

12 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION COMMUNE DE PARIS

Type de réunion :	Réunion commune « Coût et Financement »
Date de la réunion :	12 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Paris

Introduction au thème de la soirée

Jean-Luc Mathieu, Président de la CPDP sur le projet de réseau de Arc Express, ouvre la séance. Cette réunion commune portera sur les coûts et financements, ceci alors que la très grande majorité des personnes et institutions s'étant exprimées insistent sur la nécessité de fusionner Arc Express et le Grand Paris et que Jean-Paul Huchon a adressé en ce sens, le 15 novembre 2010, une lettre à François Fillon. **François Leblond**, Président de la CPDP, indique que les coûts présentés pour les Arcs Express Nord et Sud (pour 40 km environ) représentaient 4,8 à 5 milliards d'euros. Pour 155 km, les coûts présentés par le Grand Paris sont évalués de 21,5 à 23,5 milliards d'euros. Chaque MO devra ici présenter clairement les éléments de coûts et de financements correspondant aux dossiers déposés lors de la saisine de la CNDP. Les débats ont fait ressortir des inquiétudes sur l'impact des projets sur les charges d'exploitation du STIF. Sur ce point, les deux MO ont donc été priés de répondre à la CNDP par l'intermédiaire d'un questionnaire.

Projet « Arc Express » – STIF

Après projection d'un film de présentation, **Sophie Mougard**, directrice générale du STIF, rappelle que les dépenses du STIF comptent tout d'abord les coûts de fonctionnement (financés intégralement par le STIF) et d'amélioration des transports existants (amplitudes, fréquences, régularité), qui représentent en tout près de 8 milliards d'euros par an. Près de 80 % sont destinés à rémunérer les opérateurs (SNCF, RATP, RFF, etc.), les principaux postes étant les frais de personnel, l'entretien des services, l'énergie. Le STIF a aussi pour mission de définir l'offre de transports, les modalités techniques et les conditions d'exploitation et de rémunération des services. Il désigne et rémunère les exploitants dans le cadre de contrats de service public. Ses ressources proviennent des recettes tarifaires, du versement transport (VT) et des collectivités, qui contribuent respectivement pour environ 3,2 milliards, 3 milliards et 1,4 d'euros en 2009 – ce montant ayant cru de 38 % de 2004 à 2009 pour limiter la hausse de la charge des usagers. L'amélioration de l'offre a représenté une hausse de 400 millions de 2006 à 2010. Le STIF estime que chacun doit supporter ces hausses de coûts, y compris les entreprises, comme l'a souligné un récent rapport de la Cour des Comptes. Dans le cadre de CPER 2007-2013, d'un montant de 3 milliards d'euros, les investissements (prolongements, aménagement et création de lignes ferrées et de bus, amélioration des gares, entretien et remplacement de matériels roulants) ont atteint 600 millions d'euros en 2009, financés à 78 % par la Région et les Départements. Le STIF finance aussi, sur son seul budget, un programme d'investissement de 3 milliards.

L'évaluation des coûts d'Arc Express s'appuie sur celle de l'insertion des tracés, gares, correspondances, des systèmes de transport, et sur des études de fréquentation. Elle intègre le gros œuvre, le second œuvre, le matériel roulant et les frais généraux (MO et provisions pour aléas et imprévus). Les Arcs Sud et Nord devraient coûter de 2,5 à 2,8 milliards et de 1,8 à 2 milliards d'euros selon les tracés retenus à l'issue du débat public. Compte tenu du matériel roulant, le coût total variera de 7,1 et 8,3 milliards d'euros pour la boucle complète, dont l'exploitation devrait coûter environ 325 millions d'euros par an. Arc Express s'intègre dans le Plan de mobilisation de la Région pour les transports, qui vise à rattraper les retards, à répondre aux urgences et à accélérer les études des projets inscrits au CEPR. Près de la moitié de ses quelque 60 projets programmés d'ici à 2020 seront terminés en 2014, soit un investissement de près de 19 milliards d'euros, dont 3,5 milliards, correspondant à la réalisation de l'Arc Sud et au lancement des travaux de l'Arc Nord, sont déjà disponibles. Sur ce total, 12 milliards ont exceptionnellement été apportés par les collectivités, un apport de 2 milliards d'euros étant attendu de l'Etat au titre du CPER 2014-2020. Les autres recettes (fiscales) requièrent la décision du législateur et devaient provenir de la redevance pour création de bureaux, de la restitution de la taxe sur les bureaux du FARIF, de la revalorisation des amendes de stationnement et de la création d'une taxe spéciale d'équipement (TSE). La loi de Finances initiale (LFI) 2011 a bien retenu une partie de ces moyens proposés par la commission Carrez, mais seul 1 milliard d'euros (et non 4,6) seront affecté au Plan. Les 3,6 autres milliards le seront à la SGP. La mise en service des projets du Plan de mobilisation porte les coûts d'exploitation du STIF à 800 millions d'euros à partir de 2020. Comme le proposait la commission Carrez, ils pourraient être financés par la hausse de 0,2 % et le rezoneage du VT, qui apporteraient 430 millions par an en 2020, la hausse annuelle de 1 % des tarifs apportant, elle, 290 millions d'euros. Les collectivités

contribueraient aussi à cet effort raisonnable. Or, la LFI 2011 ne prévoit pas la hausse du VT, ce qui laisse subsister un besoin annuel de financement de 325 millions. Prenant acte du débat public, la Région a depuis novembre 2010 conçu un Plan de complémentarité prolongeant le plan de mobilisation jusqu'à 2025, ajoutant aux Arcs Est et Ouest, un Arc Grand Est, ainsi que le renforcement de la desserte des aéroports, le doublement du tunnel-Gare-du-Nord et celui d'une partie des voies du RER C. L'investissement atteindrait en tout 30 milliards d'euros d'ici à 2025. Le financement est donc loin d'être bouclé, ce d'autant plus que l'exploitation du Grand Paris pèserait sur les budgets de fonctionnement du STIF, portant son montant total à environ 1,2 milliard par an en 2025, sur lesquels 700 millions d'euros restent à trouver.

Jean-Paul Huchon, Président du STIF et du Conseil régional d'Ile-de-France, se félicite du dialogue constructif renoué entre Etat et Région. Si les négociations restent difficiles, notamment concernant le plateau de Saclay, un accord serait historique. Le STIF, la Région et les collectivités se sont battus pour que ces débats simultanés aient lieu : car il fallait pouvoir discuter de la meilleure utilisation possible de l'argent public. Ces débats ont montré le souhait de convergence des projets de rocade : la Région a donc fait part à l'Etat d'une proposition sur les tracés et l'aménagement de l'Ile-de-France. Ils ont aussi démontré la pertinence du Plan de mobilisation, qui comprend Arc Express, y compris aux yeux de l'Etat. Les collectivités, les entreprises, les usagers assumeront leur part, équitable, du financement (les usagers ne devant pas subir de hausses brutales). L'Etat doit à présent garantir sa participation, ainsi que la sauvegarde des compétences du STIF, qui ne peut être exclu des décisions sur l'exploitation. Il faut un accord réaliste afin de mettre en œuvre le plus important projet de transports de l'Ile-de-France. Existe-t-il consensus pour garantir la hausse du VT à terme ? Dès que le FARIF aura été voté, il faudra aussi obtenir des avances pour compléter les financements du Plan de mobilisation. Enfin, il faut garantir que la dette contractée par la SGP sera supportée par elle seule.

Présentation du projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP

Après projection d'un film de présentation, André Santini, Président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, rappelle avoir sans cesse réclamé le rapprochement des deux projets. Mais tracer des rocades n'obère en rien l'amélioration de l'existant. Le ministre Maurice Leroy a donc indiqué que l'Etat s'engage à financer celle-ci à hauteur de plus de 3 milliards d'euros sur les 15 ans à venir, dont 1 milliard d'ici à 2013. L'intérêt prononcé des Franciliens et de leurs élus pour ce débat est l'occasion d'enrichir un projet historique. Car le Grand Paris « désaturera » le réseau existant, facilitera les trajets de banlieue à banlieue, fluidifiera le marché de l'emploi, renforcera la compétitivité de la région capitale et améliorera le cadre de vie. Il favorisera le report modal et soulagera le centre de l'agglomération. Le coût du projet sera assumé grâce à une dotation initiale de 4 milliards d'euros, par des recettes fiscales et commerciales, par les péages et par les emprunts de longue durée. Durant l'année à venir, la SGP aura à cœur de mettre en regard les avantages socioéconomiques et les coûts du projet pour les habitants et les entreprises.

Julien Senèze, membre de la SGP, indique que de 2010 à 2025, les dépenses de conception et de construction de l'infrastructure, donneront lieu à la constitution d'une dette. Entre 2018 et 2025, la mise en service des tronçons donnera lieu à la perception de redevances et de revenus commerciaux liés à l'exploitation des gares, qui seront affectés à son amortissement. L'investissement de la SGP représente 22,7 milliards d'euros, dont 2,7 pour le matériel roulant ; 20 milliards correspondent aux acquisitions foncières et à la réalisation des infrastructures et des gares, ce qui comprend les quais, couloirs et les interconnexions, mais non les coûts de remise à niveau (mise en accessibilité ou organisation des moyens de rabattement). La loi du 3 juin 2010 définit les ressources de la SGP : dotations de l'Etat, emprunts, recettes fiscales et redevances affectées, recettes commerciales. La LFR 2010 lui a apporté de nouvelles ressources. La taxe locale sur les bureaux (TLB) a été revalorisée ; produisant environ 320 millions d'euros par an jusqu'en 2010, elle apportera 556 millions d'euros environ à partir de 2011. L'essentiel de sa progression sera en suite affectée à la SGP, qui percevra une part de 118 millions d'euros par an jusqu'en 2014, puis 220 millions par la suite. La TSE s'ajoutera à la fiscalité locale actuelle et apportera 117 millions par an dès 2011. Assise sur les matériels roulants circulant sur les réseaux franciliens, la nouvelle imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) produira 60 millions d'euros annuels dès 2010, et devrait atteindre environ 80 millions d'euros vers 2025. Le total des recettes fiscales représente donc environ 6,5 milliards d'euros de 2010 à 2025. Ces recettes continueront à être perçues après 2025. La SGP recevra aussi une dotation en capital de 4 milliards d'euros, qui sera versée au fil de la réalisation des travaux, à partir de 2014. Le besoin de financement est donc de 9,5 milliards d'euros : il y sera répondu principalement par l'emprunt. Le montant exact de l'annuité à rembourser après 2025 dépendra de l'évolution des taux d'intérêt, mais devrait être de l'ordre de 750 millions, alors que les recettes fiscales affectées seront d'environ 550 millions d'euros par an.

Jean-Claude Prager, membre de la SGP, explique que l'évaluation socioéconomique permet de mettre en rapport les coûts de l'infrastructure et ses avantages socioéconomiques sur la longue

durée. Le Code des Transports et la loi du 3 juin 2010 exigent de joindre une telle évaluation au schéma d'ensemble qui sera soumis à enquête publique. L'instruction cadre du 25 mars 2004 invite aussi à présenter au débat public une problématique de l'utilité économique des projets de transport. Le projet économique et social du Grand Paris aura un effet structurant à l'échelle régionale et nationale, mais les références permettant d'évaluer cet effet sont très rares. Il faudra donc réunir les compétences se situant « aux frontières la connaissance » pour construire cette étude, mais il est néanmoins possible de présenter quelques éléments. En 2005, l'étude liée la construction du Cross-Rail lancé de 2005 à 2007 à Londres, d'un coût de 16 milliards de livres sterling, en avait évalué les avantages socioéconomiques à 20 milliards de livres ; mais l'évaluation révisée en 2007 a calculé que ces avantages étaient compris entre 36 et 66 milliards : l'évaluation est donc très difficile. Ceci étant, l'impact de la construction du réseau a été évalué à 25 000 emplois par an environ en moyenne pendant 10 ans. Les gains à long terme tiennent aux gains d'accessibilité, aux économies d'agglomération (économies d'échelle due à densification, qui provoque une hausse de la productivité) qui laisse espérer, selon les modèles disponibles, une croissance supplémentaire de 1 % à 2 % du PIB, soit 5 milliards d'euros par an et 100 milliards d'euros à long terme. Le Grand Paris aura aussi un impact sur la croissance grâce à l'affichage d'une dynamique accrue de l'Île-de-France, qui sera encore plus attractive pour les investissements internationaux. Ceux-ci créent actuellement jusqu'à 8000 emplois par an. Une hausse annuelle de 1000 emplois apporterait plusieurs autres points de PIB à long terme. Enfin, les effets positifs sur la qualité de la vie, la santé et l'accès au soin et les économies liées à la densification de l'usage du sol sont difficiles à monétiser. Des études anglaises montrent que l'impact sur la réduction des inégalités est important, et celui-ci sera évalué par l'étude à venir. Les conclusions provisoires de l'étude effectuée à la demande de la DRE en 2010, intégrant les méthodes d'évaluation utilisée par l'évaluation des impacts du Cross-Rail, estiment la valeur totale annuelle des bénéfices économiques supplémentaires de 3,9 à 5,3 milliards d'euros, en adoptant les hypothèses les plus prudentes. Le taux de rendement interne est donc au moins de 10 %. Des études plus précises seront réalisées après détermination du schéma d'ensemble, pour préciser, lors de l'enquête publique, les conditions permettant de maximiser les avantages du projet.

Débat avec le public

➤ **Interrogations sur les éléments de coûts**

Depuis la salle, des habitants et élus ont soulevé de nombreux points. Des doutes ont été émis sur le réalisme des devis. Faudra-t-il construire des doubles tunnels ou des lignes de plus de deux voies ? Quels seront les coûts d'exploitation du Grand Paris, que devra assumer le STIF à travers la redevance ? Comment la SGP peut-elle escompter des recettes commerciales sans participer à la construction des gares ? Comment comparer les périmètres des coûts, Arc Express incluant dans son budget la construction et la mise à niveau des gares ? Quel sera le nombre et le coût des gares à l'issue du débat, pour les deux réseaux – notamment pour la gare supplémentaire de Maison-Blanche ? Les coûts kilométriques annoncés par la SGP varient beaucoup selon les tronçons : le métro sera-t-il aérien sur le plateau de Saclay ? La CNDP ne devrait-elle pas commander un audit et réunir un atelier public pour comparer les coûts des projets ?

François Leblond rapporte que des membres des CPDP ont fait des suggestions en ce sens.

Jean-Claude Ruysschaert, représentant le préfet de Région, précise que la dette de la SGP sera couverte par les recettes fiscales et les redevances. Les engagements de l'Etat pour le Plan de mobilisation et les nouvelles lignes franciliennes seront tenus (1,84 milliard jusqu'à la fin du CPER 2007-2013). La lettre de cadrage de la négociation du contrat particulier Etat-Région (accélération des programmes concernant Eole, la ligne B, les tramways, etc.) prévoit une dotation de 390 millions d'euros en 2014, puis au moins 220 millions d'euros par an jusqu'en 2025. Le préfet de Région a aussi proposé l'utilisation par anticipation d'une partie des moyens dédiés à la SGP pour accélérer des opérations communes concernant la ligne 14 et la ligne 13, ce qu'a confirmé par Maurice Leroy, qui étudie la proposition de convergence de la Région. Les modalités de financement de l'investissement et de l'exploitation ne pourront être définies qu'après décision sur ce point.

Marc Véron, Président du directoire de la SGP, explique que les coûts ont été évalués partir des difficultés concrètes à affronter pour tracer les lignes et installer les sites de maintenance. Les coûts totaux dépendront du nombre de gares, leur coût unitaire moyen (quais et couloirs seuls) étant de l'ordre de 80 millions. Les rames du Grand Paris comporteraient 8 voitures (contre 4 pour Arc Express) : la longueur des quais de ses gares sera donc de 120 m. Plus de quinze gares supplémentaires ont été demandées par les débats publics, et, comme l'arbitrage sur la convergence des tracés, leur nombre et leur emplacement détermineront les coûts finaux. En l'état actuel du projet, les coûts annuels d'exploitation, d'entretien et de l'énergie sont d'environ 500 millions d'euros. Le

montant de la redevance sera fixé par décret. Les recettes commerciales proviendraient de l'exploitation de gares riches de services, qui seront portées, pour l'essentiel, par des investisseurs privés ; ces ressources devraient, globalement, être peu importantes. Le tracé sera souterrain à Saclay, mais les coûts y sont inférieurs à la moyenne en raison de la nature du terrain et de l'absence de centre de maintenance. Enfin, la transposition du Règlement OSP implique que tout nouveau réseau doit faire l'objet d'un appel d'offres international (contrats d'études, exploitation, fournitures, etc.) : c'est à ce moment que s'exprimera la vérité des coûts. La compétence de la SGP est strictement définie par la loi, et n'inclut effectivement pas certains coûts induits par la construction de ses gares (moyens de rabattement, notamment).

Jean-François Hélas, Directeur des projets d'investissement du STIF, pointe qu'il faut donc s'interroger sur la nature des acteurs qui supporteront ces coûts. Les coûts moyens d'Arc Express représentent 110 millions d'euros par km (matériel roulant inclus), alors que ces coûts se situent au-delà de 150 millions pour la SGP en raison des technologies retenues. Les coûts effectifs pourront donc varier à l'intérieur de l'enveloppe du projet, qui inclut des provisions pour aléas et imprévus (à hauteur 15 % à 20 %). Les coûts pris en compte par le STIF incluent les coûts de maillage, d'intermodalité de surface, ainsi que les travaux de modernisation et de mise en accessibilité des gares. **Sandrine Gourlet**, responsable des projets ferrés du STIF, indique qu'Arc Express prévoit quelque 50 stations espacées d'environ 1,5 km, ce qui évite de recourir à des bitubes et de prévoir des issues de secours intermédiaires. Aucune gare supplémentaire n'a été demandée. Les tunnels comporteront deux voies. Le Plan de mobilisation inclut les coûts de la mise en accessibilité, qui approche les 2 milliards d'euros pour les 220 gares et arrêts de bus de son réseau. **Sophie Mougard** ajoute que le STIF a intégré les coûts d'étude de la création de la station Maison-Blanche sur la ligne 14 dans le contrat de complémentarité. Il faudra ensuite étudier la façon la plus simple d'atteindre Orly (prolongement de la ligne 14 ou de la ligne 7).

➤ **Interrogations sur les moyens de financement**

La salle a demandé si un PPP était envisagé pour financer les investissements de la SGP. Les péages urbains pourraient-ils contribuer à la rentabilisation des réseaux ? Le produit de la TSE a-t-il été déflaté dans le temps ? Comment anticiper le rendement de la TLB ? La charge d'intérêt a-t-elle bien été prise en compte dans les calculs de la SGP ?

François Labroille, conseiller régional d'Ile-de-France, relève que l'évaluation socioéconomique ci-dessus a montré les impacts positifs des réseaux de métros sur la productivité des entreprises, qui pourraient donc contribuer davantage à l'effort, grâce au VT. Par ailleurs, il est regrettable que la loi de Finances rectificative 2010 ait abandonné toute taxation des plus-values foncières. **Michel Gérard** pointe que l'étude socioéconomique doit prendre en compte les coûts des aménagements que les collectivités financeront. Elle omet par ailleurs de s'appuyer sur un scénario de référence et de proposer des scénarios alternatifs, puisqu'une dépense de 23 milliards pourrait être investie plus efficacement pour créer des emplois. **Annick Lepetit**, maire du 17^{ème} arrondissement de Paris, note que les trois taxes évoquées par la SGP pèseront uniquement sur les ménages et les entreprises franciliens, alors que la SGP prétend mettre en œuvre un projet d'intérêt national. Comment ces recettes seront-elles utilisées d'ici au démarrage des travaux ?

Jean-Claude Prager affirme que le scénario de référence de l'évaluation socioéconomique est l'évolution tendancielle retenue par le SDRIF. Il n'a pas été possible d'indiquer la répartition des avantages du Grand Paris selon le type d'acteurs (ménages, entreprises, collectivités), mais cela sera effectué par l'évaluation qui sera remise lors des enquêtes publiques. Cette enquête devra aussi déterminer si le taux de rendement et de création d'emplois lié à l'investissement de la SGP diffère des performances moyennes. **Marc Véron** indique que le Parlement a fait valoir l'incertitude du rendement de la taxation des plus-values foncières, et le fait qu'elle reviendrait à infliger une « double peine » aux investisseurs immobiliers. Par ailleurs, la création du Grand Paris obligera à réactualiser les bases fiscales des taxes sur les bureaux, comme celles du VT. Les moyens mis immédiatement à disposition de la SGP financeront les études d'AMO et de maîtrise d'œuvre (2 milliards d'euros environ). Elles seront indispensables pour réussir la conduite des travaux en l'espace de 10 ans. L'effort des contribuables de la Nation se traduira par la dotation initiale de 4 milliards. **Julien Senèze** précise qu'il n'est pas prévu de réévaluer les montants de l'IFER et de la TSE d'ici à 2025. Le taux de la TLB est, lui, indexé sur l'indice du coût de la construction. La charge d'intérêts est intégrée dans l'évaluation du montant de l'annuité de l'emprunt (750 millions).

Sophie Mougard explique que les collectivités ne peuvent pas présenter des budgets dans lesquels les annuités de dettes sont couvertes par des emprunts. Les budgets établis tiennent donc d'ores et déjà compte de la capacité des collectivités à faire face aux annuités des emprunts que le STIF contractera. Le STIF dispose pour cela des ressources de collectivités, des recettes de tarification et

du VT, et attend les 2 milliards que l'État doit apporter via les CPER, comme l'a souligné la commission Carrez. **Jean-Paul Huchon** note que la Région a apporté 2,6 milliards et 825 millions d'euros au travers des CPER signés en 2000 et 2006. Alors que les collectivités, dont la Ville de Paris, apportent désormais des moyens considérables, il faut cette fois-ci un effort mutuel supplémentaire de l'État, dans le cadre d'un contrat spécifique Transports qui compléterait les crédits actuels. Maurice Leroy s'y est engagé. L'État a aussi annoncé qu'il apporterait spécifiquement un milliard pour améliorer les RER C et D.

Bernard Irion, de la CCIP, déclare que les entreprises plaident pour la convergence qui s'initie. De fait, les dépenses d'investissement sont modestes par rapport à celles du fonctionnement (8 milliards par an) : si l'on tient compte du remboursement partiel des abonnements, les entreprises assurent en plus de 47 %, contre 33 % pour les usagers et 20 % pour l'État et les collectivités. Les premières, vont faire face aux taxes sur les bureaux ne peuvent plus faire un effort supplémentaire. Les usagers doivent contribuer davantage, même s'il faut pour cela faire preuve de pédagogie. Il faut aussi éviter tout doublon entre le STIF et la SGP.

➤ **Craines sur les tarifs, les contributions des collectivités, les charges du STIF**

Plusieurs intervenants se sont félicités du très fort engagement des collectivités dans le financement du STIF, mais ont rappelé leur situation financière très délicate – notamment celle du Conseil général de Seine-Saint-Denis. Le STIF devra faire face à une redevance de quelque 250 millions d'euros par an, alors qu'il devra dépenser 500 millions supplémentaires pour exploiter le réseau du Grand Paris.

Samy Hayon, membre du Parti Ouvrier Indépendant, observe que Jean-Paul Huchon a affirmé que les usagers participeront à l'effort, ceci alors que la TSE est applicable dès 2011. Or, le STIF a décidé une augmentation moyenne de 3,9 % en juillet 2010 : cela va-t-il continuer ? La future tarification en zone unique risque aussi de se traduire par une augmentation « famarimeuse » de la charge des usagers des zones centrales. Par ailleurs, alors que la réorganisation de l'activité de la RATP augure l'arrivée de concurrents privés sur le réseau, la Région entend-elle laisser se poursuivre la privatisation des transports publics, qui se traduirait par une hausse supérieure des tarifs ?

Jean-Paul Huchon rappelle que la compétence des péages urbains ressort des communes. Il y est toutefois opposé, comme Bertrand Delanoë. De 2002 à 2005, date à laquelle la Région a pris la présidence du STIF, l'État a augmenté les tarifs de 18 %. Hormis en 2010, lorsqu'il a fallu faire face à l'effondrement du produit du VT après la crise, les hausses de tarif n'ont jamais, depuis 2005, dépassé l'inflation. Cette politique tarifaire sera poursuivie. Les usagers des zones éloignées se plaignent de tarifs jugés trop élevés par rapport au service, les demandes principales portant sur la desserte, la qualité, la fréquence et la sécurité des transports publics. L'avancement vers l'unification de la tarification se poursuivra dans la mesure du possible : c'est le sens de la suppression de la zone 6. Le STIF a décidé que les transports seront gratuits pour tous les jeunes en insertion, alors que 1 150 000 personnes bénéficient déjà de la gratuité ou de tarifs très réduits, et que les abonnements des salariés sont remboursés à 50 %. En revanche, la CCIP et le MEDEF ne peuvent pas réclamer une amélioration du service tout en refusant de contribuer davantage alors qu'elles en bénéficieront largement (ce qu'a souligné Jean-Claude Prager). Un tiers des opérations du STIF sont effectuées en Seine-Saint-Denis, où la situation est la plus difficile. La Région soutient ce département en finançant à hauteur de 60 % (et non 50 %) le Contrat Région-Département, car son Conseil général a hérité de dettes dont les taux ont explosé en 2008. Il faut savoir si la SGP transférera ou non sa dette au STIF, ce qui pèserait sur ses comptes d'exploitation. La SGP laisse entendre que la redevance payée par le STIF couvrira l'essentiel de l'écart entre ses annuités et ses ressources fiscales. Ce point doit absolument être retravaillé. **Sophie Mougard** précise qu'après le refus parlementaire de relever le VT, 300 millions d'euros par an manqueront pour l'exploitation. Exploiter le métro du Grand Paris pèsera à hauteur de 400 millions par an sur le STIF, qui devra de plus verser à la SGP 200 millions d'euros au titre de la redevance et 80 millions au titre de l'IFER). La redevance mettra de fait le STIF en situation de rembourser tout ou partie de la dette de la SGP.

Marc Véron rappelle que la SGP n'a reçu aucune mission d'exploitation. Celle-ci sera confiée au STIF, qui ne remboursera pas les emprunts de la SGP, ce qu'interdit clairement la loi du 3 juin 2010. Il est, en revanche, légitime que l'utilisateur d'un bien contribue à son amortissement via la redevance, qui ne suffira pas à la SGP pour faire face à ses annuités. D'autres ressources sont donc envisagées. Il faudrait connaître les conditions exactes du service pour évaluer les coûts d'exploitation du Grand Paris par le STIF. Pour cela, il faudrait confronter les données de la SGP et du STIF, et tenir compte, notamment, des recettes de tarifications supplémentaires liées à l'ouverture du nouveau réseau.

François Leblond se félicite du fait que la SGP se rapproche du STIF pour évaluer par le dialogue ces coûts de fonctionnement, comme l'ont souhaité les deux CPDP.

Jean-Paul Huchon se réjouit aussi des « progrès dans la connaissance » effectués grâce aux éclaircissements apportés ci-dessus par la SGP. S'il est en effet à prévoir que des passagers supplémentaires verseront un surcroît de recettes, il faut remarquer que l'amendement présenté par Gilles Carrez et Yves Albarello pour préciser que les coûts de redevance ne pourraient s'ajouter à ceux de l'exploitation a été retiré à la demande de Christian Blanc. C'est très regrettable, car Gilles Carrez avait apporté une proposition très équilibrée sur la répartition des coûts.

Aurore Gillmann, conseillère municipale PS de Suresnes et conseillère régionale sur la liste JPH, juge la SGP peu claire, hormis sur le fait qu'elle ne se soucie pas de la gestion du réseau qu'elle construit. Cela semble une attitude « irresponsable », même si elle est couverte par une loi à la rédaction de laquelle Marc Véron a participé. Comment la SGP entend-elle acquérir le matériel roulant ? Comment évalue-t-elle le coût de son exploitation ?

Julien Senèze explique que la SGP acquerra le matériel roulant correspondant à ses infrastructures. Les conditions de la rémunération du transfert de sa propriété au STIF seront fixées par un décret du Conseil d'État.

François Leblond clôt la séance.