



17 décembre 2012 : atelier thématique

Les aspects financiers

Espace de l'Ouest Lyonnais – Lyon

Synthèse

Introduction

Cécile Valverde, membre de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), aborde les points qui seront abordés au cours de la soirée :

- Les aspects financiers.

Elle rappelle les principes du débat public :

- La CPDP est indépendante et neutre.
- Le débat porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.
- Le public peut s'informer, avoir des réponses à ses questions et donner son avis.
- Le débat est régi par les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation.
- Il se fait sur la base d'un dossier réalisé par le maître d'ouvrage.

Le calendrier du débat :

- Lancement le 10 novembre 2012 et fin le 28 février 2013.
- La CPDP réalise un compte rendu du débat et la CNDP en publie le bilan dans un délai maximum de 2 mois après la clôture. Le maître d'ouvrage fait part de sa décision dans un délai de 3 mois au maximum.

Comment participer au débat :

Le public dispose de nombreux moyens pour donner son avis, proposer des contributions et poser des questions : le site internet du débat, les locaux de la CPDP, et les différents supports de communication de la CPDP et des collectivités. Tous les documents ayant trait au projet, ainsi que les questions, avis, contributions et réponses sont rendus publics.

Cécile Valverde indique que l'on se trouve à mi-débat et que la réunion du 18 décembre offrira, après celle du 5 décembre, une deuxième occasion de débattre sur les solutions alternatives ou complémentaires au scénario privilégié par le maître d'ouvrage.



I Modes de financement des infrastructures de transport

Les différents modes de financement des infrastructures, leurs avantages et inconvénients.

Intervention d'Alain Bonnafous, professeur émérite – Laboratoire d'Economie des Transports

Il existe 3 options possibles pour financer une infrastructure de transport.

- Celle-ci peut être confiée à une maîtrise d'œuvre publique ou parapublique (SEM ou EPIC). Dans ce cas, le projet doit être lancé avec une perspective d'équilibre budgétaire.
- La délégation de service public, ou concession, dans le cadre de laquelle un opérateur privé (généralement une société d'autoroute) assurera le montage financier et l'exploitation de l'infrastructure. Il s'agit dans ce cas d'un engagement commercial, stipulant que le concessionnaire doit récupérer des recettes, le plus souvent par l'installation de péages sur l'infrastructure. A défaut, le concessionnaire peut demander une subvention au maître d'ouvrage. **Alain Bonnafous** précise à ce sujet qu'une réglementation européenne a mis fin au principe de l'adossement, qui consistait à rallonger la durée d'une concession en contrepartie du financement par l'opérateur privé d'une infrastructure non rentable ou engendrant des pertes.
- Dans le cadre d'un contrat de partenariat, le partenaire privé est tenu de réaliser un ouvrage et de l'exploiter dans la durée (hôpital, école, prison...), en conformité avec certains critères. L'utilisateur ne contribue pas à l'équilibre économique de l'infrastructure.

Une infrastructure routière est le plus souvent construite et exploitée grâce à des financements recourant très largement à l'emprunt. Elle doit par conséquent prévoir le coût de l'emprunt (environ 4 %) et une prime de risque (environ 4 %) pour faire face aux différents risques potentiels. L'établissement public doit pouvoir disposer de la marge de fonds propres pour couvrir cette charge (2 %). C'est pourquoi, si le projet affiche une rentabilité inférieure à 8 %, l'établissement public va demander une subvention au maître d'ouvrage. Si celle-ci est supérieure à 8 %, l'opérateur peut partir sans subvention.

Pour un opérateur privé, (consortium, société anonyme...), s'ajoute la rémunération de ses fonds propres, qui représente environ 2 %. C'est pourquoi en deçà d'un taux de rentabilité de 10 %, celui-ci demandera une subvention.

Si on se projette dans le cas d'un projet assez rentable, (8 %), un établissement public ne demandera pas de subvention, tandis qu'un opérateur privé en demandera l'équivalent de 44 %.



Si les deux opérateurs font preuve de la même efficacité et sont capables de collecter les mêmes recettes, il n'est pas intéressant pour le concédant de passer de 0 % à 40 % de subvention.

Dans le cas d'un projet à faible rentabilité financière, de l'ordre de 2 %, l'EPIC va demander une subvention de l'ordre de 80 % pour parvenir à l'équilibre, tandis que la société anonyme demandera l'équivalent de 87 % pour être en mesure de dégager des recettes.

Ce paradoxe suggère que moins un projet est rentable, plus il est intéressant de recourir à une société privée, pour peu que celle-ci apporte une plus grande efficacité qu'une société publique. De nombreux exemples viennent le prouver.

En conclusion, si les opérateurs privés et publics sont d'une efficacité comparable, le surcoût du capital n'est pas compensé. Si la rentabilité du capital est limitée, ce surcoût peut être compensé par la plus grande efficacité de l'opérateur privé.

Concernant le projet Anneau des Sciences, **Alain Bonnafous** précise n'avoir aucune idée concernant la rentabilité du projet et le choix d'un opérateur public ou privé pour sa mise en œuvre.

Jean-Charles Kohlhaas, conseiller régional, demande si ces simulations de rentabilité ne prennent en compte que les subventions de fonctionnement et d'exploitation.

Alain Bonnafous précise que le calcul du taux de rentabilité d'un grand projet prend en compte l'ensemble des coûts et recettes liées à la construction et à l'exploitation de l'ouvrage.

Les différents types de péages

- **Péage urbain et régulation de la mobilité : expériences étrangères et françaises**
- **Retour d'expérience du BPNL et enseignements pour Lyon**

Intervention de Charles Raux, chercheur CNRS – Laboratoire d'Economie des Transports

Les péages urbains ont pour fonction de réguler le trafic. Selon la configuration spatiale, il peut s'agir de péages de sections de route, de péages de cordon, qui consistent à payer pour entrer ou sortir du cordon, ou de péages de zone qui consistent à payer pour entrer, sortir et circuler au sein de la zone.

Selon les objectifs de chaque agglomération (financement des transports, lutte contre la pollution, limitation du trafic...) ces péages peuvent varier selon leur base (au km, à la journée, au forfait...) et leur niveau tarifaire selon la classe du véhicule, l'heure de passage ...

Selon le paradoxe de Dows Thomson, lorsque que l'on accroît la capacité de trafic, on accroît le problème de la congestion. Celle-ci engendre des répercussions sur le bon fonctionnement et donc l'équilibre économique des transports en commun.



Ce phénomène de trafic induit, avéré depuis les années 70 – 80, a pu être vérifié à Lyon, avec la création du périphérique Nord et de la rocade Est qui ont été rapidement saturés. En cela, **Charles Raux** estime que le projet de Tronçon Ouest du Périphérique porte les germes d'un étalement urbain incontrôlé.

Etant données les caractéristiques de cette infrastructure, il faudra, pour des raisons de sécurité, éviter la congestion des tunnels. L'un des avantages est que cela garantira la fiabilité des temps de parcours. Les tarifs envisagés, (4 euros l'aller, 8 euros l'aller/retour, soit de l'ordre de 2000 euros par an), sont assez faibles, compte tenu du fait que l'on peut bénéficier d'un différentiel de 50 000 euros entre l'achat en centre-ville ou en périphérie d'un bien immobilier d'environ 100 m².

Les péages de zone ou de cordons ont été créés pour accompagner une baisse du trafic automobile et collecter de nouvelles ressources pour développer les transports collectifs.

- Singapour est équipée de péages multi-cordons avec une grille tarifaire très diversifiée.
- La ville d'Oslo a installé des péages-cordons pour financer le développement des transports
- La ville de Londres a mis en œuvre un péage de zone pour réduire le trafic en cœur de ville et financer les transports collectifs. Ceci a permis de réduire la congestion de 30 %, avec notamment pour conséquence d'améliorer la ponctualité des bus, donc de renforcer leur fréquentation.
- La ville de Stockholm a mis en place un péage de cordon pour réguler le trafic et lutter contre la pollution. Les automobilistes ont obtenu un véritable gain de temps et la qualité de l'air s'est améliorée.
- La ville de Milan a installé des péages-cordons en vue de réguler le trafic et d'améliorer la qualité de l'environnement, en appliquant des règles tarifaires selon la classe Euro (taux d'émission de polluants) des véhicules. Cette mesure a contribué à améliorer la qualité du parc automobile et en conséquence la qualité de l'air.

La question de l'équité des péages urbains fait débat, mais celle-ci dépend à la fois de la configuration du pays, de la géolocalisation des péages, de leurs modalités tarifaires, des lieux de résidence et d'emploi des usagers, de leur profil socio-démographique et du mode d'affectation des recettes.

L'acceptabilité sociale et politique de ces dispositifs est également variable d'un pays et d'une ville à l'autre.

Ainsi à Londres, la mise en œuvre du péage résultait d'une volonté politique forte mais a fait l'objet de nombreuses négociations et les résidents du centre de Londres bénéficient de ristournes importantes sur le péage. En Norvège, la mise en place des péages-cordons a fait l'objet d'un accord entre les différents partis politiques, qui se



sont engagés sur un programme limité dans le temps. A l'heure actuelle, certaines villes ont prolongé le dispositif tandis que d'autres l'ont arrêté.

A Stockholm, la mesure a fait l'objet d'un référendum à l'issue de 6 mois d'essais grandeur nature et le péage a été mis en place à l'issue d'une négociation de la redistribution des recettes entre Stockholm et les communes environnantes.

Charles Raux revient sur l'expérience malheureuse de Lyon, avec TEO, devenu le Boulevard Périphérique Nord de Lyon (BNPL).

L'initiative de construire TEO a été prise en 1990 lorsque Michel Noir était maire de Lyon et président de la communauté d'agglomération. Le financement de l'infrastructure devait être intégralement couvert par les péages.

Un avenant a été ajouté au contrat de concession en 1993, car le concessionnaire s'est rendu compte que la congestion à Lyon était insuffisante pour inciter les automobilistes à emprunter TEO. La solution a été de réduire les itinéraires alternatifs. Partant d'un budget prévisionnel de 3,9 milliards de francs, le projet a finalement été réalisé pour un coût de 6 milliards de francs en 1995, dont 50 % à la charge de la collectivité. La mise en service s'est effectuée en 1997.

Celle-ci a suscité de très fortes oppositions de la part des automobilistes et a fait l'objet de recours en justice, l'un contestant la restriction des itinéraires alternatifs, disposition qui a été annulée en 1997, et l'autre annulant le contrat de concession qui présentait des irrégularités.

Raymond Barre, le nouveau maire et président d'agglomération, a pris la décision de rouvrir le tunnel, avec un péage placé uniquement sur le tronçon central.

L'ouvrage a finalement été racheté par l'agglomération en 1999 pour un montant de 4 milliards d'euros. En fin de compte, cette infrastructure aura été entièrement financée par le contribuable.

Aujourd'hui l'infrastructure est congestionnée aux heures de pointe, en particulier à ses extrémités. Cette expérience malheureuse explique en partie que la question des péages urbains soit difficile à aborder à Lyon.

Le Laboratoire d'Economie des Transports (LET) a simulé différents scénarios de mise en place de péages urbains et a récemment sondé un échantillon représentatif de 1500 personnes dans le Grand Lyon. 69 % des personnes interrogées se sont déclarées opposées aux scénarios de péage de zone sur Lyon et Villeurbanne qui leur ont été présentés. Ce pourcentage est toutefois en baisse par rapport aux 80 % d'opposants que l'on pouvait compter il y a quelques années.

Des focus groupes ont permis d'observer des positions soit franchement opposées, soit plutôt favorables au péage urbain, moyennant des solutions alternatives telles que le renfort des transports collectifs et les parcs relais.

Ont été testés également l'idée de « droit à circuler » (gratuité 3 jours de la semaine, péage urbain les 2 autres jours, par exemple), un concept de carte de crédit de mobilité multimodale, dont le principe serait qu'elle soit prise en charge pour moitié



par les employeurs, mais qu'elle permette de payer tout à la fois les transports collectifs, les péages urbains, les parkings, les vélos en libre-service, etc. Les personnes consultées, si elles ne sont pas hostiles à ces initiatives, restent néanmoins opposées aux péages urbains.

Charles Raux estime que le projet de Tronçon Ouest du Périphérique constitue une impasse qui ne fait que reporter le problème de la congestion. Il propose deux pistes d'actions alternatives :

- Imaginer un péage urbain pour les automobilistes qui se rapprochent du centre et y circulent, alors qu'aujourd'hui c'est plutôt la configuration inverse qui est en place, avec des autoroutes payantes passant à l'extérieur de l'agglomération.
- Il a été mis en évidence de façon empirique que la diminution de la capacité routière engendre un phénomène d'évaporation du trafic.

Quelle que soit l'origine de cette baisse de capacité, on constate empiriquement que le trafic est réduit en moyenne de 22 %, avec une médiane de 11 %, mais cette diminution peut aller jusqu'à 50 %. Ceci révèle aussi une grande capacité d'adaptation des automobilistes qui se reportent vers d'autres modes de déplacement, réduisent, voire suppriment certains trajets ou adoptent le covoiturage.

Cette solution a été expérimentée à Mermoz-Pinel et la fermeture pendant un an du Tunnel de la Croix-Rousse représente actuellement un essai grandeur nature.

Charles Raux rappelle que le Grand Lyon escompte avec le Tronçon Ouest du Périphérique une reprise de 25 % du trafic par les transports collectifs et de 10 % pour le transit écarté, ce qui laisse 25 % à récupérer par « évaporation ». Cela semble faisable en 15 ans, d'ici la requalification en 2028 de l'A6 A7 en boulevard urbain, en réduisant le trafic très progressivement chaque année.

Dans l'agglomération, les péages urbains pourraient être très efficaces, régulant le trafic, voire permettant d'éviter de construire de nouvelles infrastructures routières, et donneraient l'opportunité de dégager de nouvelles sources de financement. Mais les conditions politiques ne sont pas réunies aujourd'hui pour concrétiser ce type de solution.

Questions

Maurice Abeille, de Lyon Métro Transports Publics, indique que le concept de carte multimodale pourrait aussi répondre au problème d'équité sociale et constituerait un complément indispensable si l'on optait pour le scénario du tout-transports en commun.



Charles Raux précise que le concept qui a été testé par le LET se limite à une carte de paiement multimodale qui consiste à généraliser la prise en charge des transports par l'employeur.

Rémi Petiot, collectif d'association de l'Est Lyonnais, demande si la mise en place d'un péage pour entrer dans Lyon serait économiquement acceptable par les habitants des quartiers défavorisés des communes du Sud-Ouest lyonnais.

Charles Raux admet que la réalisation d'un péage urbain pose des questions d'ordre social, mais rappelle que la situation actuelle est déjà très injuste pour de nombreuses personnes qui n'ont d'autre choix que de prendre une voiture. L'enjeu est d'évaluer si les effets redistributifs des péages permettent de réduire les injustices.

Thomas Delpech s'interroge sur l'utilité d'un péage sur toute la zone de Lyon, alors que la congestion est principalement située au niveau du tunnel de Fourvière.

Charles Raux répond que si l'on installe un péage uniquement sur l'infrastructure, l'automobiliste va réaliser un arbitrage prix-temps entre l'itinéraire gratuit et le payant et que cela risque de nuire à la cohérence du trafic à l'échelle de l'agglomération. Les péages de cordon et de zone restent, au plan tarifaire, les solutions les plus cohérentes à l'échelle de l'agglomération.

Influence de la modulation des péages sur la congestion des réseaux routiers

Intervention d'André Broto, Directeur général adjoint de Cofiroute

Les péages de régulation permettent d'augmenter la fluidité des axes routiers, donc de faire gagner du temps aux automobilistes, de dépenser moins de carburant et d'éviter les congestions dans les tunnels. Une voie fluide permet d'écouler un nombre plus important de véhicules : lorsque la vitesse des véhicules est de 70-80 km/h, le débit du trafic peut être augmenté de 50 %. Quelques exemples sont présentés :

- Le péage du tunnel en duplex de 10 km sur l'A86 en région parisienne permet de financer le coût de l'ouvrage et d'augmenter la sécurité au sein du tunnel en évitant la congestion.
- A Los Angeles, une voie à péage a été mise en place en 1995 sur le terre-plein central de l'autoroute SR 91. La grille tarifaire est modulée en fonction des plages horaires et des jours et permet de réguler le trafic.
- A Minneapolis, un péage de régulation a été installé pour optimiser l'utilisation d'une voie auparavant réservée aux transports collectifs et aux covoitureurs, qui était sous utilisée. La modulation tarifaire est ajustée toutes les 3 minutes en fonction du trafic.



Ces exemples montrent que l'on peut améliorer la gestion du trafic, encourager les modes de déplacement alternatifs et l'autopartage, sans modifier l'infrastructure. On observe que l'usage des voies à péage reste occasionnel donc ne crée pas d'injustice. Ils s'inscrivent dans un principe d'équité sociale : la voie est fluide et gratuite pour les transports collectifs et les modes partagés, offrant ainsi aux personnes une alternative à la voiture, tandis qu'elle est accessible, mais à péage, pour les automobilistes pressés.

Philippe Marzolf, président de la CPDP, transmet 2 questions des internautes :

- Pourquoi les politiques n'écoutent pas plus les propos des scientifiques qui sont intervenus ?
- Pourquoi y-a-t-il eu une baisse de l'usage de la voiture depuis 1995, alors que le périphérique Nord a été la seule autoroute urbaine créée ?

Alain Bonnafous confirme que cette baisse peut être attribuée aux importants investissements du Grand Lyon pour renforcer les transports collectifs, notamment avec l'arrivée du tramway.

Jean Murard, de l'association Déplacements Citoyens, indique que la participation des usagers des transports à Lyon a augmenté de plus de 80 % entre 2001 et 2011 selon une source du SYTRAL. Ceci signifie, en plus de l'inflation, que les transports en commun ont augmenté de façon significative en 10 ans.

Le financement du projet

Interventions de Benoît Quignon, Directeur général, Grand Lyon et de Pierre Goffinet, Directeur général, Conseil général.

Benoît Quignon rappelle en préambule que l'Anneau des Sciences est un projet au service de la mobilité qui va bien au-delà d'une simple infrastructure routière.

Le projet porté par le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône fait l'objet d'une répartition égale du financement entre les 2 collectivités. Le protocole signé le 26 août 2010 en définit les modalités générales.

Benoît Quignon dresse un panorama du fonctionnement du budget des collectivités. Les sources de revenus sont réparties entre les recettes de fonctionnement émanant de l'Etat, des taxes et redevances d'assainissement et péages d'ouvrages... et les recettes d'investissement résultant des emprunts, subventions, dotations de l'État taxes d'aménagement, produits des cessions et des biens, etc. La progression des recettes est de plus en plus lente.

Le poste des dépenses est réparti entre les dépenses de fonctionnement, telles que les charges de personnel, les subventions de fonctionnement, les charges à caractère général, les frais financiers sur la dette, et les dépenses d'investissement



qui intègrent les travaux en cours, les subventions d'équipement, l'acquisition de biens...

Le budget 2011 du Grand Lyon présente un montant de recettes de 1,262 milliard d'euros et des dépenses équivalent à 1,063 milliard d'euros. Le Grand Lyon reverse 200 millions d'euros aux communes, au titre du transfert de la taxe professionnelle. Sa recette nette est donc de 800 millions d'euros.

Sa capacité d'autofinancement, équivalant à 226,1 millions d'euros, est importante. La dette de la communauté urbaine est plafonnée à 10 %, ce ratio lui permettant si nécessaire de se désendetter très rapidement.

Les dépenses d'investissement du Grand Lyon figurent dans la Programmation Pluriannuelle des Investissements (PPI). Ce programme décrit les principales opérations du mandat. Ce pacte politique entre les communes du Grand Lyon et la Communauté Urbaine permet de déterminer les priorités de l'action publique, déclinées en 4 grands axes :

- Le développement économique (zones d'activités, grandes infrastructures).
- La construction d'une métropole à dimension humaine (développement urbain, social, espace public).
- L'environnement en tant qu'outil de développement, au sein duquel s'inscrivent notamment les politiques de mobilité.
- Le bon fonctionnement des services, avec par exemple les gros travaux sur les ouvrages d'art, la voirie, les bâtiments...

Pierre Goffinet prend la parole pour présenter le budget opérationnel du Conseil général du Rhône. Celui-ci s'élève à 1,660 milliard d'euros. Les dépenses se traduisent pour moitié en dépenses de solidarité telles que le RSA, l'aide aux personnes âgées, handicapées et aux enfants en difficulté.

Les autres dépenses sont affectées au remboursement de la dette, au développement (éducation et formation, transport, voirie..), au cadre de vie, (sécurité incendie, culture, environnement...), à la gestion patrimoniale et à l'administration.

Les recettes sont issues pour près d'un tiers des impôts locaux, ainsi que des dotations de l'État, des taxes indirectes ainsi que de l'emprunt.

Considéré comme un département riche, le Conseil général du Rhône est le troisième département le moins imposé de France. Pour se situer dans la moyenne nationale, il lui faudrait augmenter les impôts de 80 %.

Benoît Quignon reprend la parole pour se concentrer sur le budget du projet de Tronçon Ouest du Périphérique. Si les travaux de construction de l'infrastructure ne sont programmés que dans 8 ans, le maître d'ouvrage prévoit d'ores et déjà



d'engager quelques dépenses, notamment en saisissant des opportunités d'acquisitions foncières sur le tracé ainsi que pour réaliser les études préalables.

Le projet présente 2 grandes options à ce jour :

- L'Anneau des Sciences, dont le budget total est estimé entre 2,2 milliards et 2,5 milliards d'euros et le scénario Rocate, dont le montant est estimé entre 2,1 milliards et 2,4 milliards d'euros.
- Le réaménagement de l'A6/A7 en boulevard urbain coûtera 120 millions d'euros dans l'hypothèse de l'Anneau des Sciences et 150 millions dans celle du scénario Rocate.
- La requalification des centres ville de l'Ouest Lyonnais s'élèvera à 150 millions d'euros.
- Les mesures d'accompagnement des transports en commun sont estimées entre 800 millions d'euros et 1 milliard d'euros.
- Les coûts de fonctionnement (péage free flow, mise aux normes des équipements au cours de l'exploitation, maintenance, éclairage...) s'élèveront de 15 à 20 millions d'euros par an, en valeur 2011.
- Les coûts de construction et d'exploitation de l'infrastructure seront répartis à 50/50 entre le Grand Lyon et le Conseil général, tandis que les investissements consentis pour le réaménagement de l'A6/A7 et la requalification des quartiers de l'Ouest lyonnais seront pris en charge en totalité par le Grand Lyon.

3 possibilités de montage financier sont envisagées, pour lesquelles le choix sera effectué ultérieurement : la maîtrise d'ouvrage publique, le partenariat public privé ou la concession privée.

L'infrastructure sera financée par les péages, en se projetant sur un trafic de 55 000 à 70 000 véhicules par jour.

Elle comportera une section gratuite, entre le Valvert et les 3 Renards, ainsi que la traversée du Rhône. Les sections seront payantes entre les 3 Renards et la Saulaie.

Le type de péage (de section, de cordon ou de zone) n'a pas encore été défini.

Les recettes escomptées s'élèvent entre 40 et 70 millions d'euros HT par an.

Le tableau de financement du projet formule 2 hypothèses.

L'hypothèse 1 se base sur 55 000 véhicules par jour et 0,2 euros par km :

- Soit une recette (base 2011) de 40 millions d'euros HT (47 millions d'euros TTC).
- Une croissance annuelle moyenne du trafic de 0,35%.
- Une croissance annuelle moyenne des tarifs de 2%.
- Soit une recette moyenne sur la durée d'amortissement de l'emprunt (38 ans) de 71 millions d'euros courants TTC.

L'hypothèse 2 se base sur 70 000 véhicules par jour et un péage à 0,2 euros par km :

- Soit une recette base 2011 de 54 millions d'euros HT (64 millions d'euros TTC).



- Une croissance annuelle moyenne du trafic de 0,35%.
- Une croissance annuelle moyenne des tarifs de 2%.
- Soit une recette moyenne sur la durée d'amortissement de l'emprunt (38 ans) de 96 millions d'euros courants TTC.

Les dépenses moyennes d'exploitation prises en compte s'appuient sur :

- Une dépense (base 2011) de 17,5 millions d'euros HT (21 millions d'euros TTC).
- Une croissance annuelle moyenne de 2%.
- Soit une dépense moyenne sur la durée d'amortissement de l'emprunt (38 ans) de 30 millions d'euros courants TTC.

Les dépenses d'investissement prises en compte s'appuient sur :

- Une croissance annuelle moyenne de 3%.
- Un emprunt à 4,5% remboursé sur 38 ans.
- Une annuité moyenne de remboursement de 169 millions d'euros courants TTC.

Selon la 1^{ère} hypothèse qui projette un trafic de 55 000 véhicules par jour sur l'infrastructure, la contribution annuelle moyenne de chaque collectivité s'élèverait à 64 millions d'euros.

Selon la 2^{ème} hypothèse qui projette un trafic de 70 000 véhicules par jour, la contribution annuelle moyenne de chaque collectivité s'élèverait à 52 millions d'euros.

Les recettes nettes n'assurent pas la totalité du financement du projet, signifiant que le Conseil général du Rhône et le Grand Lyon devront chaque année financer entre 60 et 75 millions d'euros pendant 38 ans.

François-Noël Buffet, Maire d'Oullins, demande quelles seront les évolutions des approches financières du projet avec la création de la Métropole.

Denis Colas de Saint-Genis Sud souhaite savoir si les calculs intègrent les investissements liés à l'infrastructure et ceux générés pour le renforcement de l'offre de transports en commun. Il manifeste par ailleurs son étonnement concernant les hypothèses de recettes de péage entre 40 et 70 millions d'euros par an, alors qu'à l'heure actuelle le péage du Boulevard Périphérique Nord de Lyon n'engendre que 26 millions d'euros de recettes par an.

Bernard Thierry, de DARLY, souhaiterait connaître le montant annuel des subventions accordées au SYTRAL.

Bruno Bernard, conseiller communautaire, souhaiterait connaître les détails du coût de l'infrastructure routière et des autres coûts ainsi que les moyens qui ont permis de les évaluer. Il demande au Grand Lyon, à qui il les réclame depuis 2008, de rendre ces informations publiques. Dans le cas où ces études seraient incomplètes, il



souhaite que la CPDP fasse procéder à une étude supplémentaire pour disposer d'une estimation précise.

Bruno Bernard rappelle que le coût initial du projet TEO était estimé à 3 milliards de francs et qu'il s'est finalement élevé à 6 milliards de francs.

Pierre Goffinet répond à la question de **François-Noël Buffet**. La collectivité du département du Rhône devrait scindée en 2 ensembles : un département métropolitain qui fusionnera avec la communauté urbaine, pour constituer la future Métropole et un département « rural » qui couvrira le reste du territoire. Les engagements, ainsi que les ressources du Département métropolitain seront transférés dans la nouvelle entité.

François-Noël Buffet en déduit que la future métropole fiscalisera de fait sur un territoire plus restreint. Compte tenu des nouvelles compétences – et par conséquent, investissements - que celle-ci va intégrer, cela risque également de réduire sa capacité financière.

Selon **Pierre Goffinet**, cette évolution ne changera pas radicalement la donne pour ce qui concerne le projet.

Benoît Quignon indique que l'estimation du coût du projet (entre 2,2 et 2,5 millions d'euros) prend en compte l'ensemble des dépenses pour l'infrastructure de l'Anneau des Sciences : les travaux, la maîtrise d'œuvre, le foncier, et le dégagement des emprises. Ne sont pas incluses les mesures d'accompagnement susceptibles d'être prises en charge par le SYTRAL. Celui-ci est un maître d'ouvrage indépendant, à même de réaliser ses investissements.

Il précise par ailleurs que les recettes annuelles collectées par le péage du BPNL s'élèvent à 32 millions d'euros et non 26 millions d'euros.

Les subventions en faveur du SYTRAL s'élèvent à 19 millions d'euros de la part du Conseil général et à 120 millions d'euros de la part du Grand Lyon.

Il est possible d'entrer dans le détail des coûts réels, tout en gardant à l'esprit qu'il s'agit d'estimations très en amont du stade d'avant-projet.

Philippe Marzolf demande si le coût de la requalification des voiries est inclus dans le montant de 2,49 milliards d'euros.

Benoît Quignon précise que ce montant, estimé à 150 millions d'euros, vient s'ajouter au budget. Il indique qu'au regard du volume des investissements réalisés dans la durée d'un mandat, ce niveau d'investissement peut être intégré dans la programmation budgétaire « habituelle » du Grand Lyon.



Bruno Bernard insiste pour que le public puisse disposer d'une estimation financière détaillée du projet, poste par poste.

Benoît Quignon répond que le Grand Lyon n'y est pas opposé et **Philippe Marzolf** précise que ces informations seront mises en ligne sur le site de la CPDP dès qu'elles seront disponibles.

Monique Cosson, conseillère régionale, souhaiterait savoir si les coûts liés à la restauration des espaces naturels à la suite des travaux ainsi que ceux liés au traitement de l'air aux extrémités des tunnels sont pris en compte.

Benoît Quignon indique que le principe du projet est d'avoir autant de sections enterrées que possible afin de réduire les emprises et que la préservation des corridors biologiques et le traitement des pollutions seront pris en compte, tant dans la phase de construction que dans la phase d'exploitation de l'infrastructure. Il souligne par ailleurs que les chiffres présentés intègrent globalement une marge d'erreur de 15 %.

Le financement des transports en commun

Le coût des transports en commun pour la collectivité et pour l'utilisateur – le coût du kilomètre pour un automobiliste et pour un usager.

Intervention de Patricia Varnaison-Revolle, Chef du département Déplacements Durables – CERTU

Patricia Varnaison-Revolle indique en préambule que le financement des transports est difficile à appréhender, car il n'est pas aisé d'isoler ce que l'on voudrait mesurer. Aujourd'hui les Français dépensent plus pour se déplacer que pour se nourrir : les déplacements constituent en moyenne 14 % de leurs dépenses, un budget de 5830 euros par an, dont 85 % est alloué à la voiture et 15 % aux transports en commun. Sur les 5000 euros consacrés à la voiture, 35 % correspondent aux frais fixes (achat, assurance), 30 % à l'entretien et aux réparations et 35 % au carburant et au stationnement. 58 % des personnes n'ont aucune idée du coût réel que représente leur voiture et ont souvent tendance à le sous-estimer.

La voiture coûte plus cher aux ménages que les transports en commun. Ainsi, le coût hors achat et assurance d'une voiture s'élève à 2500 euros par an et par voiture, tandis qu'un abonnement annuel plein tarif aux transports en commun coûte en moyenne 300 euros par an.

Le coût des modes de transport est très difficile à appréhender, étant donné que très peu de comptes de déplacements locaux ont été réalisés.



Ainsi, le coût public de la voiture est dispersé entre différents maîtres d'ouvrage. Par ailleurs, les voiries sont utilisées par différents acteurs (voiture, transport de fret, transports collectifs, vélos...)

Les coûts des transports en commun urbains sont plutôt mieux connus, mais révèlent un paradoxe : plus l'offre de transports collectifs est importante, plus les usagers sont nombreux, et plus leur coût, ou déficit d'exploitation, est important.

Lorsque les voitures étaient peu nombreuses, les transports en commun étaient rentables. Le développement de la voiture a entraîné une désaffection des transports en commun, qui a eu pour conséquence de mettre les collectivités à contribution. Les transports en commun ont ainsi acquis un rôle social, en proposant des tarifs réduits. Mais la forte hausse de l'offre de transports en commun depuis les années 1990 a engendré l'apparition d'une clientèle non captive et les modalités de tarification sociale qui avaient cours jusqu'à présent font désormais débat.

En ce qui concerne le financement des transports en commun en France, la province dépense 32 milliards d'euros en exploitation tandis que l'Ile de France dépense 58 milliards d'euros.

Ces dépenses connaissent une augmentation car le renforcement de l'offre a conduit à élargir le périmètre des transports urbains, que les bus ont été remplacés par des tramways, et que la baisse de la vitesse dans les centres-villes a nécessité de mettre en place un plus grand nombre de bus. De même le passage aux 35 heures et les dispositifs de départ à la retraite ont conduit à engager un personnel plus important.

Les investissements dans les transports en commun sont plus importants en province (16 milliards d'euros) qu'en Ile de France (13 milliards d'euros).

Le nombre de villes équipées de tramway a doublé, et le nombre de kilomètres de lignes de tramway a triplé.

La répartition des dépenses dans les transports collectifs se répartit entre les ménages (à proportion de 17 % en province et de 28 % en Ile de France), les employeurs (43 % en province et 45 % en Ile de France) et les collectivités territoriales (26 % en province et 14 % en Ile de France).

Face à la crise du financement des transports en commun et à la crise économique qui vulnérabilise une partie de la population, l'avenir s'annonce difficile. Il est nécessaire de trouver un nouvel équilibre, notamment en rationalisant l'offre de transport, en privilégiant selon les endroits des modes de déplacement adaptés.

Le financement des transports en commun prévus dans le projet Intervention de Raymond Deschamps, directeur général du SYTRAL

Les TCL sont le premier réseau de transports en commun urbains hors Paris, avec 4 lignes de métro, 2 funiculaires, 5 lignes de tramway, 9 lignes de trolley, 121 lignes de surface et 141 lignes de transport scolaire.



Les recettes du SYTRAL se répartissent entre la part employeur, dite « versement transport », à hauteur de 35 %, les clients du réseau à hauteur de 28 %, les collectivités locales à hauteur de 20 % (Grand Lyon 125 millions d'euros et Conseil général 20 millions d'euros), l'État à hauteur de 2 % (en baisse constante), les recettes liées à la publicité sur le réseau, et enfin l'emprunt.

Les ressources ont évolué entre avant 2008 et après 2008, la crise économique de 2008 marquant un tournant.

Entre 2001 et 2008, le versement transport a augmenté de 4 %, les recettes du réseau de 5,8 % et celles émanant des collectivités de 1,8 %. Le rendement des recettes était alors dû à l'extension de l'offre, se traduisant par la création de 3 lignes de tramway et le prolongement de lignes de métro, qui ont rendu un véritable service à la population.

Sur la période 2009 – 2012, le montant du versement transport ne s'est accru que de 2,1 %, tandis que les recettes issues des clients du réseau et des collectivités ont connu une progression sensiblement identique à la période précédente.

Les dépenses se décomposent principalement entre l'exploitation du réseau qui représente 52 % (398,9 millions d'euros), les dépenses d'équipement à 27 % (205 millions d'euros), le remboursement de la dette qui atteint 19 % (146,9 millions d'euros). En effet, les transports en commun sont un secteur au sein duquel plus l'on étend le réseau, plus les dépenses d'exploitation sont élevées, et plus le déficit doit être financé.

Le patrimoine du SYTRAL équivalait en 2001 à 2,4 milliards d'euros, il s'élève à 4 milliards en 2012.

Les investissements au cours des 10 dernières années se sont élevés en moyenne à 175 millions d'euros par an (dont 45 millions d'euros d'investissement récurrent) soit sur 2 mandats, à 2,1 milliards d'euros.

Sa dette reste stable en dépit du volume des investissements consentis. La structure financière très saine du SYTRAL lui permet d'accéder à des emprunts à des taux avantageux. Sa capacité d'autofinancement s'élève à 59 %.

Les amortissements des équipements sont très longs, allant de 10 à 40 ans selon les matériels.

Quelques exemples de coûts sont présentés :

- 10 km de trolley représentent par an 100 millions d'euros d'investissement et 10 millions d'euros en exploitation et charges.
- 10 km de tramway représentent par an 246 millions d'euros d'investissement et 20 millions d'euros en exploitation et charges.
- 10 km de métro représentent par an 1,64 milliards d'euros d'investissement en infrastructure et en matériel et 100 millions d'euros en exploitation et charges.



Le SYTRAL a les moyens d'accompagner les investissements en transports en commun de l'Anneau des Sciences, qui représentent un montant de 800 millions à 1 milliard d'euros, à raison d'environ 65 millions d'euros par an. Les coûts de gestion s'élèvent environ à 10 % des coûts d'amortissement.

Questions de la salle

Maurice Abeille, de Lyon Métro Transports Publics demande à **Patricia Varnaison – Revolte** si la contribution des ménages aux transports en commun inclut le financement par les collectivités, s'étonnant que cette contribution soit plus forte chez les franciliens qu'à Lyon, alors que l'on véhicule par ailleurs l'idée que le provincial paie bien plus que le francilien.

Patricia Varnaison – Revolte confirme qu'il s'agit bien de la part des usagers seuls.

Maurice Abeille évoque, pour sortir du cercle vicieux du financement des transports publics, l'hypothèse de réintégrer des externalités telle que la pollution évitée, véritable gain dans le calcul du coût des transports en commun pour la collectivité. Ceci permettrait de réduire considérablement le déficit.

Réagissant à l'affirmation de **Raymond Deschamps** selon laquelle la réalisation de transports en commun ne représentera pas un investissement très important pour le SYTRAL, **Maurice Abeille** demande si dans ce cas, il serait possible pour celui-ci de redoubler d'efforts pour mettre en œuvre une solution « tout transport en commun ».

Raymond Deschamps indique que le SYTRAL doit financer un déficit même s'il permet de réaliser des économies par ailleurs. Pour répondre à la deuxième question de **Maurice Abeille**, celui-ci souligne que le plan de mandat du SYTRAL prévoit encore d'importants investissements, mais qu'il serait financièrement impossible pour le SYTRAL de mettre en œuvre un scénario « tout transport en commun ». Celui-ci n'a pas les moyens d'investir massivement dans des équipements qui demeurent non rentables hors du centre de l'agglomération.

Jean Murard, de l'association Déplacements Citoyens, observe qu'avec ses 30 km de lignes, le métro de l'agglomération lyonnaise représente la moitié des voyages réalisés. Avec 310 à 320 voyages par habitant et par an, le réseau se situe sensiblement au même niveau qu'en Ile de France et représente plus du double par rapport à des villes comme Lille et Marseille.

Par ailleurs, dans les 10 années écoulées, si les contributions des usagers et les versements transports versés au SYTRAL ont considérablement augmenté, respectivement de plus de 80 % et de 53 %, celle des collectivités locales a peu progressé, passant de 121 à 141 millions d'euros entre 2001 et 2011. Il demande au Grand Lyon de réaliser un effort significatif pour rattraper son retard.



Raymond Deschamps répond que le coût d'investissement correspondant à 30 km de lignes de métro supplémentaires s'élèverait à 5 milliards d'euros auxquels s'ajouteraient 300 millions d'euros de frais annuels d'exploitation. Cette hypothèse n'est pas réaliste. Il précise que la progression annuelle de la contribution du Grand Lyon au SYTRAL est indexée au taux d'inflation.

Thomas Delpech s'interroge, dans la mesure où tous les scénarios évoquent un report de la voiture vers les transports collectifs, sur la capacité de ces derniers à absorber le surplus de voyageurs.

Raymond Deschamps indique que le SYTRAL travaille déjà à augmenter la capacité des équipements existants, notamment en automatisant progressivement les lignes de métro et en augmentant la longueur des rames de tramway.

Paul Coste réagit à l'affirmation selon laquelle l'augmentation du nombre de clients engendre une augmentation du coût d'investissement des transports collectifs. Il y a des effets de seuil qui font que tant qu'un équipement n'est pas saturé, il peut continuer pour le même coût à accueillir des passagers supplémentaires.

Raymond Deschamps est d'accord sur le principe des effets de seuils mais précise que l'on doit s'inscrire dans un raisonnement global.

Jacky Darne, vice-président chargé des finances au Grand Lyon, précise que celui-ci finance une subvention au SYTRAL qui est passée de 120 à 140 millions d'euros. La communauté urbaine réalise également des investissements importants sur la voirie pour accompagner le développement des transports en commun et favoriser celui des modes doux. Il indique par ailleurs qu'il est essentiel de tenir compte du volume émanant des particuliers dans l'augmentation des recettes du SYTRAL. En effet, ce n'est pas tant la contribution par voyageur qui a augmenté que le nombre de voyageurs. Il souligne le fait que les tarifs des transports en commun à Lyon sont avantageux au regard de la taille du réseau.

Paul Coste considère qu'il n'était pas indispensable de créer un deuxième tube pour le tunnel de la Croix-Rousse, étant donné que le tube initial aurait pu accueillir les transports en commun dans la fluidité.

Denis Colas observe que les investissements qui devront être consentis annuellement par la collectivité pour l'Anneau des Sciences (120 à 140 millions d'euros) et ceux actuellement versés par le SYTRAL (150 millions d'euros) sont sensiblement les mêmes, alors que les projections de trafic sur l'Anneau des Sciences sont de 60 à 70 000 passagers par jour et que le nombre quotidien de voyageurs dans les transports en commun s'élève à 800 000. Il constate que pour un même investissement annuel, le ratio est de 10 selon les usages.



Pour **Raymond Deschamps**, ces données sont difficilement comparables étant donné que le réseau du SYTRAL et sa clientèle se sont constitués progressivement depuis 1978 pour arriver aujourd'hui à 800 000 clients.

Il serait plus pertinent de comparer les gains de clientèle générés par un nouvel investissement sur tel ou tel type d'infrastructure.

Philippe Marzolf retransmet quelques avis et questions d'internautes :

- La mise en place d'un péage urbain permettrait de réaliser de forts investissements en faveur des transports en commun, car les problèmes de congestion concernent aujourd'hui toute l'agglomération.
- L'entrée des tunnels du TOP sera-t-elle offerte aux bus ?
- Quel est le détail par postes de l'investissement du SYTRAL d'un montant de 800 millions à 1 milliard d'euros pour l'accompagnement en transports collectifs de l'Anneau des Sciences et quels sont les investissements prévus au SCOT et ceux venant en complément ?

III La gouvernance des transports (AOT)

Les problèmes liés aux périmètres de compétence

Intervention de Bruno Faivre d'Arcier, LET, ISH.

Les territoires de la mobilité ne correspondent pas avec les territoires institutionnels, car ces derniers n'évoluent pas à la même vitesse que le développement urbain. Le périmètre sur lequel il est intéressant de travailler est l'aire urbaine. Une commune appartient à une aire urbaine lorsqu'au moins 40 % de ses habitants travaillent dans cette aire. L'aire urbaine de Lyon compte 514 communes, dont 242 dans le Rhône, 134 dans l'Ain, 134 dans l'Isère et 4 dans la Loire. Elle compte 2,1 millions d'habitants sur 6 000 km² dont 1,4 millions sur le pôle métropolitain qui regroupe 102 communes. Il s'agit d'un périmètre beaucoup plus large que celui du Grand Lyon. Le Grand Lyon compte 58 communes et 1,28 millions d'habitants et le SYTRAL couvre 65 communes. Le partage des compétences en matière de transport s'organise à la fois au plan spatial et modal. On distingue les zones urbaines des zones non urbaines.

Une zone urbaine est créée lorsque la collectivité définit un périmètre des transports urbains (PTU), avec une autorité organisatrice des transports urbains, le SYTRAL.

Dans les zones non urbaines, les compétences sont partagées entre les institutions selon les modes de déplacement. Les transports routiers de voyageurs sont assurés par les départements, les transports ferroviaires sont assurés par l'État pour le national et par la Région pour le TER. D'autres compétences telles que la gestion de la voirie, des routes, du stationnement, les modes doux, les taxis et les nouveaux modes de déplacement sont réparties entre les différentes institutions.



En matière de transports urbains, tous les intervenants sont fédérés autour d'un acteur central, le SYTRAL. Il s'agit de l'autorité organisatrice de transport en charge d'élaborer le Plan de Déplacements Urbains qui définit les politiques pour l'ensemble des modes de transport. Mais ce PDU se limite au périmètre de la zone urbaine. En règle générale, les difficultés apparaissent lorsque chaque acteur gère ses compétences indépendamment des autres.

L'enjeu est d'améliorer la cohérence du système autour de l'objectif commun d'offrir des alternatives à l'usage de la voiture. Le GART (groupement des autorités responsables de transport) se propose de créer des Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaine ayant la compétence sur l'ensemble des modes de déplacement, certaines autorités organisatrices se coordonnent, à l'instar du SYTRAL et du Département du Rhône et de la Région pour essayer de définir des projets en commun. Des syndicats mixtes proposés par la loi SRU peuvent également permettre de transférer des compétences ou de gérer en commun des solutions nouvelles. Quelques expériences intéressantes sont menées dans la région lyonnaise :

- le Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise est une solution qui participe à améliorer la chaîne multimodale des déplacements.
- La création probable d'un syndicat mixte tarifaire à l'échelle du Pôle Métropolitain.
- Le projet billétique de la carte Oura

L'objectif est également de développer l'intermodalité grâce à des pôles d'échanges, les parcs-relais, pour créer une offre correspondant à une véritable chaîne de déplacements. Ceci pose la question du partage des responsabilités mais également du partage des recettes et des dépenses.

En ce qui concerne le territoire, l'enjeu est de savoir quel est, entre le Grand Lyon, l'aire urbaine, le Département et la Région, le niveau le plus pertinent pour organiser une telle coordination. De même, il s'agit de déterminer quel niveau de service on entend proposer, d'adapter la tarification et de simplifier l'usage.

Les inconvénients de la situation actuelle, les problèmes liés aux périmètres de compétence et les perspectives envisagées dans le cadre du pôle métropolitain.

Intervention de Bernard Rivalta, Président du SYTRAL

Les autorités organisatrices de transport des agglomérations du Pôle métropolitain travaillent ensemble pour établir un schéma de fonctionnement afin de coordonner l'ensemble du système et d'étudier les systèmes d'information multimodale pour créer une tarification multimodale. Néanmoins, ceci doit être conditionné au respect d'un principe d'équité fiscale. Chacun des territoires doit pouvoir contribuer au financement des transports.



S'il est plutôt aisé de construire une ligne de métro ou de tramway, il est beaucoup plus complexe de la gérer. Tous les systèmes de transports sont très complexes en matière d'informatique et il y a un intérêt à ce que chacun puisse partager les recherches et les expérimentations sur les nouveaux équipements.

La Région est partie prenante du groupe de travail constitué par les AOT des 4 agglomérations du Pôle métropolitain, notamment car elle perçoit les versements transports dans les parties interstitielles du territoire.

La future Métropole lyonnaise va devoir réfléchir au financement de ses transports en commun.

Pour le SYTRAL, le statut de syndicat mixte va de soi, car celui-ci fédère la nouvelle métropole ainsi qu'un certain nombre de communes qui ont manifesté le souhait d'entrer dans le périmètre du SYTRAL. La position du SYTRAL sur le financement du syndicat métropolitain, qui est également celle du GART, est de dire que la création d'un tel syndicat ne peut pas se faire en s'appuyant uniquement sur la capacité de financement du SYTRAL. En cette période de crise, la contribution des acteurs économiques est fragilisée. Or les collectivités locales ne viendront pas compenser ce manque à gagner.

Entre 2001 et 2011, le réseau des TCL est passé de 280 millions de voyageurs à 400 millions. Toute l'offre qui a été développée et qui a permis d'enregistrer des recettes supplémentaires résulte des importants investissements qui ont été consentis. Il rappelle que le réseau de transports de l'agglomération lyonnaise offre une capacité double de ceux de Lille ou Marseille. Il souligne que 40 % de ses clients bénéficient d'un tarif social.

L'enjeu est de trouver des solutions permettant de mettre en symbiose les différents modes de déplacement. Le SYTRAL a aujourd'hui besoin de l'Anneau des Sciences pour améliorer l'offre de transports en commun dans l'Ouest de l'agglomération. Parvenir à faire passer des bus dans ces zones dans de bonnes conditions impose de créer par ailleurs une liaison rapide. Il n'y a pas d'intérêt non plus à prolonger le métro jusqu'aux Hôpitaux Sud si il n'y a pas par ailleurs la capacité de drainer la circulation de ces secteurs.

Par ailleurs, il n'y a pas d'équivalent entre un investissement d'1 milliard d'euros dans les transports en commun et le même montant investi dans une infrastructure routière. Si un tel investissement peut s'amortir avec les péages sur l'Anneau des Sciences, dans les transports en commun cela vient creuser le déficit.

Le SYTRAL prévoit d'apporter de nombreuses améliorations au réseau, mais il lui est nécessaire de maintenir à la fois un équilibre financier et une qualité de service.

C'est pour ces différentes raisons qu'un syndicat multimodal va être créé avec la Région et les Départements de l'aire urbaine qui reposera sur un principe d'équité fiscale et financière.



Cécile Valverde indique que la Région Rhône-Alpes et le Conseil général du Rhône ont été sollicités par la CPDP pour apporter leur éclairage sur ce sujet dans le cadre du débat mais que ceux-ci n'ont pas donné suite à cette sollicitation.

Rémy Petiot réagit à l'affirmation de **Bernard Rivalta** selon laquelle il ne serait pas intéressant de prolonger le métro jusqu'aux Hôpitaux Sud si le tunnel n'était pas créé et demande dans cette logique s'il pourrait être envisagé que le métro aille jusqu'à l'A450, où le trafic est très engorgé.

Bernard Rivalta indique que le SYTRAL a engagé une réflexion à ce sujet, mais que cela signifie un investissement majeur.

Albert Baly demande pourquoi les rames de métro ne comptent toujours que 3 voitures alors que les stations sont conçues pour en accueillir 4.

Bernard Rivalta répond que le SYTRAL l'envisage, mais que c'est plus complexe et coûteux qu'il n'y paraît car cela suppose d'investir dans du nouveau matériel.

Maurice Abeille s'interroge, avec la création des différents syndicats mixtes et notamment celui qui sera piloté par la Région, sur le risque de dispersion des sources de financements que cela va engendrer et le manque à gagner que cela va créer en particulier pour le SYTRAL.

Selon **Bernard Rivalta**, la Région doit collecter ses financements sans pénaliser les autorités organisatrices de transport. Il est important de veiller à ce que les Lyonnais ne paient pas pour l'ensemble de la population de Rhône-Alpes. Le SYTRAL doit pouvoir continuer à disposer d'une marge de manœuvre pour poursuivre ses investissements sur le périmètre du Grand Lyon.

Cécile Valverde clôt la réunion.