y a des questions ? S'il vous plait, le micro, Monsieur. Vous vous présentez Monsieur, toujours, s'il vous plait.

### Maurice ABEILLE

Maurice ABEILLE, Lyon Métro-Transports Publics. J'avais une question après ce très intéressant et très complet exposé de Charles RAUX : on pourrait avoir un complément d'explications sur le concept de carte multimodale qui en fait n'est pas du tout contradictoire avec tout ce qui a été exposé, qui est un complément qui peut permettre de répondre aux problèmes d'équité sociale, et qui serait certainement un complément indispensable pour une stratégie où on développerait très fortement les transports publics au détriment du développement d'un investissement routier. Voilà. Donc, qui est un complément par rapport à ce qui a été dit, mais qui, je pense, mérite quand même d'être exposé. Même si le LET n'en a pas été toujours un porteur très favorable à cette solution.

### Charles RAUX

Oui oui. Non, mais là, effectivement, tu fais bien référence aux études du CERTU mais moi, je ne connais pas plus que cela. Ce qu'on a testé et ce que j'ai exposé, c'est ce qu'on a testé dans un focus group, hein. Ça se limitait à cela. C'est-à-dire en gros une carte de paiement multimodale. Laquelle serait chargée de cette subvention en quelque sorte, égale à la moitié d'un abonnement transports collectifs. C'est... La seule différence, voilà : c'est qu'on généralise par rapport à la situation actuelle, on généralise le subventionnement par l'employeur de la moitié de l'abonnement transports collectifs à l'ensemble des salariés. Pour moi, ça reste quand même une mesure marketing. Mais bon, s'il y a d'autres propositions...

### Cécile VALVERDE

Monsieur ? Micro là-bas, s'il vous plait.

### Rémi PETIOT

Oui, bonjour. Rémi PETIOT, collectif d'associations d'Est lyonnais. Est-ce qu'il serait possible de faire une petite enquête dans les quartiers de Champlong, Saint-Genis-Laval, des Sellettes

et Irigny, je ne sais quoi, et de bien d'autres pour leur demander si effectivement ça les gênerait qu'ils aient un péage à payer pour venir sur Lyon ? Ce sont des quartiers qui représentent une somme de difficultés sociales. Il est bien évident que si on fait le tour dans Sainte-Foy ou d'autres lieux, on n'aura peut-être pas les mêmes réponses. Effectivement, le risque est que l'on ne puisse plus ou guère aller dans Lyon. C'est un risque entre guillemets puisqu'on n'est pas obligé finalement de venir à Lyon si on est retraité. Quand on va au boulot, c'est différent. Que l'employeur prenne la moitié, c'est une chose. Mais quand on cherche l'employeur, il n'est pas prêt de prendre la moitié. Donc peut-être qu'il faut voir... sortir un peu des murs de personnes pour qui les solutions de péage peuvent paraître minimes.

### Charles RAUX

Non, mais c'est... Bon, sortir des murs... On a eu les réponses. C'est très clair à travers l'enquête auprès de 1 500 personnes, à travers les focus groups, on avait des gens extrêmement variés en termes de revenus. C'était très clair qu'il y a des questions d'ordre social, de revenus, mais après... Vous savez, la situation actuelle est également très injuste. Quelqu'un qui a un petit boulot pas très bien payé dans la zone industrielle, qui doit prendre son poste à 5h du matin, il n'a pas de transport en commun, il doit prendre la voiture. On l'oblige à se payer une voiture ou une mobylette. La question, c'est de savoir quand on passe de la situation A à la situation B, si on réduit l'injustice ou pas. C'est ça. Et donc, c'est ce que je disais en parlant d'effet redistributif. Si vous mettez en place un péage qui permet de développer les transports en commun ou qui soit anticipé avant la mise en place du péage, peut-être que vous pensez pouvoir, je pense, pouvoir améliorer la situation.

### Cécile VALVERDE

Oui ? Monsieur ?

### Thomas DELPECH

Bonjour. Thomas DELPECH. Je m'interroge : pourquoi est-ce qu'on regarde les hypothèses d'un péage sur toute la zone de Lyon alors que finalement, la zone qui pose problème et le goulet d'étranglement, c'est le tunnel sous Fourvière. On voit que les moments où c'est engorgé, alors il y a effectivement les heures de pointe où les Lyonnais passent, mais aussi les périodes de vacances où les Lyonnais ne peuvent plus le pratiquer parce qu'il y a toute la circulation du Nord au Sud de la France. Donc, pourquoi est-ce qu'on veut faire finalement des infrastructures dans Lyon et un péage dans Lyon alors que le point de blocage, c'est le tunnel sous Fourvière ?

### Charles RAUX

Alors, effectivement, le point de blocage... Alors, faire un péage sur le tunnel du Fourvière, vous pensez bien que si vous faites un péage uniquement sur l'infrastructure. Il y a ce qu'on

appelle, ce que je n'ai pas développé, qu'on appelle l'arbitrage prix/temps, si vous voulez. Un automobiliste va se poser la question : est-ce que je prends un tunnel à péage ou est-ce que je prends la route qui n'est pas à péage, qui est certes congestionnée, mais qui n'est pas à péage ? Donc, vous aurez des fuites de trafic. C'est pareil pour le projet du Top. Si le Top est à péage, l'automobiliste va arbitrer entre le gain de temps qu'il peut obtenir sur le Top, le prix du péage à payer et puis l'alternative routière, certes congestionnée, mais gratuite. Donc, toutes ces... toute cette mise en place de péage sur une infrastructure donnée pose des problèmes de cohérence à l'échelle du réseau de l'agglomération, hein. Quand vous avez subitement un tunnel qui est fermé, un des deux ou trois tunnels qui est fermé sur Lyon, ça se répercute sur l'ensemble du réseau de l'agglomération pendant la journée. Donc, c'est pour ça que le péage, les propositions de péage de zone et de cordon sont les seules cohérentes en matière tarifaire, je dis. Ce sont les seules cohérentes à l'échelle de l'agglomération.

### Cécile VALVERDE

S'il n'y a pas d'autres questions, nous allons donner la parole à M. BROTO, Directeur général adjoint de Cofiroute pour nous parler de l'influence de la modulation des péages sur la congestion des réseaux routiers et nous pourrions lui poser deux ou trois questions ensuite. Merci monsieur.

### André BROTO

Merci madame. Bonjour. Je vais vous parler effectivement de l'influence de la modulation des péages sur la congestion des réseaux routiers à partir de trois expériences auxquelles nous avons été confrontés. Mais auparavant, un péage de régulation, pourquoi ? Alors, par rapport au régime congestionné sur une route, le régime fluide, c'est bien sûr moins de temps perdu, c'est bien sûr moins de carburant consommé. Dans les cas des tunnels, c'est une meilleure sécurité parce que l'événement redouté en tunnel, c'est l'incendie. Et dans ces cas-là, il vaut mieux y avoir peu de véhicules en tunnel que beaucoup. Mais il y a un élément contre-intuitif : nous pensons en général que dès lors que sur une voie, il y a beaucoup de véhicules, alors le débit est élevé. C'est complètement faux. Sur ce diagramme, vous avez verticalement la vitesse en km/h. Horizontalement : le nombre de véhicules qui passent par tranche de six minutes. C'est un cas réel. Chaque point représente un état de trafic. C'est-à-dire par exemple, si vous prenez à la verticale de 150 véhicules, vous avez un point qui est à peu près à 100 km/h. Ça veut dire qu'on a compté 150 véhicules qui roulaient à 100km/h pendant cette tranche de six minutes. Et quand vous mettez tous ces points sur un diagramme, vous obtenez presque toujours des nuages de points qui ont cette allure avec en partie basse, dans la partie rouge : la zone congestionnée. Alors tiens, là, à mon avis, on n'a pas mis le PowerPoint là. Sinon, vous auriez tous les points. On a dû mettre le PDF à tous les coups. Vous avez dû mettre le PDF. Bon, ce n'est pas grave. Si on avait le nuage complet, vous verriez dans la partie rouge les points qui redescendent jusqu'à cent véhicules par tranche de six minutes. Voilà. Je suis désolé.

Alors, premier cas : le tunnel de bouclage de l'A86 entre Rueil-Malmaison à Versailles. Je rappelle, il s'agit d'un tunnel à péage de dix kilomètres, creusé à grande profondeur au tunnelier, qui a ouvert il y a un an et demi. Innovant, parce que réservé aux voitures et donc à deux niveaux dans un seul tunnel. Les tarifs vont là de 1,50 euro à 9 euros selon les plages horaires. 9 euros, bien sûr en semaine à l'heure de pointe du matin et à l'heure de pointe du soir. Les objectifs du péage, c'était principalement le financement de l'ouvrage. Il est financé à 100 %, sans subvention, par le péage. Et aussi la sécurité, comme je le disais tout à l'heure : pas d'accumulation de véhicules en tunnel.

Deuxième exemple : le projet de l'autoroute SR91 à Los Angeles. Alors, quel était le problème ? Une autoroute radiale reliant une zone d'habitations à Los Angeles, congestionnée le matin comme on le voit sur la photo dans le sens entrant avec quatre voies complètement bouchées, et le soir dans l'autre sens. Alors, ça c'était en 94. Ce qui a été ouvert en 1995, c'est une autoroute à péage sur le terre-plein central d'une autoroute gratuite. Et l'élargissement s'est fait bien sûr par le centre. Alors, tout le problème était le suivant : comment maîtriser la fluidité ? Comment optimiser l'utilisation des voies centrales ? Suite au constat que je vous faisais tout à l'heure selon lequel une voie fluide peut écouler beaucoup plus de trafic qu'une voie congestionnée. Alors, la grille tarifaire, là vous avez un modèle de grille tarifaire qui était en vigueur il y a deux ou trois ans. Vous avez sur le tableau de droite, en colonne : les jours en partant du dimanche (lundi, mardi, etc., les sept jours de la semaine). Et horizontalement : les plages horaires. Donc, vous voyez : la nuit, c'est 1,05 dollar en semaine et puis, à partir de 3 h du matin, ça monte à 2 dollars, puis 3,30 dollars, etc. Donc, on voit la tarification en fonction de la montée du trafic le matin. Ce qui est intéressant, c'est le diagramme de gauche qui donne la grille tarifaire qui était en vigueur il y a deux ou trois ans dans le sens sortant, le soir. Et vous voyez que par exemple à partir du jeudi, tout se passe comme si le comportement révélé des salariés américains était qu'ils étaient beaucoup plus nombreux à être pressés pour rentrer le soir. Plus on va vers la fin de la semaine, plus ils sont nombreux, plus ils partent tôt du bureau. Et la grille tarifaire traduit leur comportement. Et donc quelque part, on fait ce que fait Air France, on va chercher le surplus du consommateur. Je dois préciser que la collectivité a racheté cette concession au bout d'une dizaine d'années et qu'actuellement, nous collectons le péage pour le compte de la collectivité. Et c'est la collectivité qui ajuste les tarifs pour optimiser l'usage de la voie.

L'exemple le plus intéressant, c'est le dernier. C'est à Minneapolis. Minneapolis, c'est une petite agglomération de... la ville fait 200 000 habitants et l'agglomération à peu près le double. Et sur les deux voies qui apparaissent en bleu ici, des voies radiales, donc, il s'agissait de maximiser l'utilité des voies rapides. Alors, quelle était la situation initiale ? C'était une voie rapide à trois voies par sens. La voie de gauche était réservée aux autocars et covoitureurs. Il y a plus d'une centaine de voies périurbaines aux États-Unis depuis une trentaine d'années qui fonctionnent selon ce principe dit des voies HOV (High Occupancy Vehicles). Et la voie de gauche était sous-utilisée. C'est-à-dire qu'elle devait avoir, de mémoire, 300 ou 400 véhicules en heure de pointe alors qu'une voie peut facilement en écouler 1 500. La question posée était : pouvez-vous optimiser l'utilisation de cette voie ? Sachant que les automobilistes qui étaient sur les deux voies de droite congestionnées supportaient de plus en plus mal de voir la voie de gauche sous-utilisée. Nous leur avons proposé de mettre la voie... d'ouvrir la voie de gauche aux automobilistes pressés

moyennant un péage de régulation. Et bien sûr, elle reste gratuite pour les autocars et covoitureurs. Alors, vous voyez sur la photo, c'est assez simple. Il y a juste un panneau et puis beaucoup d'informatique derrière pour mesurer l'évolution du trafic et gérer le tarif de manière à avoir une modulation tarifaire dynamique. Le tarif est ajusté toutes les trois minutes. Il peut varier d'un quart de dollar à 8 dollars. Ce qui est étonnant, ce n'est pas la technique. La technique elle marche. Ce qui est étonnant, c'est l'acceptabilité sociale. C'est-à-dire qu'on est passé d'une situation où il y avait de l'amertume chez les automobilistes qui roulaient sur les voies de droite à une situation où, le jour où ils sont pressés, ils peuvent aller sur la voie de gauche, moyennant un péage. Mais ils ont un service, ils arrivent à l'heure. Ils ont un choix. Alors, les trafics moyens constatés en heures de pointe du matin sur l'année 2011 entre 7 et 8, sur la voie de gauche : on a 3 600 voyageurs par heure en moyenne. C'est dû au fait, bien sûr qu'il y a des covoitureurs et des autocars. Et alors qu'il n'y en a que 1 900 sur les voies de droite. Donc, on peut faire plus, à capacité inchangée, en encourageant, en développant les transports collectifs par autocar et en encourageant les modes partagés.

Alors, sur ce projet-là comme sur les deux autres d'ailleurs, on nous avait beaucoup critiqués avant de les mettre en service sur le thème, le duplex : « C'est un projet qui sera fait pour 20 000 bobos versaillais qui vont aller matin et soir travailler à La Défense, donc voilà, 40 fois par mois et ensuite, on calculait 9 euros multipliés par 2, multipliés par 22. C'est monstrueux, c'est scandaleux ». Ce n'est pas du tout comme ça que ça marche. Les usages sont très occasionnels. La fréquence d'usage moyenne, par exemple sur le projet de Minneapolis est de 9,6 passages par mois et non pas de 44. Et le poids moyen dans le budget d'un ménage, en moyenne est de 9 dollars. C'est-à-dire que l'utilisation est finalement relativement occasionnelle. Alors, ce concept se développe aux États-Unis. Pourquoi ? Parce qu'il est fondé sur un principe d'équité sociale, une offre de transport collectif aux habitants des périphéries à basse densité qui n'ont pas de transport collectif et qui de fait, sont des captifs de la voiture particulière. Et il n'y a pas d'autre alternative en transport lourd puisqu'on ne sait pas à des coûts raisonnables développer des lignes de métro ou de tramway dans les zones de faible densité. Donc, développer des lignes d'autocar, c'est un moyen de leur offrir une alternative à la voiture. En plus, si on ajoute la gratuité pour les modes partagés, on encourage les modes partagés. Et puis, c'est fondé sur une liberté d'accès puisqu'accessible, mais à péage pour les automobilistes pressés.

Voilà. J'en ai terminé. Merci pour votre attention. J'ai un petit peu dépassé les sept minutes allouées.

### **Cécile VALVERDE**

Mais c'est très bien. Merci M. BROTO. Questions ? Y a-t-il des questions dans la salle avant que nous changions de sujet ? Très bien. Une question sur internet peut-être ?

### **Philippe MARZOLF**

Alors, il y a deux... il y a plusieurs internautes. Il y a deux internautes. Il y a un premier qui a dit (mais c'est juste une réflexion après avoir écouté tous les chercheurs) : pourquoi les politiques ne vous écoutent pas plus ?

Mais il y a une deuxième question qui dit : pourquoi il y a eu une baisse de l'usage de la voiture depuis 95 alors que le boulevard périphérique Nord était la seule autoroute urbaine créée ? Il va peut-être y avoir les transports collectifs, mais est-ce que quelqu'un a une réponse par rapport à ça ? Ou pas ? Ou c'est des changements de comportements ?

### Charles RAUX

Oui. Ben, il y a eu une baisse parce qu'il y a eu un effort majeur quand même du Grand Lyon avec l'arrivée des tramways. Enfin, il y a eu un investissement en transports collectifs assez énorme sur l'agglomération donc ça a eu des effets évidemment. Encore une fois, c'est l'offre qui crée sa demande en matière de transports collectifs. Tout à fait.

### Philippe MARZOLF

D'accord.

### Cécile VALVERDE

Très bien. Merci. Ah ? Pardon, une question. Micro, s'il vous plait.

### Jean MURARD

Jean MURARD, association Déplacement Citoyen. Je donne une petite précision que M. RAUX connaît vraisemblablement, simplement pour vous compléter ce que vous venez de dire. La participation des usagers des transports à Lyon a augmenté de plus de 80 % entre 2001 et 2011, source SYTRAL, les documents du SYTRAL. Alors, ces 80 %, il y a un petit peu d'inflation, il y a peut-être, je ne sais pas, je n'ai pas regardé les indices, peut-être 20-25 % d'inflation. Mais, il y a eu une augmentation des transports en commun très très significative en seulement dix ans.

### Cécile VALVERDE

Merci.

### Charles RAUX

Je crois qu'il y a des gens plus qualifiés que moi dans la salle pour répondre.

### Cécile VALVERDE

Qui est-ce qui peut répondre ? Peut-être quelqu'un du SYTRAL, non ? Pas maintenant ? Pardon. Nous allons passer à la question suivante et lorsque peut-être le Grand Lyon ou le SYTRAL seront à la tribune, on pourra reprendre sur certains aspects. Merci messieurs. Je vais appeler maintenant sur le financement du projet lui-même donc, M. Benoît QUIGNON et M. Pierre GOFFINET. Merci messieurs. Bonjour.

Bien, messieurs. Alors, à tous les deux, on vous a prévu 20 minutes. Si vous pouvez tenir les délais. Merci.

### **Benoît QUIGNON**

Ça marche comment ? Vous excuserez tout d'abord ma voix qui est un peu éraillée. J'ai dû assister à un match de foot il y a quelques jours, ça a porté chance à l'équipe, mais pas à moi. Alors, quelques mots peut-être sur l'Anneau des Sciences. Je voudrais quand même rappeler en dix secondes quand même que ce n'est plus le projet d'infrastructure routière comme l'a été il y a quelques années TEO dont on a parlé tout à l'heure. Je pense qu'aujourd'hui... ni même le Top d'ailleurs tel qu'il avait été imaginé il y a une vingtaine d'années. Aujourd'hui, on est vraiment sur un projet de développement : un projet qui prévoit également de la multimodalité, de la combinaison de modes de déplacement et c'est vraiment un projet au service de la mobilité au sein de l'agglomération pour son développement et dans le respect de l'environnement. Je le dis parce que c'est vrai que les discussions très techniques qu'on a eues jusqu'à présent et celles... le propos qu'on va tenir avec Pierre GOFFINET sur les finances publiques pourrait faire oublier cette dimension du projet. Je vais donc essayer de décrire la situation financière du Grand Lyon, vous en donner quelques caractéristiques et voir – Pierre GOFFINET interviendra également sur la situation du département, du Conseil général – et voir ensuite l'impact du projet sur nos finances respectives et son impact, son poids relatif.

Alors, je rappelle donc que le projet est porté bien évidemment par le Grand Lyon, maître d'ouvrage, mais en association étroite avec le Conseil général du Rhône dans le cadre d'un protocole qui a été signé le 26 août 2010, qui définit les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage avec, en particulier, une répartition égale sur les financements entre les deux collectivités. Ce projet, alors, ça c'est pour le projet. Je vais maintenant donner quelques mots d'introduction générale sur ce qu'est le budget d'une collectivité locale. Je crois que ça vaudra aussi pour le Conseil général, Pierre. Le budget de chaque collectivité donc, est composé de recettes évidemment et de dépenses avec une distinction – c'est un peu différent du monde de l'entreprise – entre des recettes de fonctionnement qui viennent des dotations de l'État, des taxes prélevées sur les habitants, sur les entreprises, des redevances également, c'est-à-dire des tarifs qui peuvent être prélevés sur les usages qui sont faits par certaines catégories d'usagers. Par exemple, la taxe sur l'assainissement, ou encore les péages, par exemple, les redevances, pardon, payées par les délégataires de services publics des parkings. C'est quelque chose qui est important dans les comptes par exemple du Grand Lyon. Il y a également des recettes d'investissement. Alors, on pense bien entendu aux emprunts. Il y a aussi des subventions, il y a des dotations de l'État, il y a le remboursement en particulier du FCTVA. Il y a des taxes d'aménagement, il y a aussi le produit des cessions sur le patrimoine immobilier de la collectivité, que ce soit le

Département ou le Grand Lyon. En matière de dépenses, nous avons des dépenses de fonctionnement. Alors, on pense aux dépenses de personnel : le fonctionnement courant de la collectivité. Des subventions qui peuvent être versées, par exemple : et le Département, et le Grand Lyon versent une subvention de fonctionnement significative au SYTRAL tous les ans. Et puis, vous avez des dépenses d'énergie, de gestion courante du patrimoine. On rembourse également les frais financiers. Enfin, on paye des frais financiers sur la dette. En matière d'investissement, les dépenses sont de deux ordres : on rembourse notre dette. C'est la part capitale des emprunts que l'on souscrit, des annuités que l'on rembourse, et puis, je dirais, on dépense aussi pour acquérir des biens, du foncier ou encore réaliser des travaux. Pour ce qui concerne le Grand Lyon, vous avez quelques chiffres qui permettent de situer sur la base du budget 2011. Le budget 2011, c'était le dernier budget qui était connu au moment où on a constitué le dossier de saisine de la Commission nationale du débat public. C'est donc le chiffre que l'on a conservé, avec des recettes qui s'élèvent à un peu plus de 1 260 millions d'euros. La progression de ces recettes est de plus en plus lente. La dynamique qui était de 3-4 ou 5 %, même parfois certaines années dans les années 2000, aujourd'hui, on est revenu à un niveau qui est très proche de celui de l'inflation. À peine supérieur à celui de l'inflation. Des dépenses donc qui sont d'un milliard d'euros pour le Grand Lyon. Il faut savoir que sur ces un milliard d'euros, il y a un peu plus de 200 millions d'euros qui sont reversés aux communes au titre du transfert de la taxe professionnelle au début des années 2000. Donc, la recette nette, je dirais, pour le Grand Lyon, la communauté urbaine aujourd'hui est de l'ordre plutôt de 800 millions. Vous avez une capacité d'autofinancement qui est assez significative pour le Grand Lyon : 226 millions d'euros en 2011. Le Grand Lyon est vraiment une machine à investir et pour elle, c'est essentiel de disposer d'une capacité d'autofinancement importante.

On passe maintenant à ce qu'on appelle la section d'investissement avec, je dirais, une part d'autofinancement qui représente donc ces 236 millions. Des recettes d'investissements qui proviennent donc non seulement des emprunts, mais également des opérations de remboursement de TVA et enfin, de cession d'actifs. Et puis des dépenses dans lesquelles il y a une part de remboursement de la dette. En 2011, c'était de l'ordre d'une centaine de millions pour les remboursements de la dette et puis, le reste, ce sont des dépenses réelles de fonctionnement ; ce qu'on appelle des dépenses d'équipement, des acquisitions foncières, des subventions d'équipements ou des travaux réalisés directement par le Grand Lyon en matière, je dirais, en tant que maître d'ouvrage. Donc, vous voyez des dépenses d'investissements qui ne sont pas si éloignées que cela finalement, que les dépenses de fonctionnement. C'est une collectivité assez atypique en France. Voilà. Alors, cette partie importante des investissements du Grand Lyon, elle est retracée dans un document pluriannuel que l'on appelle « la programmation pluriannuelle des investissements » dans le jargon que vous lisez parfois dans la presse locale, on appelle ça la PPI. C'est un programme de travail qui est voté en début de mandat, qui peut être révisé en cours de mandat et qui vient décrire par grandes catégories de dépenses les principales opérations du mandat. C'est un pacte politique également entre les communes du Grand Lyon et la communauté urbaine qui permet de déterminer les priorités de l'action publique. Et il y a quatre champs de politique publique qui sont couverts par ces dépenses d'investissements : il y a le développement économique – je pense notamment aux zones d'activités, aux grandes

infrastructures comme à une époque l'extension du palais des congrès – la construction d'une métropole à dimension humaine – je pense notamment à tout ce qui touche au développement urbain, au développement social, aux espaces publics – l'environnement en tant que moteur de développement, et là, on retrouve le financement de la mobilité. La mobilité, c'est à la fois l'accompagnement des investissements du SYTRAL, mais c'est aussi la réalisation de certaines infrastructures de voiries et puis d'autres, bien entendu, investissements. Et puis enfin, il y a une dernière partie qui est réservée au, je dirais, au patrimoine proprement dit de l'établissement public, ce qu'on appelle le bon fonctionnement des services. Et là, vous pouvez avoir par exemple des grosses réparations sur des ouvrages d'art, sur des bâtiments ou sur de la voirie.

Alors, Pierre, à toi.

### **Pierre GOFFINET**

Oui. Donc, le budget du département qui est présenté ici et que vous voyez détaillé, c'est simplement 1 660 millions d'euros. C'est donc un budget assez important qui est essentiellement composé, vous voyez sur la droite, de dépenses de solidarité avec les personnes les plus défavorisées. On y trouve le versement du revenu de solidarité active, on y retrouve la solidarité, la solidarité avec les personnes âgées avec les personnes handicapées. On y trouve aussi le volet très important de soutien des enfants en difficulté. Donc, c'est la moitié du budget. C'est très différent de ce qu'on a pu voir pour le budget de la communauté urbaine. Alors, on a aussi bien évidemment des dépenses pour rembourser la dette. On a des dépenses d'investissement pour... on a des dépenses en matière de voiries. On a des dépenses en matière de collèges puisqu'on a... tous les budgets des collèges sont assurés par le Département. Les investissements de l'écologie également. Donc, on a mis sur ce... c'est un zoom sur les différents domaines. On les classe volontiers en trois grands domaines qui sont : la solidarité, ce sont les dépenses que j'ai explicitées tout à l'heure, le développement et c'est là qu'on va trouver les transports. La voirie, voyez, la moitié des dépenses que l'on met sous ce terme-là, c'est « Transport - Voirie » et dans le transport, il n'y a pas que notre participation au SYTRAL qui est historique, mais on a également la compétence qui a été donnée par la loi au département en matière de transport interurbain et de transport scolaire. Et puis, le cadre de vie, on a une grande participation au service départemental d'incendie et de secours. Et on a des dépenses en matière d'environnement dans lequel nous avons aussi des compétences d'un autre côté. Voilà. Ça, c'est pour vous donner une idée de ce que le Département avait inscrit à son budget en 2011 en matière d'investissements. Vous voyez que la partie éducation est la partie la plus importante. On a le patrimoine départemental bien sûr qu'il faut entretenir et qu'il faut aussi aménager. On a en matière de culture, vous savez tous que le Département a un grand projet qu'il est en train de mener à bien, qui est la construction du Musée des Confluences. D'où l'importance cette année encore en 2011, en 2012, en 2013 et puis en 2014 on inaugurerait ce bâtiment. Et voilà. On intervient aussi beaucoup en matière de logements par l'intermédiaire de l'OPAC que l'on dote tous les ans d'une vingtaine de millions d'euros. Voilà. Il faut savoir que le département du Rhône est un des départements le moins imposés de France. C'est le troisième département le moins imposé par rapport à

tous les départements de France. Le département du Rhône est considéré comme un département riche. Et au titre de cette richesse, il est sujet à des péréquations que l'on appelle « péréquation horizontale », ce qui est tout à fait normal. Les départements riches doivent venir à l'aide des départements les moins riches. Le problème aujourd'hui, c'est que notre richesse est comptée non pas sur ce qu'on demande réellement aux contribuables, mais sur ce qu'on pourrait demander aux contribuables si on l'imposait au titre de la moyenne nationale. Alors, je peux vous dire que si tel était le cas, il faudrait augmenter énormément les impôts pour être au niveau de la moyenne nationale. Je crois qu'il faudrait les augmenter de l'ordre de 80 %. Donc, il n'en est pas question à ce jour. Et voilà.

### **Benoît QUIGNON**

Ça me permet d'ailleurs d'apporter une petite précision parce que j'ai fait passer rapidement un slide tout à l'heure, un slide précisant quelle était notre capacité d'investissement. La capacité d'investissement d'une collectivité en tout cas pour le Grand Lyon, elle se détermine en fonction de ratios prudentiels à respecter. Pour ce qui concerne le Grand Lyon et, je dirais, en voulant respecter, je dirais, les règles de l'art, nous avons souhaité limiter à 20 % je vais dire, la part du remboursement de la dette sur nos recettes réelles de fonctionnement. Nous en sommes très en deçà, nous sommes autour de 10 %. Et d'autre part, nous souhaitons, et c'est ça le ratio, je dirais KLOPFER du nom d'un expert en matière de finance locale qui est le plus discriminant. Nous souhaitons avoir un ratio de désendettement, c'est-à-dire notre capacité à nous désendetter si nous arrêtons toutes nos opérations inférieures à dix ans. Et aujourd'hui au Grand Lyon, il est autour de 5 : 4 à 5 %. Il est en train de passer 4,8 % et donc, c'est un excellent ratio de désendettement. Et, notre ligne, notre philosophie financière, c'est de respecter à terme non pas forcément ces 5 %, mais d'être toujours inférieur à dix ans de capacité de désendettement afin de rester dans une norme financière acceptable qui nous permet d'ailleurs de financer plus facilement sur les marchés financiers auprès des banques nos grandes infrastructures. Et cette capacité redéfinie en fonction de ce ratio nous amènerait sur les prochains mandats à engager de l'ordre de 300 à 350 millions d'euros d'investissement par an. Alors, retenez bien ce chiffre quand on va parler de l'impact sur les dépenses du Grand Lyon, de l'investissement de l'Anneau des Sciences.

Alors, ici, vous avez sous les yeux le planning de réalisation de l'Anneau des Sciences. Ce n'est pas une information nouvelle, j'y passe rapidement. Simplement, il faut savoir que le démarrage des travaux commencerait dans huit ans, mais qu'il y aura bien entendu auparavant quelques menues dépenses si j'ose dire, parce qu'il faudra à la fois saisir quelques opportunités foncières situées sur... le long du parcours, notamment à l'endroit des émergences. Si d'aventure, tel ou tel propriétaire nous faisait des offres, je pense qu'il faudrait que nous y répondions bien entendu pour saisir des fonciers stratégiques. Et puis, il y a également le coût des études... le coût des études à mener. Voilà la chose. Alors, maintenant, on va rappeler quelques-unes, là aussi des données en matière d'investissement que vous connaissez peut-être si vous avez assisté à d'autres réunions ou si vous vous êtes enquis du dossier. Pour mémoire, il y a donc deux grandes options qui sont envisagées : la première, c'est ce que nous appelons la solution de référence qui est celle de

l'Anneau des Sciences. Dans l'autre, c'est le scénario Rcade qui va plus au large. Vous voyez des coûts relativement comparables de 2,2 milliards à 2,5 milliards pour le scénario Anneau des Sciences, de 2,100 milliards à 2,4 milliards pour le scénario Rcade. Il faut savoir que le scénario Rcade, un peu plus long, est beaucoup plus en aérien, je dirais que le scénario Anneau des Sciences, ce qui fait que son coût au kilomètre est légèrement... est légèrement supérieur. Nous avons également inclus dans le coût de ce projet le réaménagement de l'A6/A7 en boulevard urbain avec un coût différent lorsqu'il s'agit de la rocade puisque là, la section à réaménager serait un peu plus longue. Il y a également des travaux non encore définis dans le détail, mais de requalification des projets de centre-ville de l'Ouest lyonnais puisque ce projet a aussi pour vocation, je le rappelais tout à l'heure en introduction, de donner des perspectives de développement et d'amélioration du cadre de vie des populations qui sont desservies par cet ouvrage. Et puis enfin, il y a des mesures de transport en commun liées parce que nous concevons cet ouvrage non seulement comme une infrastructure, mais également comme le support d'une nouvelle offre de transports intermodaux.

Nous avons évalué les coûts de fonctionnement à 15 à 20 millions hors taxe par an. Alors, en valeur 2011. J'en profite d'ailleurs pour vous dire que les chiffres que je vous donne sont en valeur 2011 par convention. Nous envisageons une exploitation sous forme de péage free flow, c'est-à-dire sans barrière de péage, mais avec un système de capture des images de plaque d'immatriculation. Nous nous sommes calés d'une manière très fiable sur les coûts d'exploitation du BPNL et les charges de l'exploitation comprennent non seulement l'exploitation au quotidien : la surveillance, la sécurité, l'éclairage, mais également la maintenance, et enfin, le gros entretien renouvellement. C'est-à-dire que l'ouvrage module évidemment des mises à niveau majeures par exemple en raison de nouvelles normes, c'est quelque chose qui est a priori maîtrisé. L'infrastructure donc, serait partagée à 50/50 entre le Grand Lyon et le Conseil général, et la partie requalification A6/A7 ainsi que les travaux de réaménagement des quartiers ou touchés par le nouvel Anneau des Sciences serait pris en charge à 100 % par le Grand Lyon dans le cadre de ses programmes habituels de développement urbain et d'infrastructure. Et cela passe plutôt bien dans l'épure financière du Grand Lyon.

Je ne développe pas ce point puisqu'on en a abondamment parlé jusqu'à présent. Aujourd'hui, sont envisagés trois types de montage : la maîtrise d'ouvrage publique, le contrat de PPP et la concession. Ces débats-là seront repris dans quelques mois une fois que la communauté urbaine, le maître d'ouvrage aura décidé quelle est l'option qu'il retient pour la conduite ou non de ce projet. C'est un débat qui n'a pas encore lieu d'être. Sur le financement envisagé, bien entendu, les recettes d'un péage font partie des hypothèses examinées. On ne parlera, en tout cas moi, je ne parlerai que très peu des autres hypothèses de péage de zone ou de péage de cordon qui sont pour l'instant des hypothèses encore très aléatoires y compris parce que sur le plan juridique, ces systèmes ne sont pas vraiment stabilisés en France. Il faudrait l'importer, le modèle juridique, l'importer d'autres pays. C'est possible, mais, pour l'instant, nous n'avons pas tiré de plan sur la comète sur ces utilisations possibles de systèmes de rémunération. Par contre, nous avons fait quelques hypothèses sur le péage. Et nous avons pris des hypothèses, vous allez le voir, assez prudentes avec des hypothèses de trafic qui sont comprises entre 55 000 et 70 000 véhicules par jour, mais qui

permettent de désengorger l'A6/A7 et donc, qui permettent valablement de désengorger et de réaménager cet axe aujourd'hui autoroutier en boulevard urbain. Et nous avons retenu des hypothèses de niveau de péage toujours en valeur 2011 suivant deux hypothèses : l'une qui reprend ni plus ni moins la tarification actuelle du BPNL qui a très peu varié depuis qu'elle avait été remise à plat en 2001 ; et d'autre part, une autre hypothèse, plus haute, à 04 euros du kilomètre, ce qui pourrait donner entre 40 et 70 millions d'euros hors taxe par an. Pourquoi pas 40 et 80 puisqu'il y a un doublement de tarif ? Tout simplement parce que les usagers, comme on l'a vu tout à l'heure, réagissent évidemment au niveau du péage. Et vous allez le voir ensuite dans nos hypothèses, à priori, nous nous calons, dans nos calculs, sur l'hypothèse la plus modeste, c'est-à-dire celle du tarif actuel du BNPL.

Je ne vous commente pas ce tableau. Je vous indique simplement que c'est quelque chose que vous allez avoir... Si si, non, je voulais simplement donner... vous indiquer qu'on a évidemment bâti notre business plan comme... selon le terme de M. BONNAFOUS tout à l'heure, qui repose en fait sur des hypothèses d'évolution de trafic très modérée, d'inflation de 2 % des recettes, de 3 % des dépenses d'investissement. Une évolution donc, je dirais, très modérée du trafic. Et nous avons essayé de bâtir un modèle qui court d'une part sur la période de construction et puis qui intègre ensuite une période d'exploitation d'une trentaine d'années. Ces tableaux-là donc seront disponibles sur le site internet puisque nous allons les communiquer à la Commission du débat public, pas de souci pour vous les communiquer. Simplement, nous souhaitons vous les montrer pour vous donner une image, je dirais, des calculs qu'on a essayé de faire, et je vais maintenant vous donner donc les principaux résultats que nous avons obtenus. Les deux principaux, si vous voulez, résultats que nous avons obtenus, c'est que dans l'hypothèse où on aurait un trafic de 55 000 véhicules par jour avec donc une recette de l'ordre de 40 millions au départ sur une base 2011 avec une croissance annuelle du trafic de 0,35 %, c'est quelque chose qui est tout à fait comparable avec ce que nous avons connu sur l'actuel BPNL, qui est même inférieur, je crois, que ce que nous avons connu sur le BPNL. Une croissance annuelle moyenne des tarifs de 2 %. C'est l'augmentation que nous avons maintenant. Et donc, une recette donc qui serait sur, en moyenne sur la période des 30 ans, de 71 millions d'euros courants, avec dans l'hypothèse 2 de 70 000 véhicules par jour, 96 millions d'euros courants en TTC. Donc, dans les deux cas, nous avons une référence donc de tarification qui est relativement modeste puisque c'est la référence actuelle. Et cela permet de projeter d'une manière relativement stable des recettes de péage. Nous avons également intégré les questions de financement du projet avec d'une part des dépenses moyennes d'exploitation donc, avec sur la période, en ramenant donc sur une année moyenne une trentaine de millions d'euros courants TTC, nous avons actualisé bien entendu sur la base de la valeur 2011 le chiffre que je vous annonçais tout à l'heure de 15 à 20 millions hors taxe et donc, ça ferait une dépense en moyenne de 30 millions. Ça, c'est valable quelle que soit, finalement, l'hypothèse de tarification. La tarification n'a pas d'influence sur les dépenses moyennes d'exploitation. Et puis, nous avons également intégré dans notre modèle ce que nous avons appelé les dépenses d'investissement qui sont en fait l'annuité moyenne qui serait nécessaire de rembourser si nous empruntons l'intégralité des dépenses à couvrir ; l'ensemble des dépenses à couvrir étant donc de près de 3 milliards d'euros TTC. On parle de 2,5 milliards hors taxe, mais ça fait 3 milliards TTC. On récupère évidemment une partie de la TVA, enfin,

on récupère la TVA dans les premières années, ce qui permet de procéder à des remboursements anticipés des emprunts. Bref, le montant de l'annuité à rembourser en moyenne sur la période serait de 169 millions d'euros. Ce qui permet ensuite d'avoir, je dirais, une approche moyenne de financement, donc du projet. On reprend les deux hypothèses : l'hypothèse 1, l'hypothèse 2. Prenons peut-être l'hypothèse la moins favorable, la plus prudente, celle sur le trafic de 55 000 véhicules. Nous aurions donc – je reprends les chiffres présentés jusqu'à présent – de 71 millions d'euros par an en TTC, des dépenses d'exploitation moyenne à 30 millions, des recettes nettes moyennes donc de 41 millions, une sorte de marge dégagée par l'exploitation qui doivent ensuite permettre de rembourser les annuités de dette, je dirais, liées aux emprunts nécessaires pour financer l'ouvrage. Et on voit que ce n'est pas un ouvrage qui est rentable puisque, je dirais que la marge dégagée par l'ouvrage de l'exploitation ne couvre que le quart à peu près des annuités de dette. Je précise que c'est à peu près ce qui se passe aujourd'hui sur le BPNL. Donc, c'est quelque chose qui nous a paru être comme une hypothèse raisonnable. La contribution donc moyenne des deux collectivités serait donc de 128 millions d'euros, soit 64 millions d'euros par collectivité dans l'hypothèse donc la plus pessimiste et de 52, vous reportez à la deuxième colonne à la même ligne, au cas où le trafic serait légèrement plus élevé. Et donc, le coût, enfin, le taux de couverture moyenne des recettes globales par les dépenses, enfin, des dépenses globales, pardon, par les recettes globales seraient de l'ordre de 24 % en hypothèse basse et de 38 % (c'est peut-être un peu optimiste) dans le cadre de l'hypothèse haute. Voilà. Alors, je vous projette deux ou trois, enfin, deux... Cette première... Cet ensemble, pardon, de bâtonnets qui en fait, présente dans le temps la répartition des soldes à payer par les deux collectivités locales. Il y a une moyenne donc qui est représentée par la barre rouge et puis vous avez des montants plus ou moins élevés. On voit bien qu'au démarrage, il y a une montée en puissance des investissements et donc, évidemment, la contribution des collectivités est plus basse. Vous avez la période favorable à un moment qui est celle où on touche la recette du remboursement de la TVA et les premières annuités d'exploitation. Et puis après, on revient à quelque chose de plus régulier. Et en fin de période, je dirais, la marge augmentant chaque année et l'emprunt étant supposé fixe, à taux fixe à 50 %, on a pris cette hypothèse un peu plus prudente encore, et bien on voit, je dirais, une contribution demandée aux collectivités qui est tendanciellement orientée, je dirais, à la baisse.

Voilà, et bien écoutez, je crois que j'ai à peu près conclu. Donc, les recettes nettes n'assurent pas malheureusement la totalité du financement du projet, mais, ce n'était peut-être pas forcément l'objectif poursuivi au départ. Et en étant très prudent, la contribution demandée au Grand Lyon et au Conseil général est de l'ordre d'une soixantaine (60 à 75 millions) d'euros dans des hypothèses, je dirais, très prudentes pendant une durée de 38 ans. Voilà. Et ça, ce sont des choses qui relèvent, je dirais, des sources de financement complémentaires dont on a parlé tout à l'heure. On pourra peut-être y revenir au moment du débat si vous le souhaitez.

**Cécile VALVERDE**

Très bien. Merci monsieur, messieurs. Avez-vous des questions ? Une, deux, trois, quatre mains levées pour l'instant. Monsieur au fond, en premier.

### **M. François-Noël BUFFET**

Merci madame. J'aurais une question pour M. QUIGNON. La présentation que vous faites aujourd'hui, on l'a comprend dans le cadre de l'existence à la fois du département et de la communauté urbaine. Mais demain, au moment de la création de la métropole puisque cela a été annoncé et que manifestement, cette métropole sera existante avant même le début du projet du périphérique, quelles sont les approches dans ces nouvelles circonstances sur le plan financier ? Merci.

### **Benoît QUIGNON**

On prend peut-être toutes les questions ?

### **Cécile VALVERDE**

Alors voilà, nous allons prendre plusieurs questions. Ça nous permettra de répondre. Monsieur ? Tous les deux.

### **Denis COLA**

Bonjour, Denis COLA de Saint Genis Sud. Je voudrais revenir sur deux points. Vous avez, M. QUIGNON, vous avez pris la précaution au départ de nous rappeler que l'Anneau des Sciences n'était plus du tout le Top et que c'est un ensemble multimodal, donc qu'il fallait ajouter au coût du périphérique le coût des transports collectifs. Donc, j'ai vu dans votre présentation que vous partiez sur un emprunt sur 38 ans. Je suis un tout petit peu surpris parce que moi, j'avais fait un calcul sur 30 ans, sur 3 milliards d'euros, ça coûte à peu près 175 millions d'euros par an d'annuité. Seulement 3 milliards. Donc, il faudrait pour prendre l'Anneau des Sciences ajouter à peu près un milliard de transports collectifs, c'est-à-dire travailler sur 4 milliards. Donc, ma question est : est-ce que vos calculs comprennent l'ensemble de l'opération ? C'est-à-dire Top + transports collectifs. Autre point, j'ai vu... Bon, vous partez sur des hypothèses de recettes de péages entre 40 et 70 millions. Pour avoir cherché un peu ce que rapportait aujourd'hui le boulevard Nord périphérique, on est à peu près à 26 millions aujourd'hui de recettes. Je suis surpris de l'écart. Pouvez-vous nous expliquer ces deux points, s'il vous plaît ?

### **Bernard THIERRY**

Bernard THIERRY de DARLY. J'aurais souhaité avoir la précision du montant annuel de subvention accordée au SYTRAL. Merci.

### **Bruno BERNARD**

Oui, Bruno BERNARD, conseiller communautaire. Je remercie M. QUIGNON pour sa présentation puisque les documents n'étaient pas... n'avaient pas été remis par le maître d'ouvrage donc on y voit plus clair. Moi, il y a un point sur lequel, qui n'est toujours pas clair, c'est la diapositive en page 13, c'est sur le coût de l'infrastructure routière et les autres coûts puisqu'on n'a toujours aucun détail de ces coûts. Donc, on a une ligne qui est comprise entre 2,2 et 2,5 milliards d'euros. On aimerait quand même savoir comment elle a été calculée et avoir un détail précis de ces coûts puisque l'intérêt du projet ne peut se considérer que par rapport au coût réel du projet. Donc, soit les études ont été faites et dans ce cas-là il faudra enfin les remettre puisque moi, à titre personnel, en tant qu'élu, je les réclame depuis 2008 sans aucun succès, soit les études ne sont pas suffisamment complètes et dans ce cas-là, il faudrait que la Commission du débat public puisse faire procéder à une étude supplémentaire pour être certain du coût de l'estimation. Je rappelle par exemple que sur TEO, on était parti sur 3 milliards et quelques de francs et qu'on a fini à 6 milliards de francs. Merci.

### Cécile VALVERDE

Je vous propose d'essayer de répondre aux quatre questions, messieurs. La métropole...

### Pierre GOFFINET

Si vous voulez, je vais répondre à la première question, à savoir le devenir de ce pro... enfin, pas du projet, le changement qui a été annoncé au niveau des organisations des collectivités. Ce qui est envisagé et que le législateur doit encore confirmer, Monsieur le Sénateur, c'est que la collectivité du département du Rhône est scindée en deux ensembles : un ensemble qui serait un département métropolitain, qui fusionnerait avec la communauté urbaine pour faire une collectivité nouvelle qui serait la métropole. Et puis, le département qui resterait, qui serait essentiellement rural, mais pas totalement et qui serait plus grand en manière de population que la Savoie, par exemple. Eh bien, il est bien évident que les engagements qui sont pris au niveau du département du Rhône et qui concernent l'aménagement de la métropole, enfin, du territoire qui sera demain celui de la métropole, ils vont tout naturellement être hérités par la partie du département qui sera le département métropolitain. Mais, de même que les engagements seront hérités, les ressources qui sont les ressources collectées sur le territoire du département métropolitain seront les ressources de la métropole demain. C'est-à-dire que ces ressources serviront à assurer toutes les compétences que fait aujourd'hui le Département du Rhône sur le territoire de la métropole. Donc, ça sera l'enfance, les personnes âgées, les personnes handicapées. Mais ce sera également dans ce cadre-là les investissements tels qu'ils ont été envisagés dans ce schéma-là.

### Cécile VALVERDE

Une réaction, Monsieur ? Rapidement

### M. François-Noël BUFFET

Excusez-moi de reprendre la parole. Je comprends, M. GOFFINET, ce que vous dites. Ça veut simplement dire que les gens qui habitent la future métropole, l'assiette financière sur laquelle sera pris le prix de l'ouvrage sera bien plus réduite que celle de la partie du département qui sera résiduelle puisqu'évidemment, le département fiscalisait sur l'ensemble du territoire et que là, la future métropole fiscalisera vraisemblablement que sur son propre territoire, première chose. Deuxième chose, compte tenu des autres reprises, j'allais dire, en terme de thématique – le social, vous l'avez évoqué de façon très importante, mais il y a aussi les investissements culturels, le confluent et autre...

### Pierre GOFFINET

Les collègues...

### M. François-Noël BUFFET

Les collègues. Peut-être que cela modifie la donne en termes de capacité financière de la future métropole. C'est ça qui est intéressant... qui me semblerait intéressant, pardon, de regarder de plus près parce que ce n'est évidemment pas sans conséquence me semble-t-il à priori.

### Pierre GOFFINET

Je ne pense pas que ça change fondamentalement la donne dans la mesure où.... Mais ça va être tout le travail qui va être à faire pour construire ces deux collectivités. La construction de ces deux collectivités va prendre le temps de voir comment se partagent et les ressources, et ça, ça ne sera pas un choix, le partage des ressources. Ce sera la réalité des ressources telles qu'elles sont sur le terrain. Mais également les dotations d'État en fonction des compétences des uns et des autres. Et puis comment se partagent les charges entre les deux collectivités. C'est tout le travail qui va être à faire aujourd'hui. Effectivement, il n'est pas fait, il n'est même pas commencé. Il est esquissé seulement. Mais effectivement, on peut se dire qu'il y aura moins de contribuables sur le territoire de la métropole qu'il y en avait sur le territoire de... Mais il y aura aussi moins d'agriculteurs à aider, par exemple. Non, mais après, il faut regarder. Après, il faut regarder et c'est justement tout le travail que nous devons faire entre administrations pour voir comment se présentent les choses.

### Benoît QUIGNON

Sur... Je ne sais pas si on a convaincu M. BUFFET, mais on est prêts à en reparler.

### Bruits salle

Je ne suis pas convaincu puisqu'ils vont rentrer dans la métropole.

**Cécile VALVERDE**

S'il vous plaît, monsieur.

**Benoît QUIGNON**

Le deuxième point, c'est une question qui concernait donc quel était le périmètre des investissements pris en compte dans les tableaux que je vous ai présentés. On a bien pris en compte les tableaux, les dépenses réalisés par, on va dire le Grand Lyon (on ne parle pas de la métropole pour l'instant) en tant que maître d'ouvrage. C'est-à-dire à la fois ceux d'infrastructures directement liés à l'Anneau des Sciences et également les 2 490 millions d'euros dont vous voyez d'ailleurs – j'en profite pour vous les donner – la décomposition d'une part en travaux, d'autre part en maîtrise d'œuvre, d'autre part en foncier et enfin en matière de ce qu'on appelle dégagement d'emprise des travaux donc rendus nécessaires par la réalisation de l'ouvrage. Ah, ben ça a déjà disparu. Ah, voilà. Voilà pour cette réponse-là. Ne sont pas inclus effectivement les mesures d'accompagnement susceptibles d'être prises par le SYTRAL. M. DESCHAMPS tout à l'heure, présentera, je crois, je dirais, la situation du SYTRAL. Et donc, pour l'instant, le SYTRAL est une autorité organisatrice entre guillemets indépendante, cocontrôlée par le Conseil général et par le Grand Lyon. Et donc, nous considérons aujourd'hui que c'est un maître d'ouvrage, je dirais, indépendant qui avec ses financements qui lui sont propres et en particulier avec le versement transport est à même de réaliser ces investissements.

Ensuite, il y a une question sur le montant des dép.. des recettes, pardon, perçues... de péage perçues sur le BPNL. Je précise donc, sur le dernier exercice connu, ces recettes sont de 32 millions d'euros, hein. Et pas de 26 comme on l'a dit tout à l'heure. Voilà, je crois...

**Bernard THIERRY**

Les subventions SYTRAL ?

**Benoît QUIGNON**

Ah pardon. Subventions SYTRAL, donc 19 millions pour le département, 120 millions pour le Grand Lyon chaque année.

**Cécile VALVERDE**

Et la dernière question, c'est le détail des coûts réels.

**Benoît QUIGNON**

Alors, le détail des coûts réels, on a commencé à le donner. On peut aller encore plus loin si vous le souhaitez, mais là, après, je rentre dans des chiffres à la dizaine de millions près, je ne sais pas si... Voilà. Pour l'instant, ce sont quand même des estimations, mais le travail a été fait de manière, je dirais, rigoureuse. On n'en est pas du tout à l'avant-projet bien entendu.

### **Philippe MARZOLF**

Dans ce cas-là, vous ne prenez en compte que la requalification des voies des centres-villes de l'Ouest, 150 millions d'euros, c'est plus...

### **Benoît QUIGNON**

Ça vient en plus...

### **Philippe MARZOLF**

150 millions d'euros ça vient des collectivités locales...

### **Benoît QUIGNON**

Non non, c'est aussi le Grand Lyon et ça vient en plus des 2 490 millions d'euros hors taxe. Donc, on l'a estimé à 150 millions à peu près. Et c'est quelque chose, je le disais tout à l'heure, au regard des programmes habituels d'investissement sur la durée d'un mandat, 150 millions, c'est quelque chose qui est, si j'ose dire, ne le prenez pas comme quelque chose ni de péremptoire, ni de condescendant, mais tout à fait à la hauteur des capacités financières du Grand Lyon dans le cadre de nos programmes d'investissement habituels.

### **Cécile VALVERDE**

Monsieur ?

### **Bruno BERNARD**

Dans votre tableau qui vient de nous être montré, donc qui n'est plus d'ailleurs à 2,2 milliards, mais à 2,490 milliards...

### **Benoît QUIGNON**

Il y a deux hypothèses : une hypothèse à 2,2 milliards, une autre à 2,490 et nous avons fait nos calculs sur les hypothèses les plus défavorables.

### **Bruno BERNARD**

Donc, je reformule ma question : vous avez près de 2 milliards d'euros de travaux, moi je souhaiterais avoir le détail – qui soit porté à la connaissance de ce débat public – le détail de comment on est arrivé à ces 2 milliards d'euros de travaux par échangeur, par tunnel, etc. Voilà.

### **Benoît QUIGNON**

Je n'y vois pas d'inconvénient. Je ne suis pas sûr que ça apporte des... Mais bon, il n'y a pas de soucis.

### **Philippe MARZOLF**

Ce document sera rendu public, donc... Dès qu'on l'aura.

### **Cécile VALVERDE**

Bien. Si vous permettez, nous allons peut-être avancer. Il y avait encore une question ? Une seule nous prenons parce qu'on va se retarder. S'il vous plait, micro. Madame ? À madame. Merci.

### **Monique COSSON**

Bonjour. Monique COSSON, conseillère régionale. C'est justement par rapport à cette question sur le budget de travaux. Par exemple, la semaine dernière, nous avons eu une présentation sur les questions de l'Anneau des Sciences, du Top et des questions environnementales. Il était évoqué notamment que donc, puisque c'était en tunnel, j'ai par exemple posé cette question la semaine dernière, mais nous n'étions pas sur les finances donc je la repose aujourd'hui : puisque ce sera en tunnel, ça voudra dire effectivement au niveau des travaux bouleverser de façon forte toute une partie d'espace naturel dans l'Ouest lyonnais par exemple, avec normalement le fait que donc il faudra reconstituer par la suite tout ce qui est des corridors biologiques et donc aussi de la renaturalisation de cet espace. Alors, pour les coûts environnementaux, je pense que c'est quand même assez grave, mais d'autre part, j'aimerais avoir quand même, avoir des éléments sur les coûts financiers. Et un autre point par exemple, il était évoqué dans le débat public de la semaine dernière, la réunion, les questions de concentration très forte à la sortie des tunnels par rapport aux concentrations de pollution, et donc, les questions de traitement de ces pollutions en interne d'un tunnel nous ont été présentées avec des coûts assez énormes et une efficacité relativement peu importante. Mais du coup, ces questions-là sur ces coûts-là, sont-ils pris en compte dans les travaux et comment ? Ou, ne le sont-ils pas actuellement ? À la limite, est-ce que ça va augmenter de façon forte le chiffre qui nous est donné, l'enveloppe qui nous est donnée ? Ça serait quand même important d'avoir des éléments de ce type-là dans le débat public.

### **Benoît QUIGNON**

Alors, deux ou trois informations : d'abord, le principe de ce projet, c'est bien en particulier pour, je dirais, la version de base qui est l'Anneau des Sciences, donc le circuit le plus court. C'est d'avoir autant que possible des sections enterrées, justement pour limiter les empreintes sur l'espace, je dirais, aérien, hein, en plein air. Donc, normalement, c'est le projet qui réduit au maximum les emprises sur les espaces, les espaces extérieurs. Bien entendu, et le Grand Lyon en a, au travers de la conduite de ses différents projets sur l'agglomération une assez grande expérience, c'est la prise en compte, bien entendu, de toutes les règles en matière de respect de l'environnement, de préservation par exemple des couloirs biologiques. Ces éléments sont pris en compte dans l'analyse du projet tel qu'elle est réalisée aujourd'hui et y compris d'ailleurs dans les budgets. Idem pour la question de la concentration de la pollution dans les coûts d'investissement, mais aussi dans les coûts d'exploitation. Ça, c'est le deuxième point.

Troisième précision, je souhaiterais apporter parce que je en l'ai pas fait jusqu'à présent et je vous prie de bien vouloir m'en excuser, les chiffres que nous vous donnons intègrent un peu la manière d'ailleurs dont M. BONNAFOUS l'avait dit tout à l'heure, une marge d'erreur de l'ordre de 15 % de l'ensemble du projet. Et les 2 milliards 490 millions d'euros intègrent cette marge.

### **Cécile VALVERDE**

Merci messieurs. Nous allons maintenant parler du financement des transports en commun, mais également des coûts de voiture et j'appelle Mme Patricia VARNAISON REVOLLE et M. Raymond DESCHAMPS, Directeur du SYTRAL. Merci. Madame VARNAISON, à vous.

### **Patricia VARNAISON REVOLLE**

Est-ce que vous pouvez mettre au début, s'il vous plait, la présentation. Merci. Oui, donc en fait, moi je vais vous donner plutôt, vous parler à un niveau plutôt national et vous donner des ordres de grandeur sur le coût des modes de transport et puis sur le financement des transports collectifs urbains en France.

Alors, je voulais d'abord faire un petit préambule pour dire que la question des données financières, quand on parle de données financières, c'est souvent des données qui sont compliquées à travailler : il y a beaucoup de chiffres, il y a beaucoup de règles derrière. C'est souvent difficile d'isoler de façon précise ce qu'on voudrait effectivement mesurer et rendre compte. Et c'est un peu pour ça que si vous regardez des exploitations d'une même base de données, selon les acteurs et la façon dont ils les prennent en compte, des fois, on peut avoir l'impression que les coûts sont différents, mais c'est simplement qu'on n'a pas très bien regardé à quoi ils correspondaient et ça rend toujours dans le dialogue les choses difficiles. Un deuxième point sur lequel je voudrais attirer votre attention, c'est que globalement, on a plus de données sur les coûts des transports collectifs urbains que sur les autres transports collectifs ou que sur le coût d'utilisation de la voiture. Notamment du fait qu'en transport collectif urbain, il y a depuis assez longtemps une contractualisation qui est faite entre les autorités organisatrices et les transporteurs. Et donc, on a souvent une

certaine focalisation sur le coût des TC urbains parce qu'en fait, on a plus d'information. Et donc, le grand... ce que je voudrais surtout que vous reteniez, c'est que par rapport aux chiffres que je vais vous présenter, il faut les prendre plus comme des ordres de grandeur que comme des valeurs absolues.

Alors, un premier élément donc, qui est lié aux enquêtes que fait l'INSEE sur la consommation des ménages, c'est que depuis assez récemment, les Français dépensent plus pour se déplacer que pour se nourrir. Donc, le poste de dépenses pour la mobilité est passé en deuxième position juste après les dépenses de logement et avant les dépenses alimentaires. Donc, il représentait en 2010 14 % des dépenses des ménages en moyenne, c'est bien entendu des moyennes (il y a des gens qui sont bien au-dessus, d'autres qui sont en dessous). Les ménages dépensaient environ 5 830 euros par an pour se déplacer. Et dans ces 5 830 euros, il y en avait 85 % qui étaient pour leur voiture, donc : acheter la voiture, payer l'assurance, payer l'essence, les péages, etc. Et puis 15 % qui étaient pour les transports collectifs, mais tous les transports collectifs, c'est à dire y compris les voyages à l'étranger en aérien, le transport par train ou les transports collectifs urbains. Alors, si on reprend maintenant 85 % de 5 830 euros, ça fait presque 5 000 euros pour les voitures. Et là, ça se partage en à peu près trois tiers : 35 % pour tout ce qui est frais fixes, c'est-à-dire l'achat de la voiture et l'assurance ; 30 % pour tout ce qui va être entretien et réparations ; et puis 35 % pour tout ce qui est carburant, péages, stationnement ou éventuellement location d'une voiture.

Un autre élément important, c'est qu'en général, les Français ne savent pas ce que leur coûte leur voiture. Donc, c'était l'université de Bordeaux qui avait fait une recherche sur ces questions et qui montrait que 58 % des automobilistes n'ont aucune idée de ce que leur coûte leur voiture. Si on leur demande spontanément comme ça, et bien ils ne savent pas répondre. Et l'autre élément intéressant, c'est que quand ils en ont une idée et qu'ils répondent, en général, ils sous-estiment dans un rapport de quatre le coût réel de la voiture. Donc, ils sous-estiment quatre fois le coût de la voiture. Donc, si on fait... si on donne des ordres de grandeur de coût d'utilisation de la voiture, si on reprend dans les enquêtes toujours de l'INSEE, on peut dire que par rapport à une voiture, pour une voiture française, le coût annuel moyen d'utilisation de la voiture, c'est-à-dire que là, on a enlevé tout ce qui était achat, assurance, pour avoir une comparaison uniquement sur les dépenses qu'on a l'impression de faire, mais qui sont minimisées, c'est à peu près 2 500 euros par an et par voiture. Et en dessous, vous avez le chiffre de 300 euros qui est un coût moyen d'un abonnement annuel plein tarif aux transports collectifs urbains. Alors, évidemment, ce coût moyen, c'est sur l'ensemble des réseaux français. Donc, il y a des réseaux qui sont un peu plus petits qui vont être plutôt à 200, d'autres qui vont être plutôt à 400. Mais comme vous considérez que c'est un plein tarif, si vous prenez par exemple une famille de quatre personnes, si dans cette famille, vous avez deux actifs, ben, s'ils sont tous les deux actifs, ils vont avoir un remboursement par l'employeur de la moitié de l'abonnement. Donc, en fait, ça va leur coûter 300 euros pour les actifs. Et puis s'il y a deux jeunes, en général, le prix, il est à peu près de la moitié, donc ça va leur coûter au total 600, peut-être 800 euros par an. Donc, vous avez un coût qui est beaucoup moins important que celui de la voiture, et pour autant, les gens n'en ont pas conscience.

Alors, maintenant on a regardé quel était le coût pour les individus si on regarde quel est le coût des modes de transport pour la collectivité. Alors là, c'est beaucoup plus difficile à appréhender. On en aurait une idée plus fine si on avait des comptes déplacements locaux qui étaient réalisés, mais même s'ils ont été rendus obligatoires par la loi, ben... il y en a très peu qui sont faits. Bon, sans doute aussi parce que c'est assez compliqué à faire. Du fait d'abord que le coût public de la voiture, il est dispersé entre différents maîtres d'ouvrage. La route, puisque vous pouvez avoir des routes qui sont réalisées par l'État, d'autres par le Département, d'autres par une communauté urbaine, voire une commune. Un autre élément c'est qu'une route ou une rue, ça sert au transport des voitures, mais ça sert aussi au transport des bus, des vélos, des piétons. Si on n'a pas de réseau routier, on ne peut pas faire de réseau de transport collectif. Donc, c'est assez compliqué d'attribuer des dépenses aux modes.

Et ensuite, donc, le dernier élément donc, j'en ai déjà parlé tout à l'heure, donc le coût des transports collectifs urbains il relativement bien connu du fait de la contractualisation du service, mais tout à l'heure, on a parlé de plusieurs paradoxes : il y a un certain paradoxe dans le financement des transports collectifs urbains, c'est que dans le système tel qu'il est fait aujourd'hui en France, ben, plus on fait des transports collectifs, aujourd'hui on arrive à avoir plus de clients, et pour autant, ça coûte plus à la collectivité parce que même si on améliore des rapports, des ratios de recettes sur demandes avec une meilleure couverture, ben le déficit d'exploitation lui, qui sont les dépenses moins les recettes, il a tendance à augmenter. Donc, je pense que Raymond DESCHAMPS pourra en parler encore, l'illustrer sur Lyon si besoin. Alors, tout ça, ça vient en partie du fait que les transports collectifs urbains, ils ont eu un rôle social et ils ne sont pas simplement faits (en tout cas en France) pour transporter les gens. Alors, je voulais juste rappeler quelques éléments d'histoire : dans les années 50, les transports collectifs urbains, ils étaient rentables et en partie parce qu'il y avait très peu de voitures. Le parc automobile en France, il était inférieur à 3 millions de véhicules. Aujourd'hui, on en a plus de 35 millions. Et donc, en fait, pour se déplacer, ben c'était un des moyens principaux de déplacement et les gens étaient prêts à payer et ils payaient le prix que ça coûtait. Donc c'était rentable. Ensuite, ben le développement de la voiture, il a conduit progressivement à l'équipement des ménages et à une désaffection des transports collectifs qui a fait que, petit à petit, les pouvoirs publics ont été soumis à contribution et puis comme les transports collectifs étaient dans les années 70 par exemple essentiellement pour les gens qui ne pouvaient pas avoir de voiture, ben ils ont revêtu un caractère social. D'où des tarifs plus bas à visée sociale et financés par la collectivité publique. Alors, depuis les années 90, l'offre a beaucoup augmenté sur l'ensemble des réseaux français, en particulier dans la dernière décennie. Et on a eu une réponse de la clientèle assez importante avec des nouveaux clients qui ne sont plus des captifs des transports collectifs. Et aujourd'hui, on n'a pas du tout... on n'a pas résolu cette équation des questions de financement, mais la question de la tarification sociale fait débat en France et dans plusieurs réseaux. Et notamment, le côté... ce côté social et le fait de l'attribuer à tout le monde ou de l'attribuer en fonction des niveaux de salaire, et là, certaines collectivités parlent de « tarification solidaire ». Voilà. L'idée étant par exemple, ben quand on attribue par exemple des tarifications au statut ben à des jeunes, à des étudiants ou quand on fait un remboursement par l'employeur d'une partie de l'abonnement, ben est-ce qu'on fait

exactement le même tarif à celui qui gagne 2 000 euros par mois ou à celui qui va en gagner 6 000 ou 7 000 ?

Donc maintenant, je voulais vous parler de façon plus globale du financement des transports collectifs urbains en France. Et ce que je vous propose, c'est de regarder de façon différenciée le cas de la région Île-de-France et puis le cas des 230 réseaux urbains de province. Alors, si on regarde d'abord la question des dépenses d'exploitation : donc là, vous avez à peu près sur une dizaine d'années et calculée selon les mêmes méthodes l'évolution des dépenses d'exploitation. Donc, ce que vous voyez, c'est que sur une décennie, vous avez eu à peu près en province 32 milliards consacrés aux dépenses d'exploitation et 58 milliards en Île-de-France. Donc, il y a un poids de l'Île-de-France qui est très fort. Et surtout, ce que vous voyez c'est que vous avez une pente d'augmentation qui est assez forte, que ce soit en province ou en Île-de-France. Alors, pourquoi ces augmentations des coûts de fonctionnement des réseaux ? C'est en partie parce qu'il y a eu une hausse importante de l'offre. Alors, d'une part parce qu'en province notamment, il y a eu un élargissement des périmètres de transports urbains qui a été important. Mais aussi parce qu'on a remplacé des lignes de bus par des lignes de tramway et que même si le différentiel de coût au kilomètre est un petit peu plus fort pour le tramway, c'est aussi parce que quand on met une ligne de tramway, on a une offre en général qui est plus conséquente en fréquence et en amplitude horaire que sur les lignes de bus qui préexistaient. Un autre facteur très important, c'est la baisse de la vitesse notamment dans les centres qui fait qu'on est obligé de mettre plus de chauffeurs pour... plus de bus pour garder la même clientèle. Et puis durant cette période, il y a eu aussi des mesures sociales qui comme le passage aux 35 h ou des questions de retraites qui ont augmenté les coûts. Alors, si on regarde... on ajoute maintenant à ces finances, enfin, à ces dépenses d'exploitations les dépenses d'investissements, donc là, on voit qu'il y a eu des dépenses d'investissements plus fortes en province avec 16 milliards d'euros investis en province sur les transports collectifs et seulement 13 milliards en Île-de-France. Alors, ce que vous voyez aussi qui est intéressant pour la province et qu'on ne voit pas sur l'Île-de-France, c'est que vous voyez que les dépenses d'investissements suivent des cloches qui sont liées en fait tout simplement aux mandats municipaux puisqu'en général, ça suit le mandat : on s'arrange toujours pour que les lignes soient inaugurées juste avant les élections suivantes. Ça, c'est assez normal. Et ces coûts sont aussi liés au fait que durant cette décennie, par exemple, vous avez eu en France un doublement des villes à tramway et un triplement des kilomètres de tramway réalisés en France.

Alors, maintenant, je vais vous présenter – vous voyez, ces sommes là, vous avez... les barres représentent les sommes coût d'exploitation + coût d'investissement. Et donc, maintenant ce que je vous propose, c'est de regarder ces grandes barres : ben qui paie quoi dans ces dépenses. Alors, tout d'abord, sur la décennie, on voit la contribution des ménages. Donc, vous voyez qu'elle est quand même relativement faible et elle représente sur les réseaux de province 17 % des besoins de financement des réseaux de province et 28 % en Île-de-France. Si on regarde maintenant la contribution des employeurs, alors à la fois par le versement transport et en Île-de-France parce que ça existe depuis bien plus longtemps qu'en province : la contribution des employeurs au remboursement d'une partie de la Carte Orange, là, on voit que c'est relativement équivalent entre la province et l'Île-de-France puisqu'on est à 43 et 45 %. Et puis si on regarde la part des collectivités locales, donc là, on

voit qu'on a une contribution beaucoup plus forte en province : de 26 % contre 14 % en Île-de-France. Bon, c'est sans doute aussi lié en partie au fait que la contribution des ménages est plus faible en province. Et puis ensuite donc, vous avez d'autres contributions qui sont liées à d'autres... d'autres financeurs. Et puis vous avez en tout petit l'État qui a une contribution plus petite. Donc, vous voyez aussi quand même ce que j'ai oublié de dire sur la région Île-de-France que la contribution des collectivités, elle est par contre en augmentation assez importante, notamment depuis la création du Stif.

Alors, qu'est-ce qu'on peut dire globalement sur le financement des transports collectifs ? On a probablement des années difficiles à venir du fait notamment d'une crise du financement, de la crise économique, du fait aussi du paradoxe DTC dont je vous ai parlé tout à l'heure : ce n'est pas parce qu'on a du succès, qu'on a de la clientèle qui est au rendez-vous que du point de vue financier ça suit de la même façon. Ça sera difficile aussi parce qu'on a une partie de la population qui pourrait devenir vulnérable, notamment à l'évolution par exemple du prix des carburants. On avait fait au niveau du CERTU une rapide étude sur l'aire urbaine de Lyon qui montrait que 18 % des ménages de l'aire urbaine consacrent plus de 20 % de leur budget pour leur mobilité quotidienne. Donc, c'est des seuils qui sont assez importants. Et donc, les questions qu'on peut poser, c'est : est-ce qu'il y a un nouvel équilibre financier à trouver ? Est-ce que c'est par des nouvelles sources de financement ? Est-ce qu'on doit réinterroger la part des usagers ? Parler de tarification solidaire ? Et puis quand on parle de nouvelles sources de financement, il faut peut-être aussi penser à des questions de rationalisation de l'offre et d'avoir le bon mode au bon endroit. Voilà rapidement.

### Cécile VALVERDE

Merci. Nous allons tout de suite passer à la parole à M. DESCHAMPS et nous prendrons après deux trois questions. Nous sommes en retard, excusez-nous.

### Raymond DESCHAMPS

Très bien. Je vous ferai tout d'abord un panorama rapide en fait du réseau lyonnais. Si je peux avoir le PowerPoint ? Merci. Alors, rapidement, à Lyon, on a un réseau en fait qui est extrêmement important puisque c'est le premier réseau en fait si on sort effectivement donc l'Île-de-France. Voyez qu'il y a quatre lignes de métro avec en fait 30 km de tunnels. On a à Lyon, vous savez deux collines donc on a deux funiculaires. Un réseau tramway récent qui date de 2001. À ce jour, on a cinq lignes de tramway pour un total de 52 km. Donc, un réseau tramway qui est extrêmement important. On a historiquement à Lyon également des trolleybus. On aujourd'hui neuf lignes de trolleybus soit 131 donc véhicules et puis bien sûr, de manière traditionnelle, dans les transports en commun, on a un réseau en fait, bus avec en fait 1 000 bus et à peu près donc 121 lignes de surface et 141 lignes pour les transports scolaires.

Maintenant, sur le financement, quelles sont aujourd'hui nos recettes ? Le premier contributeur, voyez que c'est le versement donc transport qui représente à peu près 35 % de nos ressources. Alors, qu'est-ce que nous appelons transport ? C'est la partie effectivement

que paye chaque employeur public ou privé dès lors qu'il a plus de neuf salariés. Aujourd'hui, le public représente à peu près 30 à 35 % en fait de ce financement et les privés, aux alentours de 65 %. Après, ce sont les clients en fait du réseau qui représentent 28 % pour un montant de 214 millions d'euros. Ce sont les chiffres en fait récents pour le budget en fait 2013. Donc là, pour l'essentiel, c'est la tarification effectivement du réseau de Lyon qui est une tarification qui est très très basse en fait pour tout public. L'abonné, je dirais standard va payer en fait chaque mois 55 euros pour se déplacer en fait sur l'ensemble du réseau. Donc tout le monde confondu, contrairement à Paris où à Paris, dès qu'on change de mode, on paye un prix en fait différent, supplémentaire. À Lyon, ce n'est pas le cas. Quand on est donc étudiant, on paye la moitié de ce prix-là. Et quand on est dans une situation effectivement financière difficile, on va payer un abonnement de l'ordre de 6,80 euros. Donc, une palette très très large en fait qui recouvre l'ensemble des publics. Après, il y a les participations effectivement de nos collectivités mandantes : le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône. Donc, ces contributions représentent 20 % de nos ressources. Le Grand Lyon va apporter en 2013 à peu près 125 millions d'euros et le Département, de son côté, à peu près donc 20 millions d'euros. Donc ça, en fait, c'est l'impôt, je dirais des contribuables. Après, il y a une petite part infime de l'État comme disait Mme VARNAISON effectivement qui au fil du temps malheureusement s'amenuise puisqu'on voit que ça va représenter en 2013 moins de 2 %. Pour votre information, en 1975 à 80, quand à Lyon se construisaient les lignes A et B du métro, à l'époque, l'État apportait 50 % du financement. Donc vous voyez, on en est aujourd'hui en fait à peine à 2 %. Après, on a effectivement également des recettes diverses qui sont avant tout, pour la grande majorité, des recettes liées à la publicité sur notre réseau. Publicités que vous pouvez voir sur les autobus ou dans nos stations en fait de métro. Et puis après, pour le reste : équipement, pour tout ce qui est équipement, on va emprunter et on prévoit en 2013 d'emprunter de l'ordre de 100 millions d'euros pour pouvoir financer effectivement l'ensemble du budget qui s'évalue donc à peu près donc à 762 millions d'euros. Alors, là, je vous ai mis un tableau qui est à mon avis intéressant, qui reprend en fait l'évolution des ressources sur deux grandes périodes. Première période : 2001-2008 que je qualifie moi de période « avant la crise ». Vous savez qu'en 2009, il y a eu une crise importante qu'on qualifie de crise des subprimes qui vient de nos cousins donc américains qui a vraiment en fait, a été un séisme sur le plan en fait mondial qui fait qu'aujourd'hui les ressources sont extrêmement rares et qu'on est tous dans une crise financière en fait importante. De deux grandes périodes. Sur la première période (2001-2008), on voit que le versement transport s'est accru de 4 %, les recettes du réseau de 5,8 %, et la participation des collectivités locales de l'ordre de 1,8 %. Alors, ce qui est intéressant c'est de comparer ça en fait à d'autres ratios. On peut regarder effectivement. Concernant par exemple la hausse donc des recettes qui est de 5,8, il fallait comparer en fait à l'augmentation des prix. Donc, les prix, c'est IPC, l'indice hors tabac qui sur la même période – ces évolutions donc annuelles – a été de 1,7 %. Donc on voit finalement qu'à Lyon, le rendement des recettes est extrêmement intéressant et il est dû uniquement en fait à l'extension de l'offre. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire effectivement que sur la période 2001-2008 à Lyon, on a mis des investissements importants en service. Donc T1, T2, T3. Le prolongement en fait du métro B à Gerland, le prolongement du métro A à La Soie. Ce qui veut dire que les choix politiques qui ont été faits sont des choix

effectivement pertinents puisque ça a permis effectivement de rendre service à la population. La population a adhéré en fait aux transports en commun pour être bien clair. Et ça répond à la question de M. MURARD. Donc, aucune pression sur le client. Il n'y a aucune pression sur le client, il faut être bien clair puisqu'on répercute strictement en fait la hausse des prix et le gain qu'on tire en fait sur les recettes, c'est bien lié effectivement à une offre qui est en adéquation avec les clients. Ce qui veut dire que les décisions politiques qui ont été prises, ce sont les bonnes. Sinon, effectivement, on aurait des ratios qui seraient bien différents. Pour le versement transport, on voit effectivement que sur la même période (2001-2008), il s'est accru de 4 %. Et là, on le compare en fait au produit intérieur brut, le PIB effectivement. Et on voit qu'en France, il a évolué de 3,8 %. Là encore, ça veut dire quoi ? Ça veut dire que le PIB entre guillemets du Grand Lyon qu'on ne connaît malheureusement aujourd'hui pas, il est sensiblement meilleur effectivement que le PIB national puisque l'assiette du versement transport s'est accrue. Et c'est encore plus vrai quand on prend la période 2009-2012 parce que là, on voit que le versement transport s'est accru de 2,1 % par année, et le PIB simplement de 0,8 %. Alors certes, on a estimé en fait 2012. Mais 2012, on y est. Aujourd'hui on est le 17 décembre donc très franchement, on n'est pas très loin effectivement des résultats qui seront donc réels. Donc, là encore, on a en fait une chance importante dette équipements qui est extrêmement en fait dynamique et ça, ça permet effectivement quelque part de doper nos ressources. Pour les clients, là encore, on voit que l'évolution annuelle a été de 5,9 pour en fait une hausse des prix de 1,5 %. Là encore, ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'on a continué en fait à investir de manière donc importante avec la mise en service en fait de la ligne T3 qui rejoint en fait sur la grande banlieue l'Est mais qui va jusqu'à en fait à Meyzieu Z.I. On a également fait le premier tronçon de la ligne T4 entre Les Minguettes et puis Jet d'Eau pour les connaisseurs de notre cité. On a également en fait mis en service la ligne C1 en trolleybus qui va donc de Part-Dieu jusqu'à Caluire. La ligne C2, toujours trolleybus, qui va de Part-Dieu jusqu'à en fait Rillieux. Là encore, une réponse pour nous intéressante. Des très bons choix puisque les clients sont effectivement au rendez-vous. Donc, je dirais que c'est vraiment lié, me semble-t-il à un très bon choix politique qui a été fait en fait par les élus de l'agglo lyonnaise pour être bien clair. Donc, je pense que ça va répondre effectivement à la question de M. MURARD qu'il a posée en première partie de ce débat.

Donc, après, donc, les recettes, maintenant : les dépenses. Donc, la dépense principale, c'est bien sûr l'exploitation de notre réseau. Le réseau à Lyon est un réseau qui est très très vaste. Aujourd'hui, ça représente 52 % de nos frais (pratiquement 400 millions d'euros), ce qui veut dire que tous les jours, on verse plus d'un million d'euros en fait pour gérer ce réseau. Après, il y a les dépenses d'équipement qui seront de l'ordre de 205 millions d'euros (à peu près 27 % du budget en fait 2013) et puis on a une dette, je vais y venir un peu après. Cette dette, on doit effectivement rembourser en fait son capital et également les taux d'intérêt et tout ça va représenter à peu près donc 19 % de l'ensemble de nos charges de fonctionnement. Alors, un point important concernant le transport en commun, c'est un métier qui est extrêmement, je dirais, complexe. Et même, à la limite, on pourrait dire que c'est presque un métier, si j'osais dire le terme : suicidaire. Pourquoi ? Parce que plus on produit, si vous voulez plus on perd d'argent. C'est comme si demain on disait : écoutez, on va produire en fait de l'eau, voilà. Un litre d'eau, il va nous coûter en fait 1 euro et on va le vendre 0,50.

C'est vraiment un paradoxe. C'est-à-dire que plus on va produire de l'offre, plus malheureusement en fait, ça va nous coûter en fait très cher. Là, vous avez simplement en fait ce qu'on appelle le D-R, c'est-à-dire les dépenses du réseau moins les recettes. Et voyez qu'en 2001, la contribution du SYTRAL, dépenses moins recettes, donc le cash qu'il faut trouver pour pouvoir financer le déficit, c'est vraiment le terme, de l'exploitation du réseau était de 153 millions d'euros. Et en 2013, ça sera en fait 185 millions d'euros. Donc le réseau, il faut le savoir, plus on l'étend, plus effectivement ça coûte en termes effectivement de frais d'exploitation. Et il faut reconnaître qu'à Lyon, on a en fait un R/D, donc les recettes sur dépenses, qui est légèrement supérieur à 50 % alors qu'aujourd'hui, sur l'ensemble de la France, il est de 35 %. Et quand je compare en fait – ça ce sont des données du GART – ils ont fait une comparaison entre 2000 et puis donc 2011 ; sur le réseau français, effectivement, de notre taille, y compris bien sûr Lyon, en 2000, le ratio était de 46 %. En 2011, il est de 35 %. Et à Lyon, en 2000, il était de 39,9 % et en 2011, il a été de 51 %. Et malgré ça, effectivement, on doit financer de manière importante le déficit. Donc, ça, c'est vrai que quelque part, produire et vendre à un prix inférieur, ça coûte effectivement très très cher à la collectivité parce que ce sont des fonds, en fait publics.

Alors, le SYTRAL, avant tout bien sûr, nous sommes aussi un très gros investisseur. Il ne faut pas oublier qu'en 1999, en fait en 2000, à Lyon, il n'y avait aucun tramway. Aucun. Donc, on a fait depuis en fin 2001, la ligne T1, T2, T3, T4, T5. Et on a prolongé effectivement donc deux lignes de métro et on a créé en fait trois lignes de trolleybus. Donc, le patrimoine qui était en 2001 de 2 400 millions d'euros passera en fait en 2012, au 31 décembre, donc dans une quinzaine de jours à pratiquement 4 milliards d'euros. Donc, ce qui veut dire qu'en gros, sur en fait un peu plus de dix ans, l'investissement a été extrêmement en fait important. En fait, sur deux mandats, on sera à peu près à 2 100 millions d'euros.

Ce qui est également intéressant à remarquer, c'est la dette puisqu'on va donc bien sûr, on emprunte. Et en 2001, nous avons une dette qui était voisine de 1 300 millions d'euros. Et à la fin de 2012, on aura une dette qui sera voisine de 1 200 millions d'euros. Alors, des fois, en tant que citoyen, je me prends à rêver un petit peu en me disant : ah... si nos gouvernements en fait nationaux étaient aussi sages que nos gouvernements locaux, eh bien on serait effectivement bien heureux et pas dans la panade où on est en fait aujourd'hui.

Donc, je tenais effectivement à le souligner. Ce qui veut dire que pour nous effectivement, un des points donc importants, tout à l'heure M. QUIGNON disait effectivement que dans les perspectives du Grand Lyon, il prenait en compte des ratios importants de gestion. Ce qu'on fait également donc au SYTRAL. Notre président, M. RIVALTA y tient de manière essentielle, on a un ratio effectivement qui également nos capacités à nous endetter si demain on ne faisait plus aucun investissement. Et actuellement, nous sommes en fait à sept années. En 2001, on était à peu près donc, à l'époque à 14 ans. Ce qui veut dire qu'aujourd'hui, effectivement, nous avons une situation financière qui est extrêmement saine, sanctionnée par une très bonne note puisque nous sommes « ratés » effectivement et on trouve aujourd'hui encore en fait des emprunts à des taux qui ne sont pas trop prohibitifs.

Quand on regarde un petit peu ce qu'on a fait sur les dix ans en arrière, on voit qu'en moyenne annuelle, on a investi 175 millions d'euros par année, soit effectivement les 2 100 dont je vous parlais en fait sur deux mandats. Dans les 175 millions d'euros, il y a également 45 millions d'euros d'investissements en fait récurrents. Puisque le patrimoine est

important, il nous faut en fait le renouveler. Il faut savoir également que nous sommes investisseur en fait long-terme, sachant que les tunnels s'amortissent par exemple sur 40 ans, le métro sur... pardon, les tunnels sur 100 ans, les métros : 40 ans, le tramway : 30 ans et les trolleybus sur 20 ans et les bus : 15 ans. Donc avant tout, un investisseur effectivement long. Et quand on regarde nos ratios, ils sont plutôt effectivement aujourd'hui extrêmement confortables. Sur le financement, rapidement, c'est simple. SYTRAL aujourd'hui autofinance depuis quasiment 12 ans 41 % en fonds propres ses équipements. Et puis 59 % en fait par la dette.

Maintenant, peut-être rapidement, je vous ai fait effectivement là trois slides intéressants qui donnent le coût en fait de 10 km de trolleybus, de tram et de métro. Donc, sur le trolleybus, quand on fait 10 km, vous voyez, ça coûte à peu près donc en investissement, partie infrastructure, matériel roulant, à peu près donc de l'ordre de 100 millions d'euros par année. De 100 millions d'euros, pardon. Par contre, il ne faut pas oublier que chaque année en fait, cet investissement-là va nous coûter en frais de gestion 10 millions d'euros. Et ça correspond en fait à une clientèle qui se situerait, je dirais entre 30 et 60 000 clients. La capacité en fait à transporter. Concernant maintenant le tramway, donc le même principe : le coût sur en fait dix ans. Donc là, on est en investissements purs à 246 millions d'euros. Les infras, donc : 200 millions. C'est de l'ordre de 20 millions en fait au kilomètre. Matériel roulant : 46 millions d'euros. Et par contre, le coût derrière, de gestion effectivement de ce bien, ça représente 20 millions d'euros par année. Et là, on n'est plus sur une durée en fait de 38 ans comme l'Anneau des Sciences. On est sur des durées effectivement qui sont extrêmement longues. Enfin, concernant le métro, là, les sommes sont plus conséquentes parce que 10km, c'est l'équivalent de 1 500 millions d'euros pour l'infrastructure ; matériel roulant : 140 millions d'euros, donc au global : 1 640 millions d'euros. Et là, en coût de fonctionnement annuel, on est supérieur à 100 millions d'euros. Ce qui veut dire que demain, si on fait 10 km de métro, effectivement, il faut prévoir 100 millions d'euros effectivement de ressources nouvelles pour pouvoir effectivement les financer à long terme. Donc, j'avais, je crois, 15 minutes. Je vais conclure rapidement...

### Cécile VALVERDE

S'il vous plaît.

### Raymond DESCHAMPS

Madame, je vois effectivement vos gros yeux. Donc, aujourd'hui qu'est-ce qu'on peut dire ? On peut dire que le SYTRAL en fait a les moyens de financer les mesures d'accompagnement TC de l'Anneau des Sciences. Donc, le montant estimé est de l'ordre de 800 à un milliard d'euros, soit pour nous sur deux mandats, c'est à peu près 65 millions d'euros à mettre en rapport avec nos 175 millions d'euros. Donc pour nous, effectivement, ce n'est pas du tout un souci majeur. On saura faire le cas échéant. Et ce qui est important de retenir également, c'est que pour le financement des transports en commun, en dehors de l'investissement effectivement, ce qu'il faut retenir, c'est grosso modo en fait, chaque année, les coûts de gestion sont de l'ordre de 10 % de l'ensemble des coûts d'investissement.

**Cécile VALVERDE**

Merci. Avez-vous des questions ? Deux questions. Très bien. Deux messieurs.

**Maurice ABEILLE**

Maurice ABEILLE, Lyon Métro-Transports Publics. Alors, j'avais deux questions très courtes : l'une à Mme VARNAISON, c'est sur la contribution des ménages. Est-ce que ça inclut la recette, ce que paye l'utilisateur plus ce que finance la collectivité ? Ou c'est ce que paye l'utilisateur ? Parce que ça surprend de voir que les Parisiens payent plus que les Lyonnais en moyenne alors qu'on véhicule l'idée que le provincial paye beaucoup plus que le Parisien pour ses transports.

**Patricia VARNAISON REVOLLE**

Non non, c'est bien la contribution des ménages. Donc, ce sont les recettes des usagers.

**Maurice ABEILLE**

Ah oui ? Et pas par les impôts dans le cadre de la collectivité ?

**Patricia VARNAISON REVOLLE**

Non.

**Maurice ABEILLE**

Bon, ben c'est un peu surprenant, mais...

**Patricia VARNAISON REVOLLE**

Les impôts, c'est dans la part collectivité.

**Maurice ABEILLE**

Oui oui, d'accord. Et à M. DESCHAMPS, j'avais une question. Pour essayer de sortir de ce cercle vicieux du transport collectif, est-ce qu'on n'essaie pas de faire des hypothèses où on réintégrerait les externalités dans le coût de fonctionnement, enfin le coût pour la collectivité du transport public ? Ce qui ramènerait à un coût, enfin à un différentiel, mais certainement nettement plus faible des transports collectifs et ce qui... ramené par rapport à la voiture. C'est-à-dire de ramener la non-pollution générée par le fait que l'on se déplace en transports publics à un gain de coût pour la collectivité non négligeable et donc, il faudrait pouvoir réintégrer ces éléments-là dans le calcul pour essayer de montrer qu'on peut sortir

de... Que la collectivité est non pas l'entité SYTRAL peut se sortir de ce cercle vicieux du financement des transports publics.

Et puis, dernière chose : j'ai compris que comme ce n'était pas un effort très important du SYTRAL de financer en fait le scénario de base de l'Anneau des Sciences, il peut faire donc un effort supplémentaire non négligeable si on envisageait une solution tout transports collectifs.

### Raymond DESCHAMPS

Alors, M. ABEILLE, sur le premier point, effectivement, au niveau des externalités, vous n'avez pas tort. Le seul problème de fond c'est que un euro, c'est un euro. Quelque part, aujourd'hui nous finançons effectivement nous un déficit. Qu'on dise que ce déficit-là contribue effectivement à moins polluer la ville, c'est vrai. Mais malheureusement, c'est nous qui le finançons. C'est ça. Donc, depuis très longtemps on tourne autour des financements donc entre guillemets du futur. Chacun dit effectivement : pourquoi ne pas faire payer une part du foncier ou autre ? Mais quand on regarde concrètement, vous avez vu, le déficit actuellement est de l'ordre de 185 millions d'euros. Il sera dans quelques années de 100 millions d'euros. Il est là. Il faut bien le financer. Après, qu'on dise effectivement que ça fait des économies par ailleurs, malheureusement, le SYTRAL doit effectivement le payer. Sauf à trouver des financements effectivement, je dirais par ailleurs. Sur le deuxième volet de votre question, concernant effectivement donc là le plan de mandat, le SYTRAL travaille dans le cadre effectivement d'un plan de mandat qui est voté en fait par nos élus. Ce plan de mandat, enfin, s'inspire de manière importante en fait du PDU de 1997. Aujourd'hui, il y a beaucoup de choses qui ont été faites. Il reste encore des investissements importants et SYTRAL aujourd'hui s'inscrit effectivement dans ce plan-là. Voilà. Et en tout cas, ce qui est sûr c'est que dans tous les cas si demain on avait des scénarios en fait tout essai, eh bien, nous serions malheureusement incapables à terme de les financer parce que vous voyez bien que tout de suite, on va croire de manière significative. Sachant qu'un des sujets de fond également, c'est que quand on est dans un réseau de transport moderne, c'est quoi ? Quand on est dans l'hyper-centre, on peut dire qu'on a une certaine rentabilité. On le voit bien. Dans l'hyper-centre, vous avez quoi ? Vous avez du métro (A, B, D) avec des lignes qui transportent tous les jours, le métro D, si vous ne le saviez pas, c'est à peu près 250 à 300 000 personnes par jour. C'est considérable. Et A et B, ce n'est pas loin. Quand on va partir effectivement à l'extérieur, là, les ratios R/D sont bien moins intéressants. Voyez, en centre-ville, on peut être proche quasiment de 1. Et dès qu'on s'éloigne, on va arriver tout de suite effectivement à 0,50 ; 0,30 voire 0,10. Donc aujourd'hui, le vrai sujet c'est que le SYTRAL serait en fait incapable de financer un scénario si vous voulez, qui sort de l'hyper-centre parce qu'on n'aurait pas les moyens effectivement de le supporter.

### Jean MURARD

Bon, Jean MURARD, association Déplacement Citoyen. Première chose, M. DESCHAMPS, une observation, après, une question. L'observation, c'est que, enfin, je l'ai dit l'autre jour à la

réunion des solutions alternatives, c'est qu'avec ses 30 km, le métro représente à peu près la moitié des voyages, c'est-à-dire les montés dans les engins de transports en commun tous les jours et que, vous ne l'avez pas dit et je crois qu'on peut quand même faire un cocorico à Lyon et pour les transports en commun tels qu'ils sont gérés depuis... depuis 30 ou 40 ans, c'est qu'on a 310-320 voyages par habitant et par ans, ce qui nous situe à peu près au niveau de l'agglomération parisienne et ce qui nous situe au double des... au double des grandes villes françaises et notamment de Lille et Marseille qui sont les villes les plus comparables à nous. Alors, ma question maintenant (ça c'était une observation ou un complément), pardon ?

Alors, mon observation, c'est que, je l'ai dit tout à l'heure et puis ça ressort des tableaux avec la progression de 5,8 % des recettes provenant des usagers sur les dix dernières années. Donc, si on raisonne en valeurs absolues, enfin, ou en valeurs relatives sur les dix dernières années, mes sources, M. DESCHAMPS, c'est celles du rapport financier du SYTRAL, on est à recettes provenant des usagers, on est passé de 104 millions à 187 millions. Ce qui fait 80,2 % de progression en dix ans. Les versements transport, c'est un peu moins : c'est 53 %. Mais en contrepartie, les contributions des collectivités locales et M. QUIGNON nous a vanté, je dirais la bonne santé du Grand Lyon ; merci au vice-président qui s'occupe, qui est à côté de moi, qui s'occupe de ces questions-là. Mais le SYTRAL et le Département n'ont pas suivi le développement du réseau. Et eux, leur contribution est passée de 121 millions en 2001 à 141 millions en 2011. Donc, je dirais, le mauvais élève parmi les financeurs, c'est, excuse-moi, le Grand Lyon et le Département.

### Raymond DESCHAMPS

M. MURARD ? Pour répondre à votre première question

### Jean MURARD

Alors, en fait, ma question, mais qui n'est pas de votre ressort, M. DESCHAMPS, ma question, c'est : il y aurait pour rattraper le retard, il y aurait peut-être à demander au Grand Lyon qui est quand même le financeur principal, de faire un effort significatif pour sortir finalement de cette... du retard pour rattraper le retard qu'il a pris et permettre à notre réseau de continuer à être un très beau réseau.

### Raymond DESCHAMPS

M. MURARD, simplement effectivement sur l'option en fait, on va dire métro : imaginons que demain, on fasse 30 km effectivement de métro. Qu'est-ce qui se passe ? Vous voyez tout de suite : 10km, ça vaut 1 100 millions d'euros. Donc 30km, ça vaut 5 milliards d'euros auxquels il faudrait rajouter en fait trois fois les 103 millions d'euros. C'est en plus chaque année, il faudrait qu'on paye 300 millions d'euros pour le fonctionnement. Ce qu'aujourd'hui en fait le SYTRAL ne sait pas faire, on n'a pas les moyens financiers de le faire. Alors pourquoi ? Parce que dans ce financement-là, il y a aucun argent en fait on va dire privé. Il n'y a pas de péage prévu. Donc en fait, ce n'est pas réaliste. Concernant maintenant votre

remarque sur effectivement le fait que le Grand Lyon n'apporte en 2013 que 120 millions d'euros, je vois mon petit tableau, En fait le Grand Lyon fait quoi ? Le Grand Lyon en fait, il fait son travail. Chaque année, il répercute en fait l'inflation. Vous voyez bien, sur la période en fait 2001-2008, il apportait en fait 1,8 %. Inflation = 1,7, c'est un peu mieux d'ailleurs, M. DARNE, merci. Pour la période 2009-2012, la participation des collectivités locales : 1,6 et l'inflation : 1,5. Voilà. Donc on ne peut pas dire effectivement que les collectivités locales n'apportent pas leur concours au SYTRAL en fonction de l'inflation.

### Cécile VALVERDE

Deux questions encore et nous passons... Ah, trois ? Trois interventions.

### Thomas DELPECH

Bonjour, Thomas DELPECH. La question que je me pose c'est que dans tous les scénarios, on suppose qu'il va falloir un report des transports de la voiture vers les transports en commun. On imagine assez facilement des bus, mais il y a quand même le cœur du système qui est le métro. On voit à quoi ça ressemble en heure de pointe. Donc, est-ce que vous pouvez nous dire aujourd'hui sur les lignes de métro existantes quelle est la capacité qui reste en heure de pointe pour transporter plus de voyageurs ?

### Raymond DESCHAMPS

Alors, comment dire ? Sur l'ensemble de notre réseau, en fait, à la demande de notre président, M. RIVALTA, on travaille en fait déjà sur le futur plan de mandat 2015-2020 et on travaille de manière, je dirais importante sur l'accroissement de capacité aussi bien de la ligne D du métro de Lyon où là, il y a donc des solutions qu'on connaît donc très bien aujourd'hui, que notre président a pu tester il y a à peu près un an en arrière. Je ne vais pas m'étendre plus là-dessus. On travaille également de manière importante sur l'automatisation des lignes de métro futures. Donc, à horizon, je dirais cinq à sept ans, la ligne B sera également automatisée. Donc aujourd'hui, effectivement, c'est un sujet qui est pris en compte par le SYTRAL. Récemment, vous avez dû voir d'ailleurs qu'à Lyon on achetait des rames de 43 m. C'est intéressant en capacité parce qu'on augmente de plus de 30 % la capacité des rames du tramway par rapport en fait aux rames de 33m. Donc, pour nous effectivement, c'est un sujet aujourd'hui qui est pris en fait, je dirais en charge et non seulement en fait pris en charge, mais on développe puisqu'on a commandé en fait 12 rames de tramway en fait de 43 m. Donc aujourd'hui, on tient compte effectivement des besoins futurs d'accroissement de l'offre sur le réseau existant.

### Cécile VALVERDE

Merci. Prochaine question, oui ? Le micro...

### Paul COSTE

Oui, bonsoir. Donc, Paul COSTE, conseiller communautaire au Grand Lyon. C'était une précision. Enfin, quelque chose qui m'a un peu gêné, quand on dit : plus il y a de clients, plus ça coûte cher. Ce n'est pas tout à fait vrai parce qu'il y a des effets de seuil. Ce qu'on vient de dire à l'instant, ça répond en partie. Tant que le métro n'est pas plein ou tant qu'un tramway n'est pas plein, il ne coûte pas plus cher qu'il y ait deux personnes dedans ou qu'il soit plein. Ce qui coûte, c'est le chauffeur, l'ensemble, etc. Donc, il y a des effets de seuil et effectivement, tant qu'on n'est pas à saturation, on peut augmenter. C'était surtout ça qui m'a un petit peu choqué dans votre présentation. Merci.

### **Raymond DESCHAMPS**

Monsieur, il n'y a sincèrement rien de choquant. Aujourd'hui, ce qu'on constate, c'est que notre R/D, le client paye 50 %. Après, l'effet de seuil, c'est quoi ? Aujourd'hui, à Lyon, on va prendre effectivement un autobus. Notre autobus : capacité en fait en places assises, on va dire c'est à peu près 35 places, debout : 40 places, donc en gros, on va rentrer 80 personnes. Donc, il y a un coût effectivement de conduite qui est ce qu'il est. On va dire grosso modo de 5 euros au kilomètre. Si effectivement vous avez dedans en fait quatre clients ou 60 clients, c'est le même prix. Quand vous passez effectivement à 61 clients, ben pas de chance, il faut à nouveau un véhicule effectivement avec dedans entre guillemets, bien sûr entre guillemets, un client qui va coûter effectivement le prix global. Donc, quand je raisonne, monsieur, c'est sur l'ensemble d'un réseau. Sinon, le raisonnement que vous feriez effectivement, conduirait si vous voulez avoir un raisonnement qui serait faussé. Donc, il faut raisonner forcément en fait à moyenne globale.

### **Cécile VALVERDE**

Le monsieur avant vous, oui.

### **Jacky DARNE**

Oui, merci beaucoup. Jacky DARNE, chargé des finances, vice-président, chargé des finances au Grand Lyon. Juste pour apporter un élément de réponse à Jean MURARD. Le Grand Lyon finance d'abord en versant une subvention dans son budget de fonctionnement qui suit une évolution qui est liée à une convention, ça vient d'être rappelé. Et où on est passé, vous l'avez dit, de 120 millions à 140. En plus, il y a toute une série de dépenses d'investissements, d'accompagnements, de voiries qui sont significatifs. Je ne prends qu'un exemple : le tunnel de la Croix-Rousse a un deuxième tube qui est réservé aux transports en commun et aux transports en mode doux, qui coûte 240 millions avec la réfection. Donc, sur les deux, c'est une dépense qu'il faut lier bien sûr aux transports collectifs. Et chaque fois qu'il y a une ligne de transport, il y a de l'accompagnement qui est fait. Donc, par exemple pour l'année prochaine, c'est 8 millions d'euros qui sont des travaux liés aux transports urbains qui viennent en plus de ce qui est versé au SYTRAL et qui en sont la conséquence. Par ailleurs, il faudrait ajouter toutes les dépenses qui sont liées aux modes doux. C'est-à-

dire le développement des pistes cyclables ou d'autres systèmes de déplacement font qu'au total, en 12 ans ou 15 ans, les efforts pour le transport autre que la voiture sont développés considérablement. Ça a été dit dans les premières parties de notre après-midi. Je crois que ce n'est pas contesté et que les efforts sont là. Par ailleurs, dans les chiffres que vous évoquiez de la recette des particuliers, il faut distinguer le volume. C'est-à-dire qu'il y a une augmentation très significative de volume. C'est-à-dire que l'essentiel des recettes supplémentaires, ce n'est pas un effort demandé à chaque voyageur. C'est qu'un nombre qui est constant et qui a suivi l'évolution des prix, c'est plus le nombre de voyageurs qui a augmenté. Hein ? Mais il n'y a pas un effort individuel à chaque contribuable ou à chaque voyageur lyonnais, mais au contraire une constante dans cet effort-là. Et vous le savez bien, un prix pour le voyageur qui est très intéressant quand on le compare à d'autres... à d'autres ensembles, quand on regarde la densité du réseau et la capacité que l'on a de se déplacer en une heure, c'est plutôt – je ne suis pas un spécialiste de ces comparaisons –, mais c'est à ma connaissance assez favorable à notre réseau.

**Cécile VALVERDE**

Merci. Le micro derrière vous.

**Jean MURARD**

Je suis tout à fait d'accord...

**Cécile VALVERDE**

S'il vous plait monsieur. Nous sommes très en retard.

**Jean MURARD**

Je veux simplement dire à Jacky DARNE : je suis d'accord avec la plupart des choses qu'il a dites. Sauf sur un point : le coût du tunnel de la Croix-Rousse, c'est pour des raisons essentiellement de sécurité, mais on n'avait pas foncièrement besoin d'un tube uniquement pour un transport en commun parce qu'il pouvait très bien passer dans la fluidité sous le tunnel.

**Cécile VALVERDE**

Oui. Voilà, le monsieur derrière, merci.

**Philippe MARZOLF**

Messieurs, vous discuterez entre vous.

**Cécile VALVERDE**

Oui, vous continuerez vos conversations, je pense que c'est intéressant. Voilà. Merci.

### Denis COLA

Merci. Denis COLA. Donc, je voulais revenir, je suis un tout petit peu embêté parce que la présentation je la vois un peu pessimiste puisque finalement, plus on fait de transports, si j'ai bien compris, plus ça coûte. Donc, on se demande s'il ne faudrait pas arrêter alors qu'on a quand même un changement sociétal peut-être à envisager vis-à-vis des problèmes écologiques. Et je voulais simplement faire une observation pour mettre deux chiffres en regard. Si j'ai bien suivi tout ce qui nous a été présenté cet après-midi, dans la première partie, M. QUIGNON tout à l'heure nous a grosso modo présenté que l'Anneau des Sciences, ça coûtait à peu près 169 millions d'euros si j'ai bien retenu le chiffre, à peu près annuellement. Le coût de l'investissement. Alors, il y a des recettes de péage qui vont venir en déduction. Je ne l'ai pas oublié, mais on va être de l'ordre de 120 ou 130 ou 140, peu importe, millions d'euros. Je retiens aussi que la participation des collectivités, c'est-à-dire les mêmes : Conseil général et Grand Lyon ou SYTRAL, c'est le même ordre de grandeur, c'est-à-dire 150 millions d'euros. Donc, on peut comparer à peu près ces deux chiffres. Dans un cas, on va avoir 60 000 ou 70 000 usages par jour sur le tronçon Ouest périphérique. Et dans l'autre cas on a à peu près, si je ne me trompe pas 800 000 déplacements par jour. Donc, on a un ratio qui n'est pas du tout le même. C'est simplement une observation, si mes chiffres ne sont pas complètement erronés (je ne crois pas), je voulais mettre ces deux chiffres en regard que pour le même investissement annuel finalement, on avait un ratio 10, faisons simple, sur les usagers.

### Raymond DESCHAMPS

Monsieur, c'est peut-être là où on ne va pas être d'accord, quand vous dites : sur le même investissement annuel. Pourquoi ? Parce qu'en fait, aujourd'hui, quand vous parlez de 800 000 clients par jour sur le réseau lyonnais, ce n'est pas 800 000 clients qui sont là depuis en fait quinze jours hein. Le réseau de Lyon, il s'est constitué depuis en fait des années. Et tout à l'heure, je vous disais que la ligne A et B du métro de Lyon a été inauguré en fait en 1978, donc ce réseau effectivement, s'est créé en fait au fil du temps. Et quand on prend les 800 000 clients, effectivement, ça commençait en fait en 78. Donc, vous comparez des choses qui ne sont pas comparables. Si vous voulez comparer, c'est le gain de clients effectivement qu'on peut avoir actuellement quand on investit en fait 100 millions d'euros en transports en commun par rapport à un gain de clients, si on fait 100 millions, si vous voulez, avec en fait l'Anneau des Sciences. C'est deux choses différentes. Là, le réseau à Lyon, il est constitué depuis très très longtemps effectivement. Donc, les 800 000 clients ne sont pas tous nés effectivement il y a en fait six mois derrière. Ils sont là depuis grande partie.

### Cécile VALVERDE

Merci M. DESCHAMPS, merci Mme VARAISON. Nous allons passer à la deuxième partie... Ah pardon. Une intervention.

### Philippe MARZOLF

Sur internet, il y a différents, il y a un avis qui parle, qui reprend suite à l'intervention de M. RAUX qui dit que le péage urbain permettrait de faire un investissement transports collectifs. Donc, l'augmentation des transferts modaux parce que... transferts modaux, pardon, parce qu'il a vu en fin de compte qu'après son intervention que la congestion est général dans l'agglomération et pas seulement sur l'A6/A7. Après, il y a également des questions sur : les transports collectifs prennent rarement les autoroutes urbaines, elles restent sur les voies habitées. Le Top offrira-t-il la priorité au moins d'entrées des bus envisagées par le Grand Lyon ? C'est peut-être une question qui sera à poser à Raymond après.

### Cécile VALVERDE

Voilà.

### Philippe MARZOLF

Et également aussi, c'était des questions plus précises, un peu comme on a eu une demande tout à l'heure de détailler les 2,100 milliards, comment c'était en intérieur. Là, c'est pareil, les 800 millions à un milliard du SYTRAL, comment on le détaille entre la A2, la A4, des lignes fortes, la requalification A6/A7 sur les bus, et voir un petit peu surtout les différences entre ce qui est prévu dans le SCoT et ce qui est prévu en plus dans le programme Anneau des Sciences parce que pour certain, il y a un mélange de tous ces projets-là.

### Cécile VALVERDE

Bien, alors la dernière partie de cette après-midi est consacrée à la gouvernance des transports et j'appelle M. Bruno FAIVRE D'ARCIER et Bernard RIVALTA. Alors, Bruno FAIVRE D'ARCIER va nous parler des problèmes liés aux périmètres de compétence. Je vous rappelle qu'il s'agit de comprendre comment s'organise la gouvernance des transports dans un territoire. Donc, nous allons parler d'abord des périmètres de compétence et M. RIVALTA nous parlera des problèmes liés dans le cadre du pôle métropolitain et comment on s'organise, particulièrement ici. Merci.

### Bruno FAIVRE D'ARCIER

Bien, bonjour. Dix minutes, donc on va faire vite vu que tout le monde s'en va déjà. Alors, si j'appuie sur le bon bouton pour qu'il avance.

### Cécile VALVERDE

C'est à droite.

### **Bruno FAIVRE D'ARCIER**

C'est celui de droite. Voilà. Celui de droite. Donc on m'a demandé de parler un peu de la gouvernance des AOT. Alors, globalement, j'aimerais élargir, pas simplement les AOT mais toute la mobilité urbaine parce que c'est ça qui me semble important et ce n'est pas une nouvelle, je dirais, pour qui que ce soit : les territoires de la mobilité n'ont pas grand-chose à voir avec les territoires institutionnels. Et c'est une des grosses difficultés sur lesquelles on est confronté aujourd'hui. On parle toujours du Grand Lyon en tant que tel, mais les gens viennent aussi de l'extérieur et quelque part, nos structures institutionnelles ne suivent pas la même vitesse que le développement urbain. Un périmètre qui nous semble intéressant, qui est proposé par l'INSEE, c'est ce qu'on appelle l'aire urbaine. L'aire urbaine, c'est défini d'une certaine manière par une règle assez simple : une commune appartient à une aire urbaine quand au moins 40 % de ses habitants travaillent dans cette aire urbaine. Donc, ça nous permet d'avoir une sorte de solidarité habitat/emploi et dans le cadre de celle de Lyon en 2010, on s'aperçoit que ça représente 514 communes. Donc, on est sur un territoire qui n'a rien à voir avec celui du Grand Lyon ou de SYTRAL et qu'il faut regarder de manière beaucoup plus large, y compris dans les départements voisins ; la limite départementale restant en tout cas dans le cas lyonnais toujours une difficulté. Voilà, donc c'est pour souligner ces éléments-là. Voyez qu'on est... Alors SYTRAL, je crois que c'est 65 communes maintenant puisqu'il y en a quelques-unes qui ont adhéré récemment, mais on n'est pas tout à fait sur le même territoire géographique.

Alors, le partage des compétences, il est un petit peu complexe. Pourquoi ? Parce qu'on a une double règle en France : on a une règle à la fois spatiale et modale depuis que la loi d'orientation des transports intérieurs a un petit peu formalisé tout ça même si c'était plus vieux au niveau des distinctions. Il y a deux niveaux : une première distinction, c'est entre l'urbain et le non-urbain. Et pour définir ce qui est urbain, c'est quand une collectivité décide de créer un périmètre des transports urbains en tant que tel. Donc, le Grand Lyon l'a créé en tant que tel et on a l'AOT SYTRAL, un syndicat intercommunal, enfin du transport du Rhône et, pardon et de l'agglomération lyonnaise qui est une structure très ancienne, mais qui, bien entendu va être l'opérateur unique, enfin disons le maître d'œuvre unique sur le périmètre urbain. Et puis dès qu'on sort de cette distinction urbaine, je dirais par définition, on est dans le non-urbain, en dehors de l'urbain. Et là, on va se retrouver avec plusieurs institutions : les Départements qui ont en charge bien entendu les transports routiers des voyageurs, les lignes départementales et les lignes y compris scolaires, le transport ferroviaire avec la Région et l'État puisqu'il est quand même impliqué un petit peu dans le TGV et les trains d'équilibre du territoire et puis on verra bientôt apparaître là, récemment maintenant avec l'ouverture des marchés des lignes routières interrégionales. Je ne vais pas faire de publicité à un opérateur, mais qui proposent des tarifs attractifs sur du Lyon-Paris par autocar.

Alors, il y a aussi de nombreuses autres compétences. C'est-à-dire qu'on ne peut pas limiter la mobilité aux transports collectifs en tant que tels. Donc, c'est tout ce qui est gestion des

routes et on l'a rappelé : le Grand Lyon intervient aussi directement. C'est la politique de stationnement. Les communes sont impliquées parce qu'elles ont toujours le pouvoir de circulation. C'est-à-dire qu'il faut toujours un arrêté municipal lorsqu'on veut décider de modifier le stationnement ou de faire un couloir bus. Le Grand Lyon qui a ses responsabilités sur les voies communautaires urbaines, le département sur les routes, l'État sur les autoroutes de déviation qui par nature, en France, sont gratuites. Ça, c'est un principe de l'autoroute de déviation. On a tout ce qui est modes doux pour lequel, là on va retrouver en fait sur les piétons ou les deux roues essentiellement le Grand Lyon et les communes. On va retrouver les taxis qu'il ne faudrait peut-être pas oublier quand même dans le débat même si c'est un système de licence relativement contraint, mais ça reste quand même un transport public. Et puis les nouveaux systèmes de transport autour de l'auto-partage ou du covoiturage. Et donc, on voit qu'à chaque fois, on a un empilement, je dirais, d'intervenants avec quand même un acteur central qui est le SYTRAL puisque c'est l'AOT urbaine qui, d'après la loi, est en charge de définir le plan de déplacement urbain. Et donc, ce plan de déplacement urbain, c'est le document politique ou pour les dix ans qui viennent, voire plus, on définit quelle va être la politique pour l'ensemble des modes de transport, je dirais, tous systèmes confondus et c'est ça qui est important. Simplement, ça se limite théoriquement au périmètre de compétence qui est le périmètre des transports urbains et donc, un autre territoire relativement limité par rapport à la vision du client.

Alors, rendre le système plus cohérent, c'est ça qui est essentiel. Donc, comment arriver à avoir une sorte, je dirais, d'objectif commun ? Il y en a un certain nombre maintenant qu'on connaît bien. L'objectif, c'est d'arriver à proposer des alternatives à l'usage de la voiture dont on a vu qu'elle menait à une impasse. Mais c'est aussi parce que pour un certain nombre de ménages, l'augmentation du prix de l'essence va poser problème. La pollution atmosphérique reste une thématique très forte et puis la congestion, ça reste quand même une réalité dans la ville avec des temps qui sont perdus et un système qui n'est pas très performant. Alors, bien entendu, si chacun gère ses compétences dans son coin, ça devient un petit peu difficile. Les autorités organisatrices via le GART proposent de devenir à terme des autorités organisatrices de la mobilité urbaine. C'est-à-dire d'avoir la compétence sur l'ensemble des modes de déplacement. Certaines autorités organisatrices se coordonnent. C'est le cas en tout cas entre SYTRAL, le Département du Rhône, la Région pour essayer de définir des projets un petit peu en commun. Donc il y a une forme de coopération qui est possible. On a également les syndicats mixtes proposés par la loi SRU qui, sur un territoire particulier peuvent permettre de transférer éventuellement des compétences ou de gérer en commun des solutions un petit peu nouvelles. Et puis on a quelques exemples sur l'agglomération lyonnaise qu'il ne faut pas oublier, qui sont intéressants : il y avait l'exemple de REAL (le fameux réseau express de l'agglomération lyonnaise), donc qui est, si vous le savez un TER grosso modo de Vienne à Villefranche-sur-Saône et qui a donné lieu à des accords par exemple avec les Départements pour garantir des correspondances entre le TER et l'autocar. Donc, on arrive à faire des possibilités, je dirais, de gestion de la chaîne de déplacement qui peut être multimodale et qui sera sans doute de plus en plus multimodale pour les années à venir, au moins pour les gens qui résident en dehors du Grand Lyon. Et puis, on aura bien entendu le projet de pôle métropolitain. On a parlé de faire pourquoi pas un syndicat mixte tarifaire, si j'ai bien compris. Je ne sais pas où on en est, mais je pense que

M. RIVALTA pourra nous en dire un mot. Il y a le projet billettique avec la carte OÙRA! qui est une carte technologique qui existe et sur laquelle on n'a plus qu'à mettre éventuellement de dispositif. Mais bien entendu, SYTRAL avait fait la sienne alors il faut arriver à se mettre d'accord laquelle on prend comme on coordonne. M. RIVALTA en parlera mieux que moi. Et puis bien entendu, il y a toute cette logique d'arriver à favoriser une intermodalité plus importante, c'est-à-dire développer des pôles d'échange, développer des politiques de parcs relais, de manière à ce qu'on ait une offre qui soit effectivement, je dirais, décrite en terme de chaîne de mobilité, chaîne de déplacement, c'est ce qui me semble le plus intéressant. Après, quand on regarde à l'étranger on voit que certains vont plus loin. Ce n'est pas le cas en France, mais c'est de la coopération à l'intégration. On peut arriver à retrouver des formes différentes de transfert de compétence dans certaines villes, etc. Bien entendu, c'est les transferts donc des difficultés de partage de responsabilités. C'est aussi, et c'est un thème cher à M. RIVALTA, une question de partage des recettes et des dépenses (qui va payer quoi et qui a des recettes ?). Donc, ça va poser le problème du territoire. Est-ce que c'est le Grand Lyon ? Le Grand Lyon élargi ? Le Département ? L'aire urbaine ? La Région ? Là, il y a tout un tas de questions pour savoir quel est le niveau pertinent pour faire une telle coordination. Et puis, bien entendu, derrière, il restera quand même : quel est le niveau de service qu'on propose ? Parce qu'on l'a bien vu, ce n'est pas que des questions de tarif, c'est aussi des questions de qualité de service. Si l'offre est au rendez-vous, si en plus on mène des politiques comme c'est le cas à Lyon avec le PDU de restriction d'usage de la voiture, encore faut-il offrir des alternatives crédibles aux usagers. C'est-à-dire effectivement un déplacement bien organisé, éventuellement multimodal. Et puis, il restera quand même la question de la tarification parce que si on est sur un territoire élargi, eh bien la tarification telle qu'on la connaît n'est peut-être plus tout à fait adaptée. Je rappelle que dans toutes les grandes villes du monde, y compris les villes de la taille de Lyon, la tarification est toujours une tarification à la distance et non pas une tarification plate. Mais ça, c'est toujours un sujet qui fâche un peu. Voilà. Alors, la métropole de Lyon, est-ce que ça va changer quelque chose ? Je ne sais pas. M. RIVALTA en parlera mieux que moi.

Et puis, pour terminer, tout simplement vous montrer comment on peut simplifier l'usage. Vous avez ici une autre ville que Lyon, hein, c'est à Nantes. Et vous avez ici à gauche, selon l'endroit où vous achetez votre ticket, quel oblitérateur SNCF ou urbain vous devez utiliser. Et c'est à l'utilisateur de se débrouiller pour s'en sortir.

### Cécile VALVERDE

Merci M. FAIVRE D'ARCIER de cette intervention très rapide. On va tout de suite donner la parole à M. RIVALTA et prendre les questions par la suite.

### Bernard RIVALTA

Oui, je vais faire ça rapidement là aussi pour gagner du temps. Nous avons à la suite des interventions de Gérard COLOMB sur le pôle métropolitain, décidé de créer effectivement ce pôle métropolitain entre les agglomérations de Saint-Étienne, de Vienne, de Bourgoin et de Lyon. Et ce pôle métropolitain, bien évidemment, les autorités organisatrices de transport travaillent

d'ailleurs depuis presque deux ans maintenant pour établir un système et un schéma de fonctionnement sur un certain nombre de principes de base, notamment pour coordonner l'ensemble du système. Par exemple, le maire de Vienne, il y a un an, me disait : sur 100 bus qui partent de Vienne le matin, il y en a la moitié qui vont sur Lyon. De la même façon, effectivement, sur les bus de l'Yser, est-ce que... Ils arrivent en général à la gare de la Part-Dieu, est-ce qu'il y a obligation de les faire arriver à la gare de la Part-Dieu ? Est-ce qu'on ne peut pas les faire arriver comme je le demande à Laurent BONNEVAY ou à Vénissieux de façon à prendre les transports en commun qui vont derrière ? Donc, toute notre idée et notre action, elle est de coordonner un peu nos actions. Elle est aussi de regarder les systèmes d'information multimodale. On sait bien que les systèmes d'information sont devenus aujourd'hui une obligation majeure, hein, pour savoir combien de temps il faut. À quelle heure ? Et quand ? Comment ? Et même avec quel prix ? Et donc, tout cela fait partie de la convention que nous avons passé entre les différents réseaux pour justement mettre en place ce genre de chose avec une tarification multimodale, bien évidemment puisque, moi, c'est souvent, je suis très fermé là-dessus. Je veux bien de la coordination, je veux bien que tout le monde puisse prendre les transports en commun, mais il n'y a pas de fatalité à ce que certains payent à la place des autres. Et que donc, le problème de l'équité fiscale est une donnée fondamentale par rapport justement à cette tarification. C'est-à-dire qu'on ne peut pas, moi je ne peux pas aller voir DARN pour lui demander des sous en plus déjà qu'il faut que je pleure souvent pour en avoir, si effectivement l'Yser ne paye pas, la Loire ne paye pas, l'Indre ne paye pas, etc. Donc, pas de fatalité à ce que ce soit les Lyonnais qui payent les transports à la place des autres. Et puis, il y a aussi des schémas parce qu'on l'a vu, moi, je le dis souvent dans les déplacements à l'étranger que je fais, je suis souvent sollicité parce que le réseau de Lyon est considéré comme un des meilleurs réseaux au monde, c'est qu'effectivement, je dis : construire une ligne de métro ou de tramway, tout le monde sait faire. La gérer et en connaître les coûts de gestion, là, il n'y a pas grand monde qui sait faire et ce que je peux dire, c'est que nous sommes sans doute au monde dans ceux qui maîtrisent à peu près leur affaire en termes de connaissances. Parce qu'après, en termes de gestion, on est souvent victime d'aléas. Par exemple, quand on prend X % sur le gasoil, la facture de gasoil du SYTRAL, c'est 15 millions d'euros. Quand on prend 7 % ou 8 % sur l'électricité : facture d'électricité = 10 millions d'euros. Et ça, tu vois passer le train et il te laisse la facture au passage par rapport à ce genre de chose. Donc, la gestion est aussi quelque chose sur laquelle il faut être très attentif, mais sur des choses qu'on ne maîtrise pas nécessairement. Après, il y a les évolutions technologiques. Les évolutions technologiques, aujourd'hui tous les systèmes de transport sont éminemment complexes en matière d'informatique. Un métro automatique, ça ne fonctionne pas comme ça. Et la billettique, ça ne fonctionne pas comme ça. Le centre de... Si les 1 000 bus sont suivis par satellite pour savoir où ils sont pour disposer les véhicules de sécurité, ça ne se fait pas comme ça. Il y a effectivement toute une série d'accompagnements qui sont importants et il faut bien que les recherches sur ces équipements aujourd'hui, on puisse essayer de les partager, et notamment par exemple sur les bus hybrides. C'est Lyon qui va faire l'expérience, mais je vais la partager puisqu'on va faire une expérience pendant un an. Non pas pour le coût du bus hybride, on le connaît, mais c'est combien il coûte pendant un an à l'entretien et au fonctionnement. C'est-à-dire combien vont durer les batteries, combien

effectivement va durer tout le système qui est proposé en place pour ce genre de chose. Alors, évidemment, tout ça, ça se fait en relation avec les quatre réseaux. Et la région, qui au départ avait considéré que le pôle métropolitain était un ovni, finalement a décidé que l'ovni, il serait bien qu'il atterrisse à la confluence et que la Région soit partie prenante. Et c'est ce qui a été fait. Et donc, la Région a participé à ce groupement initial de départ, notamment pour les parties interstitielles parce que la loi française est ainsi faite que nous, nous touchons le versement transport sur nos territoires, qu'entre deux, il y a des trous et qu'il n'y a que la Région qui peut toucher le versement transport dans les trous. Et donc, on essaie de regarder cette mise en commun d'un certain nombre de choses. Et puis après, évidemment, vous avez aujourd'hui la question de la décentralisation. La question de la décentralisation et la création de la métropole. Donc, Gérard COLOMB a défendu le principe auprès de la ministre des Collectivités locales et le ministre de l'Intérieur de la création d'une métropole urbaine. Et le principe a été retenu puisque Michel MERCIER en a été d'accord, de créer une métropole qui récupérerait les compétences du département sur son territoire et le reste restant un département à peu près 300 ou 400 000 habitants, ce qui est d'ailleurs la dimension de beaucoup de départements en France. Et donc, cette métropole, bien évidemment va avoir à réfléchir au financement de son transport en commun et aux modes. Sur le principe, on a discuté avec Gérard COLOMB encore la semaine dernière, le principe du syndicat mixte SYTRAL est de toute façon quasiment acquis. Pourquoi ? Parce que nous sommes syndicalistes, parce que nous avons la métropole qui existe déjà et puis nous avons rattaché un certain nombre de communes qui elles, sont périphériques et qui souhaitent rentrer dans le périmètre du SYTRAL. Et donc, ces deux éléments, en terme de la loi constituent un syndicat mixte et le SYTRAL reste donc un syndicat mixte par rapport à la législation en fonction effectivement de l'évolution de la métropole. L'idée (ça, c'est pour votre information), c'est qu'il y ait deux métropoles expérimentales : Lyon et Marseille. Donc, Lyon, tout le monde maîtrise à peu près comment ça va se faire. Marseille, c'est un peu plus compliqué, mais il n'empêche que si on n'avance pas dans ces deux métropoles et notamment cette métropole d'Euroméditerranée à Marseille en réorganisant un minimum de choses, bien évidemment, on va passer à côté de plusieurs trains et notamment le port de Marseille en terre de Méditerranée est quand même quelque chose d'important, et il est important pour la France et pour l'axe que ça constitue par rapport à la desserte économique qui est un axe qui touche Lyon au premier degré, mais qui touche aussi bien d'autres villes et d'autres agglomérations. Aujourd'hui, il y a une discussion pour le financement du syndicat métropolitain. La position du SYTRAL, elle n'est pas compliquée ; qui est la position du GART (je suis vice-président du GART chargé de l'international), c'est de dire : écoutez, on veut bien, nous, toutes les créations de syndicats qu'on veut, mais ça ne se fait pas sur nos possibilités de financement. On a bien vu la difficulté de l'EPUR des années à venir. Moi, je suis resté à 1,75 de la masse salariale alors qu'on peut aller jusqu'à 1,80 en terme de la loi et peut-être même 2 puisque nous sommes « ville touristique ». Mais, dans une agglo comme Lyon, dans la période dans laquelle on est, l'activité économique est quelque chose d'important. Et le poids que ça peut représenter sur l'activité économique, on y regarde à deux fois. Alors, on peut toujours dire : il n'y a qu'à demander. D'accord, pas de problème, il n'y a qu'à demander. Et puis quand tu vas voir la Chambre de commerce ou quand tu vas voir les entrepreneurs ou quand tu vas voir les industriels, ils

disent : Monsieur, est-ce que c'est bien le moment ? Est-ce que c'est bien sérieux par rapport à ce genre de chose ? Donc, c'est plus facile de dire que de faire et de faire les arbitrages sur les moyens de financement d'un organisme de transports en commun par rapport à ça. Ce, d'autant que, vous l'avez vu, je veux dire, il y a une attaque en règle du Medef sur le versement transport. Et là, heureusement qu'on tient bon la ligne – tous courants politiques confondus, d'ailleurs, parce que mon collège d'Orléans, il ne sait pas plus gérer son métro à Orléans que moi si on lui supprime le versement transport. Et ce n'est pas la collectivité d'Orléans qui va lui payer ce qu'il a en versement transport. Nous, ce n'est pas la communauté urbaine ou le Conseil général qui va payer si on n'a pas le versement transports, les 280 millions. Ça reviendrait à tripler la donne de la communauté urbaine. Donc tout ça, il faut faire attention à ce qu'on dit, à ce qu'on fait. Et donc, il faut regarder les chiffres de près. Les chiffres de près, c'est pour ça que tout à l'heure, bon, je ne voulais pas qu'on réponde à la question sur le coût du voyage. Je préférerais qu'on fasse l'exemple, la démonstration de comment est fait un budget, d'expliquer pourquoi et puis d'expliquer pourquoi on peut faire des erreurs grossières : entre 2001 et 2011, on est passé de 280 millions de voyageurs à 400 millions. La donne n'est pas la même. Quand tu calcules, c'est sur les 400 qu'il faut calculer, ce n'est pas sur les 280. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire que tout ce qui a été mis en plus sur le marché a provoqué les recettes supplémentaires. Et ce n'est pas uniquement l'usager lui-même qui a payé, c'est le nombre d'usagers qui permet d'avoir cette recette. Et ça, c'est le résultat de la politique d'investissement. On est à Lyon, un réseau qui a le double de capacité d'offre de transport en commun de Lille et de Marseille qui sont des agglomérations comparables. Le double. Et le prix du ticket à Lyon, ou de l'abonnement à Lyon, 40 % des gens qui voyagent sur le réseau de Lyon voyagent avec un tarif social. 40 %. Don ça, il faut aussi se le mettre dans la tête. Donc voilà, c'est toutes les données qui sont comme celle-là. Et puis bon, moi j'ai souvent été habitué à des déclarations où on nous fait la démonstration par chiffre, sauf que les chiffres ne sont pas les bons et que la démonstration n'est pas la même. Moi, je me souviens quand j'ai lancé T3, j'en connaissais qui sont dans la salle qui nous auraient fait la démonstration qu'il fallait mettre un bus et, messieurs les élus, prenez vos responsabilités, ne gâchez pas l'argent du contribuable, ne faites pas un tramway. Un bus, ça suffit. Si je n'avais pas le bus... Si je n'avais pas le tramway sur le T3, vous m'expliquez aujourd'hui ce qui se passerait dans tous ces secteurs-là. Donc, je crois que ce qui nous concerne, on est ni les ayatollahs du transport en commun, ni les ayatollahs de la voiture. Il faut arriver en général à trouver la meilleure symbiose des choses. Et je dis : moi, j'ai besoin du périphérique Ouest appelé Anneau des Sciences pour améliorer les transports en commun dans la partie Ouest de l'agglomération parce que c'est sur l'urbanisme, c'est impossible de faire passer des bus dans des bonnes conditions avec des temps de parcours qui sont suffisants et intéressants si on n'a pas à un moment donné une liaison rapide. Ça ne vaut pas la peine de faire arriver le métro aux hôpitaux si effectivement il n'y a pas la capacité à drainer en matière de circulation l'ensemble de tous ces secteurs par rapport à ce genre de chose. Alors, on peut être d'accord ou on peut ne pas être d'accord. De toute façon, c'est effectivement au mois de juin ou juillet à la communauté urbaine que ça se décidera, et au Conseil général bien sûr, si effectivement d'ici là, mais je pense encore que la réglementation ne sera pas changée d'ici là, qui décidera de tout ça.

Après, deuxième erreur grossière, c'est quand on dit : un milliard d'investissement sur l'Anneau des Sciences ou un milliard sur les transports en commun. Ce n'est pas du tout la même chose. Un milliard d'investissement sur l'Anneau des Sciences, on l'a vu, ça peut s'amortir avec le péage. Un milliard d'investissement dans les transports en commun, non seulement ça ne s'amortit pas, mais ça creuse le déficit. Alors, je ne dis pas qu'il ne faut pas creuser le déficit. Je ne dis pas qu'il ne faut pas faire des transports en commun. Je ne dis pas qu'il ne faut pas améliorer. Et on a prévu toute une série de choses pour améliorer la situation. Mais moi, mon job, c'est tenir l'équilibre de tout ça sur le plan du financement, sur le plan de la qualité de services, sur le plan du nombre de gens qu'on met dans les transports en commun, et faire en sorte que l'argent du contribuable soit le mieux utilisé possible. C'est pour ça qu'on a créé le pôle multimodal, le syndicat multimodal auquel s'est joint la Région, qu'on veut ouvrir au niveau des départements sur le principe d'une parité d'équité fiscale et sur le principe là aussi d'organisation financière, qui nous permette de répondre positivement à tout ça. Voilà.

### Cécile VALVERDE

Merci M. RIVALTA. Une précision : nous avons demandé au Conseil régional et au Conseil général de venir aussi parler de ces évolutions et des avantages et inconvénients de la situation actuelle. Ils n'ont pas cru bon de nous répondre. Des questions ? Deux ? Trois questions, je relève.

### Rémi PETIOT

PETIOT. Une question rapide pour le SYTRAL : il est dit donc : il ne serait pas intéressant d'aller jusqu'aux hôpitaux si les tunnels ne se réalisaient pas. Est-ce qu'il... est-ce que la question serait la même si le métro allait jusqu'à l'A450 pour récupérer la thrombose complète qui se produit et qui va continuer et qui, à mon sens, ne s'améliorera pas avec l'arrivée de l'A45 éventuelle et les sorties d'échangeurs là-bas ? Donc, essayer de récupérer un maximum de personnes qui se retrouvent plantées, qui ne peuvent pas traverser le Rhône.

### Bernard RIVALTA

Une bonne question. C'est un sujet qu'on a regardé et qu'on regarde. Mais le problème, c'est... Ça fait un kilomètre de plus, pratiquement. On vous a donné les coûts au kilomètre tout à l'heure, donc voilà... Un kilomètre de plus, plus les parcs relais, bon. Voilà. Mais moi je suis en général opposé à rien, je veux dire. Si on a les ronds pour faire, il n'y a pas de souci. Si on a les ronds pour le gérer derrière, moi, je n'ai pas de souci.

### Rémi PETIOT

En même temps [inaudible, intervention sans micro].

### **Bernard RIVALTA**

Oui, bon. C'est ce qu'on dit. Mais à la barre, le 450, il n'est pas non plus la desserte de toute la partie Ouest de l'agglomération. C'est le Sud-Ouest. Ce n'est pas l'Ouest. Tandis que s'il y a effectivement l'Anneau des Sciences, c'est l'Ouest. On atterrit sur le périph', on dégringole jusque-là et on fonctionne...

### **Cécile VALVERDE**

Question, monsieur ?

### **Albert BALY**

Albert BALY, habitant Lyon depuis 1930. Vous avez construit les stations de métro pour quatre voitures. Pourquoi continuez-vous à ne faire circuler que trois voitures ?

### **Bernard RIVALTA**

Parce que je n'ai pas gagné au Loto et qu'effectivement, Raymond DESCHAMPS vous a dit le coût des voitures. Mais il n'empêche que vous avez raison de poser la question parce que c'est effectivement un sujet qu'on est en train de travailler pour le prochain mandat. Le problème après du prochain mandat, si on veut réinvestir malgré tout encore un milliard d'euros (et c'est mon objectif), moi, je ne sais pas ce que je ferai. Ce n'est pas évident que je sois candidat, et après, les électeurs diront s'ils veulent de nous ou pas. Mais le problème il est que le système il est prévu. Quelle est la démarche ? La ligne B, c'est on automatise la ligne B qui va jusqu'aux hôpitaux avec l'Anneau des Sciences. Là, on prend ces voitures-là qui sont de la même génération que la ligne A pour les mettre en quatrième wagon parce qu'après, il y a les problèmes technologiques. Il y a des problèmes de concordance de tout ce qui est système informatique. Et comme il y a un truc qui a 40 ans, on ne trouve plus rien du système informatique et donc, il faut qu'on prenne les engins de la ligne B pour les mettre sur la ligne A. Après, on achètera et on a prévu d'acheter des nouvelles rames pour la ligne B dans l'automatisation de la ligne B. Et après, quand on achètera nos rames automatiques pour la ligne B, pour avoir le meilleur prix possible, on mettra les deux rames supplémentaires de la ligne D pour, justement avoir aussi une offre compétitive par rapport à ça. Vous savez, il y a toute une démarche qui n'est pas simple, mais qui existe par rapport à ça et donc, on n'attend rien. On attend d'avoir de l'argent et de pouvoir le faire.

### **Cécile VALVERDE**

Monsieur ?

### **Maurice ABEILLE**

Maurice ABEILLE, Lyon Métro-Transports Publics. Sur le point du prolongement de la ligne B au-delà des hôpitaux Sud, c'est jusqu'à l'A450, c'est une proposition depuis longtemps de Lyon Métro, donc là-dessus, on serait tout à fait d'accord. Mais c'est... ma question est autre. On est aussi tout à fait d'accord sur les objectifs de la création du syndicat mixte piloté par la Région puisqu'il va enfin travailler sur une carte de type Orange. C'est ce que demandent les usagers depuis bien longtemps parce que, pour faire un trajet Lyon – Charbonnières par exemple, il y a deux tarifications selon le mode de transport que l'on prend, ce qui est complètement aberrant. Une question peut-être un peu technique : le fait que chacun de ces syndicats mixtes, c'est-à-dire le SYTRAL depuis longtemps, ce nouveau syndicat mixte de la Région, plus le Département qui est en train de créer aussi lui-même son syndicat mixte vont se donner des sources de financement bien obligatoirement donc instaurer le versement transport additionnel. Ce versement transport additionnel va, si on n'augmente pas le taux du versement transport sur le périmètre du SYTRAL, va se traduire par une baisse de recette pour le SYTRAL. Donc, comment financer les investissements du SYTRAL avec toute cette cohabitation de ces syndicats mixtes pour lesquelles, au moins celui de la Région, on est tout à fait d'accord sur ses objectifs ?

### **Bernard RIVALTA**

Oui, mais moi, je suis tout à fait d'accord avec les objectifs de la Région. Le problème, c'est que la Région n'a qu'à payer ce qu'elle a comme objectif. C'est un peu la difficulté de l'EPUR. Quelle est la discussion aujourd'hui politique, hein ? Elle est de savoir sur qui on va prendre le fric. Je pense défendre les intérêts des Lyonnais en disant : vous allez prendre ailleurs, mais pas ici, quoi. Voilà, c'est à peu près ça pour réduire le schéma. Et d'ailleurs, il y a... Moi, je siège au GART. Au bureau du GART l'autre jour, ça a été une discussion sanglante hein, avec ceux qui représentent les régions qui voulaient piquer 0,20 additionnels sur les territoires des AOT. Alors, tous bords politiques confondus. Les gens ont dit : mais attendez, nous on fait comment derrière ? Parce que quand vous rassemblez des gens de la région sur Lyon, 80 % des gens de la région qui débarquent sur Lyon, c'est à notre charge après derrière. Et moi, je veux bien tout ce qu'on veut, mais est-ce que c'est aux Lyonnais de payer le choix de certains d'aller habiter à l'extérieur ? Il y a quand même des données d'aménagement du territoire, il y a quand même des données de fonctionnement qui sont celles-là et qui font que, c'est clair que quand les voitures ne rentrent pas, ça nous arrange et ça soigne quand même l'image de l'environnement. Moi, je prends en fait ce phénomène. Donc, c'est une des raisons d'ailleurs pour lesquelles on a fait la carte OÙRA!. Et la carte OÙRA! coûte des ronds au SYTRAL et elle n'en coûte pas à la Région. Voilà. Mais à un moment donné, j'ai dit : maintenant ça suffit. On ne va pas continuer à développer les lignes de carte OÙRA! et nous les faire payer parce que moi, après, je ne sais plus payer. Et si je ne sais plus payer la carte OÙRA! c'est que je ne peux plus développer le réseau de Lyon. Et mon objectif, c'est quand même de continuer à développer... Quand je dis Lyon, c'est le Grand Lyon, c'est l'ensemble du périmètre de notre PTU, pour essayer de gérer ça. Donc voilà. Vous voyez, les débats politiques, ils sont devant nous par rapport à ça. Et donc, quand ils réclament 0,20... Moi, j'ai fait l'effort de le garder depuis dix ans à 1,75 alors que je pouvais passer à 1,80, voire à 2. Et que j'ai fait cet effort-là par des efforts de gestion, par des efforts

de rationalisation, par des efforts de coût économique, de process que j'évoquais tout à l'heure : trouver, d'avoir les neurones qui fonctionnent pour dire comment j'achète mes trucs ? Dans quelles conditions ? Pour quoi faire ? Quand ? Comment ? Etc. Pour essayer de trouver des solutions qui soient les moins couteuses par rapport à ça. Si on me pique 0,20, ça me taxe mon versement transport à 1,95, je n'ai plus de marge de manœuvre. Et moi, je sais que si demain, il y en a qui prennent le Vertingo du côté de Bercy et qui nous sucent une grande partie de notre versement transport, je ne sais plus faire. Et donc, il y a un problème de fond par rapport à ce genre de chose. J'essaie de préserver le maximum de capacité de fonctionnement.

### **Cécile VALVERDE**

Bien, merci. Alors, nous allons clôturer. Vous avez bien compris que comme aux réunions précédentes, nous n'avons pas trouvé des solutions à tous les problèmes posés. Il en restera encore quelques-uns. Donc, nous aurons encore d'autres réunions. Merci de votre attention et à demain, surtout, pour la réunion sur les solutions alternatives, la deuxième étape. Merci. Bonne soirée.