

**Débat public sur le projet de dénivellation et  
couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine**  
*Les modes de financement. Quel est le coût  
prévisionnel du projet et quels sont les modes  
de financement possibles et souhaitables ?*

*Réunion du 25 avril 2006*

**Monsieur Roland PEYLET, Président de la CPDP**

Bonsoir Mesdames et Messieurs,

Nous allons commencer cette séance qui clôt le cycle de nos réunions thématiques avec ce thème que nous avons réservé pour la fin des thèmes, le financement, qui est bien sûr le nerf de la guerre. Ce soir Messieurs Thiolon et Gaillard vont assurer l'animation. Monsieur Thiolon vous présentera dans un instant l'organisation du débat de ce soir sur cette question.

Je remercie Monsieur le maire de Neuilly qui nous fait l'honneur de sa présence ce soir. Il y a également à la table de la maîtrise d'ouvrage un membre de la Direction des routes qui nous fait également l'honneur de sa présence. Je l'en remercie également.

Je vais tout de suite vous dire un mot de la prochaine réunion car il me semble préférable de le faire maintenant. La prochaine réunion sera en principe la dernière avant la séance de clôture. Lors de cette réunion, nous donnerons la parole aux auteurs des cahiers d'acteurs. Il y a six cahiers d'acteurs. Il y aura donc six temps attribués à chacun d'entre eux.

Compte tenu de la durée totale de la réunion et de l'engagement que nous avons pris de revenir d'abord au moins sur un sujet qui est celui des entrées et sorties - nous reviendrons sur cette question - nous entendons consacrer environ deux heures à cette phase, ce qui laisse 20 minutes à chacun. Chacun pourra donc l'utiliser comme il l'entend, soit montrer un film pendant 20 minutes, parler 20 minutes ou parler cinq minutes et discuter 15 minutes avec la salle, ou poser des questions au maître d'ouvrage. Il faudra bien entendu à ce moment-là laisser dans le temps de parole quelques minutes à celui-ci pour répondre.

Nous ne sommes pas à la minute près, on ne va pas jouer les gendarmes, mais c'est pour donner le cadre de cette réunion qui, dans la terminologie de la Commission nationale du débat public, se rapproche de ce que l'on appelle une audition. Une audition est une séance lors de laquelle dans le cadre d'une réunion publique la parole est prise par certains interlocuteurs souhaitant manifester de façon plus développée leur position sur le projet.

Nous préparerons ensuite notre prochaine séance de clôture. Nous en reparlerons ultérieurement.

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
Sans plus attendre, je vais laisser la parole à Monsieur Thiolon qui va vous présenter l'ensemble de la séance de ce soir.

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON, membre de la CPDP**

Bonjour Mesdames et Messieurs,

L'approche financière est peut-être un sujet un peu aride. Elle va bien entendu rester un petit peu théorique. L'approche financière est celle que l'on aborde en dernier. Nous n'en sommes donc véritablement pas encore à l'analyse financière pure ni surtout aux montages financiers qui sont derrière. Ceci étant, c'est une approche intéressante et totalement différente des approches que nous avons eues jusqu'à présent. Je pense que cela peut donc être relativement instructif.

En matière de finances publiques, plus les questions sont simples, plus les réponses sont compliquées. Ce paradoxe n'est qu'apparent bien entendu mais il est vrai qu'en France, de façon culturelle si je puis dire, on ne sait pas bien parler d'argent. Si c'est de l'argent privé, on n'en parle pas du tout, mais si c'est l'argent public, en général on simplifie un peu les choses. Soit on considère que l'État ou les collectivités locales d'ailleurs dépensent trop, et en général mal. C'est donc la théorie des pharaons dont on parlait beaucoup. Toutes les dépenses sont pharaoniques.

Juste une parenthèse, je ne peux pas résister au plaisir de défendre l'honneur des pharaons. D'abord parce qu'à l'époque pour construire des pyramides, il fallait du temps, ils en avaient. Il fallait des pierres, ils en avaient. Il fallait de la main-d'œuvre, elle n'était pas très chère. Ensuite, ils ont quand même construit des choses qui ont duré très longtemps et je ne sais pas si le directeur de l'équipement ici présent a l'espoir de voir son tunnel durer pendant plus de 40 siècles. Enfin, si on essayait de faire un bilan financier et économique des pyramides, on s'apercevrait sans doute que la rentabilité est excellente et que c'est une des ressources aujourd'hui les plus importantes de l'Égypte. Donc, faisons attention quand on critique les pharaons.

L'autre critique est que l'État ne dépense jamais assez. C'est toute la théorie de l'État-providence. Je n'insiste pas là-dessus.

Le deuxième élément est le facteur temps qu'il faut. C'est un peu l'approche, à la fois parce que cela fausse les estimations initiales, surtout quand on est dans un projet qui va se développer en définitive sur une bonne dizaine d'années voire plus ; et aussi parce que compte tenu de ces délais, on est obligés de prendre en compte l'actualisation des dépenses, prendre en compte ce qu'on peut appeler le loyer de l'argent. C'est-à-dire que dépenser un million ou un milliard d'euros aujourd'hui ou les dépenser dans 10 ans ne coûte pas la même chose.

Par ailleurs, il est aussi très difficile notamment pour un projet comme celui-ci d'essayer d'établir un bilan économique prévisionnel de l'opération en identifiant toutes les dépenses - ça on y arrive à peu près -, mais aussi éventuellement toutes les recettes ou toutes les économies que le projet peut engendrer par ailleurs. Là, ça devient évidemment un exercice plus difficile.

Bien sûr, dans un projet comme celui-ci, il y a de multiples intervenants, notamment les collectivités locales qui vont participer et l'État. On se retrouve également devant des complexités, des procédures juridiques, des procédures budgétaires publiques et bien entendu des procédures bancaires.

Pour en revenir à notre projet, on a sélectionné deux sujets simples. Les plus simples possibles. La première question est : combien cela coûte-t-il ? La deuxième question est : qui paye ? Comment ?

Le premier thème sera piloté par Monsieur Gaillard ici présent. Il portera donc sur le coût des travaux proprement dits, je pense qu'on est à peu près clairs, auquel il conviendra bien sûr d'essayer une première approche ou une première estimation de ce que j'appelle les coûts induits ou les coûts annexes. Ça peut être des travaux complémentaires, des frais de fonctionnement ultérieurs, des frais financiers, frais financiers qui risquent d'être très importants.

À partir de ces estimations de dépenses, il devient alors possible de débattre pour savoir si ces coûts, si ces dépenses sont cohérentes avec la nature du projet. C'est au fond l'approche du juste prix. Va-t-on finalement payer tout ceci au juste prix ? Ces coûts sont réalistes au regard des objectifs de l'intérêt général qui sont poursuivis ? Tout ceci nous amène ensuite et nous permettra peut-être d'esquisser le bilan socio-économique que j'évoquais à l'instant en incorporant donc aux dépenses du côté recettes un certain nombre de retombées bénéficiaires possibles.

Il y a bien entendu le péage que nous évoquerons un peu plus tard, il y a bien entendu les redevances pour utilisation privative du domaine public, s'il y en a au niveau de la dalle ; il y a bien sûr la valorisation des nuisances. À partir du moment où on réduit les nuisances, on économise de l'argent quelque part. Bien entendu, parce que la question a été évoquée, il peut y avoir des retombées fiscales et des retombées qui sont donc des retombées bénéficiaires qui doivent être incluses au bilan.

Tout ceci devant encore une fois être actualisé vers 2016 ou 2018. L'exercice n'est donc pas évident.

Le second thème que nous allons aborder n'est pas plus évident que le premier : qui paye ? Au final bien entendu, qui paye ? C'est le contribuable et l'usager, c'est-à-dire vous et moi accessoirement.

Ce paiement emprunte bien entendu des circuits très complexes qui transitent pour l'essentiel par les budgets des diverses collectivités concernées. Ils transitent accessoirement par les comptes d'exploitation des utilisateurs privés du domaine public que j'évoquais à l'instant encore une fois s'il y en a et si c'est suffisamment productif d'argent frais.

Ceci étant, il faut être clair, l'essentiel de la charge sera une charge budgétaire. Il convient donc d'essayer de voir un peu la ventilation entre les différentes collectivités concernées. Cette ventilation va bien entendu dépendre du niveau d'implication de ces collectivités, de leur participation à cet effort d'intérêt général.

Je vous rappelle qu'il s'agit d'une route nationale et que les routes nationales dépendent de l'État. Je vous rappelle qu'il s'agit d'un des plus grands axes de la région parisienne. Cela concerne donc la région et bien entendu le département des Hauts-de-Seine. Cela concerne aussi, les enjeux urbains sont importants, la ville de Neuilly.

Cela dépend de l'implication de ces collectivités mais aussi de leur capacité contributive respectives évidemment très différentes.

Par ailleurs, il est certain que le montant du projet lui-même (750 millions d'euros) sort largement des enveloppes budgétaires traditionnellement consacrées à ce genre d'infrastructures en région parisienne. De sorte que, au-delà des règles si je puis dire habituelles de répartition pour financer ce type de projet, nous n'échapperons sans doute pas à la nécessité de trouver des contributions exceptionnelles qui bien sûr proviendront essentiellement de l'État, qui peuvent provenir de la région et du département. Il faudra faire un effort particulier, c'est évident. Si cet effort n'est pas fait, il faudra trouver des solutions permettant d'accroître les recettes résultant de ce que j'appelle « les utilisations privatives ». Encore une fois, c'est un peu difficile.

Je précise à ce propos que ces les éventuelles retombées économiques, j'ai lu ça dans la presse et dans les questions que vous envoyez les uns et les autres, ces éventuelles retombées économiques bénéfiques intéressantes à étudier et qui résulteraient de l'accroissement de l'activité économique du secteur lié au réaménagement de l'avenue, doivent faire l'objet de deux observations.

La première est que ne peuvent entrer dans le bilan financier du projet lui-même que des opérations directement liées à ce projet. Je veux dire par là que l'on peut concevoir un péage, on peut concevoir des installations sur la dalle qui permettent certaines ressources sur la dalle ou en sous-sol, mais il faut que cela ait un lien direct avec l'opération du tunnel elle-même. Il n'est pas question d'inventer des ressources venant d'ailleurs. Le domaine public est en l'occurrence très circonscrit.

Deuxièmement, les retombées fiscales que l'on peut éventuellement espérer d'un éventuel accroissement de l'activité économique vont directement aller, qu'il s'agisse de la TVA, des impôts fonciers, peu importe, des plus-values immobilières, des taxes professionnelles ou de tous les impôts possibles et imaginables, en fonction du système fiscal français, contrairement à ce que certains pensent, ne vont pas retomber dans le budget de la ville de Neuilly. Ils vont classiquement retomber dans les différents budgets, celui de l'État, de la région, du département ou de la commune concernée. Il faut faire attention à cela.

Enfin, il est évident que pour être supportable, l'effort financier et budgétaire qui va être demandé aux différentes collectivités va être étalé dans le temps. C'est une obligation bien sûr. C'est-à-dire que cet effort financier va obligatoirement transiter par ce qu'on appelle une intermédiation bancaire qui va permettre de répartir et d'étaler la dette sur 20 ou 30 ans. Cette intermédiation bancaire a elle-même un coût qu'il faut connaître et qui va dépendre de la durée d'immobilisation des capitaux, des montages juridiques qui vont être retenus et qui vont associer à travers des procédures dont on va vous parler tout à l'heure, que ce soit la concession ou le partenariat public privé, qui va associer les différents partenaires autour de tables, que ce soit les entreprises qui vont faire les travaux, les maîtres d'ouvrage ou bien les établissements bancaires.

Cela va également dépendre des responsabilités que les uns et les autres vont prendre en la matière, qu'il s'agisse des risques qui seront pris par les uns ou par les autres ou qu'il s'agisse de l'ampleur des services rendus par les uns ou par les autres, d'un concessionnaire par exemple.

Vous voyez donc bien que nous sommes devant des arbitrages économiques, financiers budgétaires et donc politiques qui sont importants et qui au-delà des choix techniques sur lesquels on a déjà discuté, au-delà des choix techniques s'inscrivent donc dans un certain nombre de contraintes qui sont des contraintes strictement financières et qui vont bien entendu se trouver impactées par ailleurs par la nécessaire maîtrise des dépenses publiques dont on parle beaucoup ces temps-ci et qui vont bien entendu peser dans ces arbitrages politiques et financiers qui dépassent, je vous l'accorde bien volontiers, le cadre de cette enceinte bien entendu. Il est important de le savoir.

Nous allons maintenant pouvoir commencer à débattre de l'ensemble de ces sujets tel que vous le souhaitez en commençant par le premier thème : « Combien cela coûte-t-il ? » La parole est à Monsieur Gaillard.

**Monsieur Michel GAILLARD, membre de la CPDP**

Bonsoir Mesdames et Messieurs,

« Combien cela coûte-t-il ? Quel est le bilan socio-économique du projet ? » Ce sont les deux sujets de cette première partie.

Je vais être très bref dans mon introduction. Je vais simplement insister sur toutes les incertitudes pesant sur ces questions et qui n'appellent aujourd'hui que des réponses approximatives. Qu'il s'agisse des coûts où on a des incertitudes fortes liées au facteur temps, je crois que ça a déjà été évoqué, des incertitudes fortes liées à la nature du projet. Je le rappelle, nous l'avons souvent dit dans ces réunions, que nous sommes dans une phase d'avant projet où il reste un certain nombre d'options à définir. Nous avons tout à l'heure parlé des entrées et sorties, c'est un bel exemple, qui pèseront évidemment sur les coûts à la fin. On voit donc bien qu'on est dans cette étape à une estimation, donc à des fourchettes, à des ordres de grandeur plus qu'autre chose.

S'agissant du bilan socio-économique, c'est la même chose. Il y a quand même des incertitudes et des difficultés à valoriser ce que vaut l'air pur, ce que vaut une belle perspective sur une avenue et ce que vaut l'amélioration d'un cadre de vie, etc.

Je vais arrêter là mon propos d'introduction et passer la parole au maître d'ouvrage qui va nous présenter l'analyse des coûts et des avantages socio-économiques du projet.

### **Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de l'Équipement des Hauts de Seine**

Je vous remercie. Je voudrais tout d'abord excuser de deux choses. La première chose, c'est le sujet qui le veut, je ne pourrais pas faire autrement, vous allez voir un certain nombre de chiffres et même un nombre certain de chiffres. Même en en présentant un certain nombre, ça ne suffit pas à épuiser le sujet, pour ceux qui voudraient vraiment l'approfondir, je ne saurais trop vous inviter à consulter les documents qui existent dans les locaux de la Commission particulière du débat public et qui seuls permettent à tête reposée d'approfondir complètement le sujet. Je vais quand même essayer de vous le présenter dans sa globalité.

La deuxième chose pour laquelle je voudrais m'excuser est que je vais vous présenter les chiffres tels qu'ils sont. Ça ne m'est d'ailleurs pas très difficile puisque le ministre d'État a commencé lui aussi à le faire en n'esquivant pas la difficulté qu'il y avait à réaliser cette opération et nous allons voir pourquoi d'un point de vue financier.

Le coût et l'avantage de ce projet.

C'est un objet qui coûte en moyenne 650 millions d'euros. S'il coûte environ 650 millions d'euros, c'est qu'il n'y a pas seulement le génie civil à faire (le béton, etc.) La construction des deux tubes coûte déjà 480 millions d'euros. Il faut en plus dévier les réseaux - nous en avons parlé -, ils sont nombreux et importants sur cette avenue ; il faut bien sûr faire les études et la surveillance du chantier, il faut faire les déviations de circulation pour plusieurs années. Là aussi, ce sont des dépenses relativement importantes. Il faut penser à la concertation, il faut penser à des postes divers qu'on ne peut oublier. Il y a un peu de foncier, pas beaucoup mais un peu. Par exemple, si on dévie des bus et que leur trajet est plus long, il faut indemniser la RATP ou le syndicat des transports d'Île-de-France. On avait parlé des commerces si jamais il s'avérait qu'il y a des troubles importants, des préjudices importants qui leur sont causés. Il y a un dernier sujet qu'on oublie souvent mais qui se présente presque toujours qui sont les dérives. Nous avons un exemple qui est de la faute de personne mais c'est par exemple la variation de la réglementation. On l'a vu sur l'exemple du tunnel du Mont-Blanc. La réglementation au moment où on construit un projet, le moment où on le réalise, on trouve parfois qu'il faut faire des choses un peu différemment. En général, ça coûte plutôt un peu plus cher qu'un peu moins, donc on a pris encore une marge supplémentaire. Voilà comment on arrive à 750 millions d'euros.

Ce sont des coûts toutes taxes. Valeur : juin 2002. Quelques petites économies pourraient être faites mais grossièrement, on ne changerait pas le problème. J'ai donc rappelé les coûts des principaux objets dont on a discuté.

D'abord c'était l'écrêtement. L'écrêtement côté Madrid parce que de l'autre côté, il est quasiment obligatoire. L'écrêtement côté Madrid coûte 40 millions d'euros. Il permettrait d'économiser 40 millions d'euros. Le fait de faire une couverture longue entre la place du marché et la porte Maillot coûte 60 millions d'euros. Dernière chose importante, on ne l'a pas chiffrée parce qu'on a pensé que d'autres que l'État y penseraient, c'est hors aménagement de surface. Si on veut des aménagements de surface de qualité sur cette longueur-là, ça a quand même un certain coût. Au total, cela nous donne un projet, il vaut mieux retenir cette fourchette-là, que nous estimons entre 650 à 850 millions d'euros.

Certains disent : « On devrait pouvoir faire mieux ». Je l'ai même entendu dans cette salle sur un banc en haut à gauche. C'est peut-être possible, vous verrez d'ailleurs que dans certaines hypothèses on a considéré que si le privé en était chargé de A jusqu'à Z et responsabilisé sur le résultat, incité à obtenir le meilleur prix, peut-être qu'il arriverait à faire 10 % de mieux que l'administration. Là non plus, il ne faut pas en attendre de miracle.

La dernière chose dont nous avons parlé dans cette salle, le viaduc de Millau. Je ne me souvenais plus bien. Il y a plusieurs chiffres, on a bien révisé nos chiffres. Le viaduc de Millau a coûté environ 400 millions d'euros. L'explication est qu'il est nettement plus long, il fait 2,5 kilomètres mais finalement il fait 32 mètres de large (plutôt plus étroit). C'est finalement un objet plus simple. C'est un objet spectaculaire et une prouesse technique, mais il y a des piles qui se ressemblent et un tablier qui se prête bien à de l'industrialisation, quelque chose d'économique une fois qu'on est partis. Il n'y a pas du tout de déviation de réseau. Il n'y a pas de concessionnaires, peu de riverains.

Ça peut paraître drôle, mais voilà pourquoi l'objet dont nous parlons aujourd'hui va coûter plus cher que le viaduc de Millau quoique l'on fasse.

Les avantages.

On fait des calculs socio-économiques. Je vous avais dit des chiffres mais il y a aussi des lettres, c'est l'extrait de la loi. Depuis la loi de 1982, la loi d'orientation des transports intérieurs, il faut pour chaque projet d'infrastructure important que l'on réalise en France, c'est une obligation de la loi, il faut comparer les projets entre eux pour voir s'ils sont plus ou moins intéressants au sens de présentent de l'intérêt pour nous généralement. Pas seulement l'intérêt financier, ce que ça rapporte. Est-ce que ça nous rapporte des gains de temps, etc. Nous verrons un peu plus dans le détail. C'est l'obligation de la loi.

On pourrait en discuter pendant des heures sur les valeurs, mais heureusement pour nous fonctionnaires, les choses sont simples parce que une commission présidée par Marcel Boiteux, ancien président d'EDF il y a une vingtaine d'années je pense, s'est réunie. Elle a planché avec des experts pluridisciplinaires, pas seulement du ministère de l'équipement, des autres ministères sous l'égide du Commissariat au plan. Elle a défini un certain nombre de valeurs moyennes après des discussions qui ont dit : « Ça coûte à peu près tant, ça rapporte à peu près tant ». Nous allons en avoir des illustrations. Ce n'est pas très grave si on se trompe parce que je rappelle encore fois que c'est pour comparer les projets entre eux. Si on se trompe sur un, on se trompe aussi sur l'autre. Comme c'est surtout pour les comparer entre eux, c'est bien la limite de l'exercice.

C'est un exercice qui nous est imposé, pas à ce stade-là. On l'a fait parce qu'on pensait qu'il était important d'avoir un éclairage. La Commission nationale l'avait souhaité, on l'a donc fait ; mais les

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
vraies valeurs, le calcul définitif, obligatoire sera plus tard, c'est lors de l'enquête que ce doit être présenté.

Les coûts.

Pour comparer les coûts, c'est évidemment des coûts qui sont étalés sur plusieurs années. Si on prend l'avantage du gain de temps, c'est des avantages qui vont durer 30 ou 40 ans comme les pharaons même plus. Pour avoir des choses comparables comme on ne dépense pas toujours les sommes en même temps, certaines aujourd'hui, d'autres demain, d'autres après demain, on utilise un taux d'actualisation de 4 %. Ce qui veut dire si on fait plus simple que on considère que 100 euros aujourd'hui sont équivalents à 104 euros demain. On préfère avoir de l'argent tout de suite qu'en avoir demain. L'État sans doute comme vous.

Une fois qu'on actualise tout ça, c'est pour ça que dans le dossier du débat il y a un chiffre de 700 millions qui paraît, mais à un autre endroit on trouve un chiffre de 500 millions. Les gens nous ont dit : « C'est des erreurs ». Non, c'est le même chiffre sauf que comme les dépenses sont étalées sur quatre ans pour réaliser un tube et quatre ans pour réaliser le deuxième tube, donc tout ça s'étale dans le temps, au total, une fois qu'on a considéré que l'argent demain est moins cher que l'argent aujourd'hui, ça vaut 551 millions d'euros avec l'exploitation parce qu'on rajoute l'exploitation pendant toute la durée. L'exploitation d'un tunnel comme celui-ci n'est pas très chère. Ce n'est pas comme du transport collectif. Le transport collectif, une fois qu'on a fait un tramway, ce n'est pas le tout. Il faut mettre un traminot pour le conduire tous les jours. Ça coûte donc en exploitation. Un tunnel comme ça coûte en exploitation, il faut faire fonctionner la ventilation, il faut mettre quelqu'un derrière les écrans mais ça ne coûte pas énormément. Ce qui coûte beaucoup c'est l'investissement. Voilà ce que ça coûte d'un côté : 500 millions.

Les avantages.

Le premier avantage qui est le plus important dans les projets routiers classiques, mais là on n'a pas un projet routier classique, c'est le gain de temps. Le temps c'est de l'argent pour les économistes.

Selon ce qu'on pense gagner, 30 secondes, une minute - selon le moment de la journée - ; la nuit on ne gagnera pas beaucoup ; le jour, on gagnera plus. On a tout de même 120 000 véhicules, cela permet de gagner 1500 heures de temps par jour.

Si on considère que la valeur de l'heure moyenne, quand vous gagnez une heure, vous êtes prêt à dépenser, ce n'est pas pareil que le prix du péage mais ça ressemble quand même un peu à ça, que le gain que vous en tirez quand vous avez une heure pour aller jouer au tennis, ça vaut 15 euros de l'heure, ou pour aller travailler ; si on multiplie nos 1100 heures gagnées par 15 euros, on trouve 22 000 euros par jour. Quand on multiplie ça par 365 jours, ça fait quand même 7 millions d'euros par an. Si on fait ça sur toute la durée du projet, jusqu'en 2050, toujours en actualisant à 4 % lent, on trouve un gain de temps, le temps que nous allons tous économiser grâce à cet investissement si il est réalisé, c'est chiffré à 115 millions d'euros. C'est donc le premier avantage.

Le deuxième avantage est que nous allons avoir moins d'accidents et surtout moins d'accidents graves parce que les accidents graves sont quand même les accidents de piétons, c'est encore vérifié depuis le début d'année. On en est à presque une dizaine de piétons. Un piéton a encore été tué il y a deux jours.

On nous a chiffré le mort. Je sais que ça paraît toujours effrayant d'avoir la froideur et de chiffrer la valeur d'un mort. Heureusement, cette commission d'expert l'a chiffré pour nous. Elle nous a dit : « C'était plus bas avant. Vous n'êtes pas dans les clous. Considérez qu'un mort vaut un million d'euros. Un blessé grave, 150 000 euros. Un blessé léger, 22 000 euros ». On regarde tout ce qu'on

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine économise. Quand on fait tout ça chaque année jusqu'en 2050, on trouve 7 millions d'euros. Ce n'est pas beaucoup par rapport à la valeur du temps.

Tout cela peut paraître bien technique, j'en ai bien conscience mais comme ça sert de temps en temps et que c'est critiqué, je pense qu'il est bon de le savoir pour pouvoir répondre et expliquer pourquoi on a certains résultats pour ce projet.

Troisième chose, la dépréciation de la valeur des biens autour d'une infrastructure routière à cause du bruit. Plus il y a de bruit, plus on considère que le bien perd de sa valeur. Les chiffres que j'ai indiqués là sont les chiffres de la circulaire. Quand il y a entre 65 et 70 décibels, on considère qu'un bien perd 0,9 % de sa valeur. Cela me paraît bien faible mais ce sont les règles que nous avons. Quand on actualise tout ça en fonction du nombre de logements qui existe le long de l'avenue, on trouve jusqu'en 2050 un gain lié à la diminution du bruit de 25 millions d'euros.

Dernière chose, le coût de la pollution. Là, ça aurait été encore plus compliqué si la commission n'avait pas donné de chiffres. Ça dépend si c'est en ville ou non, un poids-lourd ou non. Là, on est manifestement en ville, donc il n'y a pas de problème, on considère qu'une voiture qui fait 100 kilomètres produit une pollution dont le coût, que veut dire le coût de la pollution ? Sans doute sur la santé, les effets négatifs engendrés par cette circulation sont de 2,9 euros pour une voiture particulière et de 28 euros pour un poids-lourd.

Toujours la même chose, si on actualise, on a vu que le coût de la pollution... On a bien vu bien évidemment qu'on ne va pas compter le coût lié aux progrès de la motorisation. Ces coûts sont indépendants du projet. Ce qu'on compte est uniquement le fait qu'on va un peu moins s'arrêter et repartir, donc un peu moins d'à coups, dans le tunnel. Le résultat de tout ça actualisé ne donne finalement pas grand-chose. On l'avait déjà dit. La valeur actualisée jusqu'en 2050 ne rapporte que 0,15 millions d'euros.

Si on additionne tout ça : gain de temps, 115 ; sécurité, 7 millions ; bruit, 25 ; air, moins d'un million d'euros. Les gains sont de 147 millions d'euros.

Pour ce projet, ce qui est atypique n'est pas le résultat auquel on aboutit d'habitude, ce n'est pas du tout le résultat auquel on aboutirait si on calculait la même chose - ça a été fait - pour le viaduc de Millau. On voit que les gains sont inférieurs aux coûts. Ce projet n'est pas avec les instructions qu'on a, avec nos méthodes de calcul, avec toutes leurs imperfections (c'est ce qui mérite d'être approfondi), on voit que ce projet n'est pas socio-économiquement rentable. C'est le point qui nous est de temps en temps signalé.

Je pense qu'il est largement imputable au fait qu'on est dans un projet très atypique. On ne sait pas bien mesurer l'effet de la coupure de la ville de Neuilly en deux. On ne sait pas bien chiffrer l'effet socio-économique de cela. Je suis sûr que si on faisait les calculs, combien rapporte, est-ce que c'est avantageux de planter un arbre ou pas, parce qu'un arbre coûte en entretien, je pense qu'on trouverait des taux de rentabilité vraisemblablement négatifs avec les mêmes méthodes parce que ces méthodes ne permettent pas de savoir ce que rapporte de planter un arbre. Je croyais important ce soir de ne pas masquer cet aspect des choses, d'essayer de l'expliquer aussi bien que possible de telle sorte qu'on soit convaincu que si on arrive à un résultat qui ne va pas de mettre en bonne compétition par rapport à d'autres projets, c'est tout simplement parce que ce n'est pas un projet routier classique, c'est un projet urbain. Les méthodes socio-économiques qu'on nous demande d'appliquer ne sont pas bien appropriées à un projet de cette nature. C'est la conclusion que j'en tire.

**Monsieur Michel GAILLARD**

Je vous remercie pour ces explications. Je m'adresse à Monsieur le maire. Nous avons parlé de coûts, aménagement de surface ; peut-on rappeler ce qui est envisagé en termes de coûts liés au projet qui s'ajouteraient globalement ?

**Monsieur Louis Charles BARY, Maire de Neuilly-sur-Seine**

Je vous remercie d'abord d'avoir rappelé que le coût d'aménagement de surface n'est pas dans les calculs qui viennent de nous être présentés. Nous n'avons pas à l'heure actuelle véritablement un coût que nous puissions donner comme valable dans la mesure où aucun des projets qui nous ont été soumis n'a été retenu.

Je ne peux pas venir à chaque réunion mais je suis frappé à chaque réunion de voir le nombre de personnes qui avec un certain stoïcisme, ce qui montre l'intérêt de cet enfouissement de l'avenue Charles-de-Gaulle, sont présents à la sixième, septième réunion. On finira à neuf. Le président disait tout à l'heure qu'après la dernière réunion il aurait un peu un sentiment de manque. Je ne sais pas si vous aurez le même, mais nous aurons quand même beaucoup avancé dans ce domaine.

Si vous prenez le projet le plus simple avec une opération d'engazonnement sur la surface et quelques légères constructions sur le côté ; ou si vous prenez le projet qui va de la porte Maillot jusqu'à la défense avec la création d'un nombre important de salles de réunion, de salles d'exposition en sous-sol, les deux projets n'ont aucun rapport en matière de financement. L'expérience a montré si nous remontons sur le passé que nous nous indiquons qu'un aménagement de surface qui se ferait entre 50 et 75 millions d'euros permettrait déjà de faire quelque chose de tout à fait correct.

Je rappelle aussi que, je ne sais pas, je me tourne vers vous Monsieur le directeur, si le problème du parking auquel nous sommes très attachés est compris dans votre prix ou s'il est compris dans le mien ? Si je comprends bien, il n'est compris nulle part.

**Monsieur Jean GUILLOT**

Si, il est compris dans le nôtre.

**Monsieur Louis Charles BARY**

Il est compris dans le nôtre. De toute façon, on y trouvera une rentabilité. Voilà au moins une rentabilité plus sympathique que celle du mort. Il vaut mieux parler de la voiture garée que du mort que nous éviterons. C'est pour ça que c'est très difficile. Disons 50 à 75 millions d'euros.

Je rappelle que sur les 400 mètres qui ont été réalisés en 1990, la ville de Neuilly a apporté très peu de choses. Trois à 4 % concernant le tunnel proprement dit. Et encore, nous l'avons apporté je dirais presque à notre demande dans la mesure où nous voulions absolument que le tunnel se termine techniquement avec la possibilité d'y raccrocher ce que nous sommes en train de discuter ce soir et non pas considérer comme étant une opération de génie civil totalement terminée.

Par contre, nous avons pris en charge en totalité le prix de l'aménagement de surface. Dans l'idée du conseil municipal à Neuilly notre position serait à peu près la même pour répondre à votre question. C'est-à-dire que nous sommes comme vous à la recherche de 750 millions d'euros pour creuser, réaliser le tunnel - nous allons en reparler j'imagine, c'est le but de la soirée.

Deuxièmement, de retrouver également, mais dans le budget propre de la ville, c'est pour ça que quand j'entends parler de tous les revenus qui pourraient tomber sur la ville de Neuilly en provenance du tunnel, d'abord je les vois moins bien que vous, mais surtout nous avons bien l'intention en ce qui concerne le problème de la fiscalité, des améliorations, des rendements, des revenus, c'est bien là que nous trouverons l'argent nécessaire pour faire les aménagements de surface.

Par conséquent j'attire simplement l'attention, nous reparlerons de tout ça dans quelques minutes, sur le fait qu'il ne faut surtout pas dépenser deux fois la même recette. Autrement dit, nous avons bien l'intention d'utiliser les recettes de la ville de Neuilly, et de les utiliser pour de l'aménagement de surface et non pas pour creuser le tunnel parce qu'il ne nous resterait que nos yeux pour pleurer pour l'aménagement de surface.

Je reconnais que 50 ou 75 millions d'euros sont des chiffres totalement approximatifs mais je rappellerai aussi que les projets qui ont été faits sont des avant-projets pour se faire une idée de ce que l'on pourrait faire sur l'avenue Charles De Gaulle. Si comme nous l'espérons le projet est retenu, nous entrerons à ce moment-là dans une phase d'étude et de projet, nous pourrons à ce moment-là chiffrer en en faisant très probablement notre affaire. Ce qui n'est pas le cas du tunnel. Je félicite d'ailleurs la DDE pour les détails dans lesquels elle est entrée y compris sur les recettes que l'on pourrait y trouver.

**Monsieur Michel GAILLARD**

Je vous remercie Monsieur le maire. Si vous le voulez bien, nous ouvrons les questions et réponses.

**Monsieur Didier DUPLAN, intervenant dans la salle**

Je m'étonne un peu de voir un superbe budget présenté de façon très sérieuse avec des dépenses dont on sait qu'évidemment elles seront sûrement dépassées, mais ça tout le monde le sait ; avec en face des recettes totalement fantaisistes puisque une personne va mettre 2,90 euros parce qu'elle ne va pas polluer. Je trouve ubuesque de nous présenter les choses de cette façon-là. D'autre part, je n'entends pas du tout parler d'un coût immobilier foncier absolument démentiel pendant 20 ans pour les riverains de l'avenue. J'aimerais donc savoir comment la ville ou la DDE compte aborder ce point.

**Monsieur Michel GAILLARD**

La question vous semble-t-elle claire ?

**Monsieur Louis Charles BARY**

Je ne comprends pas très bien la notion du coût immobilier.

**Monsieur Michel GAILLARD**

Qu'est-ce que vous entendez par coût immobilier et foncier ?

**Monsieur Louis Charles BARY**

Certains ont au contraire parlé d'un rendement immobilier.

**Monsieur Didier DUPLAN**

Monsieur le Maire, j'espère encore être neuilléen quand les travaux seront terminés. Nous savons tous dans cette salle que pendant plus de 20 ans nos biens seront grevés d'une nuisance importante voir très ennuyeuse pour les riverains directs, que plus les travaux vont durer plus cette nuisance va exister, que je n'irai pas jusqu'à vous citer la mairie de Boulogne aujourd'hui qui est obligée d'annoncer une baisse des taxes foncières et d'habitation de 4 % pour contrebalancer les bruits de l'aménagement de l'île Seguin. En tant que neuilléen, je me demande si je dois partir avant les travaux ou si je dois compter sur le sponsoring de la municipalité pendant 20 ans ?

**Monsieur Louis Charles BARY**

20 ans est un chiffre que vous avancez vous-même. La DDE n'a pas parlé de 20 ans. Deuxièmement, on peut répondre également que c'est un placement à long terme extraordinaire que vous ferez puisqu'au moment où vous vendrez au bout de 20 ans vos propres biens immobiliers, ils auront pris une très grande valeur.

Je trouve par conséquent que la discussion est assez difficile à mener entre le fait que nous reconnaissons tous que ce ne sera pas un coût financier immédiat, ce sera un coût de nuisance. Il est tout à fait certain que la valeur du bien à vendre au démarrage des travaux sera peut-être plus difficile, au milieu des travaux il sera beaucoup plus facile et en fin des travaux il sera beaucoup plus grand.

Je rappellerai également, puisque certains de mes collègues sont dans cette salle, que le conseil municipal sur la première tranche avait été saisi par un certain nombre de ses membres pour augmenter la base d'imposition de la tranche face au tunnel par l'avantage financier de très grande taille que la ville de Neuilly et que les différentes collectivités lui avaient apporté par la réalisation du premier tunnel. Nous n'avons pas donné suite à cette idée d'augmenter les impôts à Neuilly pour cette tranche neuilléenne. Je me souviens très bien de la discussion au conseil qui n'avait pas été triste. C'est simplement pour vous montrer qu'il est horriblement difficile de répondre à votre question, c'est-à-dire quelle sera la perte de coût la première année, quel sera le gain très important de coût au bout de 20 ans, et là, 20 ans, je trouve que vous dépassez de beaucoup les pronostics qui avaient été faits. Je me retourne vers vous, Monsieur le directeur, le coût le plus long est ?

**Monsieur Jean GUILLOT**

Quatre et quatre.

**Monsieur Louis Charles BARY**

Cela fait huit ans. Par conséquent, avec vingt ans vous êtes parti très loin. Il est certain qu'il y aura une perte au démarrage, un rééquilibrage au milieu et une forte augmentation de la valeur de votre bien à la fin. Que fera la bourse pendant ce temps-là, je ne peux pas vous le dire.

**Monsieur Michel GAILLARD**

Vous avez également évoqué les gains socio-économiques que vous avez trouvés ubuesques. Je ne sais pas si Monsieur Guillot veut répondre.

**Monsieur Jean GUILLOT**

Nous allons-y revenir lorsque nous parlerons d'un péage potentiel dans la deuxième partie. Là, ce n'était que des valeurs, l'avantage que ça représente pour des gens de gagner du temps. C'est tout.

**Monsieur Michel GAILLARD**

Je vais juste faire un commentaire. C'est un ouvrage d'intérêt collectif, d'intérêt général qui n'est pas un ouvrage à vocation marchande. Quand on revalorisait ce qu'il rapporte, on regarde la collectivité et quel intérêt elle a à le faire. Elle a à le faire en réduisant la pollution, le bruit, en améliorant le cadre de vie, etc. d'où ces méthodes de chiffrage qui certes sont toujours discutables et prêtes à discussion, mais étant donné l'intérêt de la collectivité, il faut bien valoriser ces gains. Je crois que vous avez indiqué que c'était une commission d'experts qui avait chiffré ces valeurs et critères, ils sont discutables mais enfin.

**Monsieur Eric SCHINDLER, intervenant dans la salle**

J'ai compris les limitations de l'exercice de valorisation des gains. À l'inverse, je pense que c'est assez sous-estimé. Je voudrais néanmoins poser deux questions pour voir l'ampleur de la sous-estimation. Quand vous avez parlé des 25 millions d'euros pour le bruit, que prenez-vous en compte ? Prenez-vous en compte les logements ? Ou prenez-vous en compte la totalité du bâti de l'avenue Charles-de-Gaulle ?

Il me semble que vous ne prenez que l'avenue Charles-de-Gaulle. Ensuite, que prenez-vous sur l'avenue Charles-de-Gaulle exactement, je ne connais pas le détail, mais il me semble aussi que l'on pourrait valoriser le gain au niveau des, je ne parle pas du boulevard Binault ou du boulevard Victor Hugo qui sont très loin, mais toutes les rues qui débouchent sur l'avenue Charles-de-Gaulle, tous les immeubles qui sont à 10, 20 ou 50 mètres, je ne sais pas où est la limite, ont certainement un gain en termes de bruit. Je ne suis pas sûr que ces éléments aient été pris en compte dans votre méthode.

**Monsieur Jean GUILLOT**

Sur le premier point, je pense que nous n'avons pris dans les gains que les logements parce qu'on considère, vous vous souvenez des points noirs bruit, c'était d'ailleurs un peu drôle mais on considérait qu'il n'y avait pas de points noirs bruit au droit des bureaux alors qu'en fait on peut penser que des gens qui sont toute la journée dans un environnement sonore peuvent en subir une certaine gêne. Je pense donc qu'il n'y a que les logements.

La deuxième réponse à votre question, je pense que ce sont les logements de la façade. Ce que l'on a vu est que le bruit décroît très vite dès qu'on s'éloigne de la façade, dès qu'on s'éloigne de l'avenue elle-même.

**Monsieur Eric SCHINDLER**

Votre réponse montre donc que ce chiffre est quand même sous-estimé. Un neuilléen propriétaire d'un appartement sur l'avenue Charles-de-Gaulle, on pourrait de façon un petit peu malicieuse dire : « Il quitte son habitat pour aller travailler quelque part ». Le gain de bruit existe pour la nuit, en tout cas pas le jour. Comme vous l'avez dit vous-même, un employé qui travaille de 8 heures à 18 heures sur l'avenue Charles-de-Gaulle, là il y a un bénéfice clair qui n'est pas valorisé dans cette méthode.

**Monsieur Jean GUILLOT**

Par exemple.

**Monsieur Eric SCHINDLER**

Ce qui prouve la limitation de cette méthode.

**Monsieur Jean GUILLOT**

Je pense qu'elle est très loin d'être parfaite en milieu urbain. Elle est même assez largement imparfaite en milieu urbain. Tout à fait.

**Monsieur Michel GAILLARD**

Je pense qu'il y a un autre exemple, récupérer 5 ou 6 hectares d'espaces y compris verts, ne parlons pas d'aménagement, combien cela vaut-il ? C'est 5 ou 6 hectares, c'est ça ? C'est une belle question.

**Monsieur Louis Charles BARY**

Je reprends la parole. Dans notre idée, l'aménagement des 5 ou 6 hectares qui seraient récupérés par la ville de Neuilly sont la possibilité pour la ville de Neuilly de financer l'aménagement de surface. Je crois qu'il faut faire très attention ce soir à ne pas toujours (inaudible) que les dépenses sont une et que les recettes sont doubles. La recette, il faut y mettre en face une dépense mais pas deux à la fois, sans cela nous aurons de très mauvaises surprises.

Concernant l'aménagement de surface, le gain de 5 ou 6 hectares que nous allons récupérer qui en plus, je vais quand même le rappeler parce que je suis là pour défendre la ville de Neuilly dans ce relais financier, c'est que ceci alors, vous ne l'avez pas chiffré puisque vous n'avez pas traité ce sujet, entraînera un coût extrêmement élevé. Nous savons tous très bien combien coûte l'entretien des 400 mètres que nous avons couverts sur la place Madrid.

Je crois par conséquent qu'il faut bien être très clair ce soir, nous allons revenir sur quelques idées, quelques propositions à faire sur le coût et la recherche du financement du tunnel. Il n'est pas à l'ordre du jour ce soir le problème du financement de l'aménagement de surface. Le tout est qu'il ne faut pas prendre l'argent que nous prévoyons pour l'aménagement de surface pour le mettre dans le « trou » du tunnel - s'il faut prendre cette formule. Sans cela, nous n'arriverons jamais à faire des additions correctes.

**Un intervenant dans la salle**

Ma question est plutôt liée à certaines des informations qui avaient été données tout à l'heure. Je voulais simplement savoir combien il y avait d'accidents corporels par an en moyenne sur l'avenue Charles-de-Gaulle ? J'ai l'impression que l'estimation donnée était fondée sur un nombre de blessés et de décès très inférieure à la réalité. Si on recalcule les chiffres en fonction des nombres réels, on arrive à une modification assez importante de l'avantage. Ce sont des chiffres tristes, mais à mon avis, quand on les valorise on arrive à beaucoup plus que 7 millions même avec l'actualisation sur 50 ans.

**Monsieur Jean GUILLOT**

Ce sont les chiffres qu'on a trouvés.

**Un intervenant dans la salle**

Combien y a-t-il de décès en moyenne par an ? Pour moi, il y en a plus d'un. Si c'est un million d'estimation par décès, chiffre horrible, en imaginant que les tribunaux français n'augmentent pas leurs chiffres... Je pense qu'on arrive à des chiffres beaucoup plus importants.

**Monsieur Jean GUILLOT**

Je crois que page 20 du dossier on avait mis une petite croix chaque fois que l'on avait recensé des accidents. On a bien vu que ce qui « rapporte », c'est à chaque fois qu'on économise un tué. Des tués, on a là des statistiques fiables. Là-dessus on ne se trompe pas.

**Un intervenant dans la salle**

On peut avoir des chiffres ?

**Monsieur Jean GUILLOT**

Oui, il y en a un. Il y a eu un tué. Cela figure à la page 20 du dossier. Sur 2000 à 2004 sur l'avenue hors pont de Neuilly. Il y en a eu un deuxième au milieu de l'avenue.

**Un intervenant dans la salle**

Excusez-moi, question horrible, mais vous prenez comme tués les personnes qui ont été impliquées dans des accidents de voiture ?

**Monsieur Jean GUILLOT**

Oui. Il y a bien sûr le piéton. C'était un accident de la circulation. Ce n'est pas horrible. C'est un accident de la circulation. Les piétons sont bien sûr comptabilisés. C'est malheureusement la majorité. D'ici peu, ça va être la majorité dans les Hauts-de-Seine. Pour répondre à votre question, c'était effectivement un piéton. Ils sont bien sûr pris en compte.

**Monsieur Pierre STRACK, membre de l'association MSM, intervenant dans la salle**

Je me demandais tout à l'heure pendant la présentation des gains socio-économiques pourquoi, un autre sujet qui a déjà été un peu évoqué, n'a pas vraiment été pris en considération à savoir la valorisation en tant que telle du patrimoine immobilier de l'avenue. Deuxièmement, les quelques 40 000 mètres de surface au sol qui vont être rendus disponibles du fait même de la création de ce tunnel. Ces mètres carrés ont une valeur très importante. L'ensemble du parc immobilier le long de l'avenue va subir une valorisation qui sur un plan global collectif socio-économique pourrait très bien entrer en balance.

**Monsieur Louis Charles BARY**

Si vous le permettez, c'est exactement le contraire de ce que je viens de dire. Cette surface apporte une valeur de qualité de vie à Neuilly mais ne lui apporte pas d'argent. Ces hectares vont au contraire nous coûter très cher à entretenir. Nous aborderons par conséquent peut-être tout à l'heure le problème du bâti sur les côtés, etc. mais concernant la surface proprement dite, elle ne nous rapportera strictement rien puisqu'on ne peut pas y bâtir étant donné qu'elle est sur le grand axe historique ; et qu'il nous faudra l'utiliser, l'entretenir et commencer à dépenser beaucoup d'argent. Je vous rappelle que je vous ai indiqué que les chiffres approximatifs que nous avons parfois évoqués sont de 50 à 75 millions d'euros pour pouvoir l'utiliser. Je crois qu'on ne peut pas faire entrer dans les ressources actuelles sur les estimations très bien faites et très complètes par la Direction de l'équipement la valeur du mètre carré foncier dont je rappelle qu'il est inconstructible.

**Un intervenant**

Excusez-moi. Il ne s'agit pas d'un bilan financier mais d'un bilan socio-économique. Donc créer de l'espace peut-être même de l'espace vert au sein d'une ville d'une façon ou d'une autre sur le plan socio-économique, je pense que ça a une valeur même si ça ne se matérialise pas par des finances.

**Monsieur Louis Charles BARY**

Nous y sommes totalement favorables. C'est pour ça que la ville de Neuilly se débat depuis des années, Monsieur, pour obtenir ce tunnel. Par contre, je dois dire honnêtement que chiffrer de façon précise ce que représente ce tunnel, cette amélioration de la qualité de vie de Neuilly par l'amélioration de la traversée de l'avenue Charles-de-Gaulle et des espaces verts que nous créons, à ma grande honte, je dois dire que la ville de Neuilly n'a pas fait ce calcul, à ma connaissance la DDE ne l'a pas fait non plus, donc on n'a pas pu le transformer en euros sonnants et trébuchants. Par contre, vous avez tout à fait raison sur la qualité de vie.

Sur le plan basement financier sur lequel nous sommes réunis ce soir, je suis obligé de rappeler que ça ne rapporte rien dans l'immédiat de cette partie-là, je le dis bien, et qu'en plus, cela nous coûtera la réalisation et l'entretien. Nous y sommes tout à fait favorables, mais s'il y a au moins un point sur lequel le problème du financement est assez clair, c'est l'engagement, c'est le seul que je connaisse du reste, enfin il y en a deux, pris par la ville de Neuilly de prendre en charge cet aménagement de surface et de valoriser ce terrain dont vous parlez. Le deuxième point qui a encore été confirmé - je remercie Monsieur le directeur de l'avoir rappelé - par le Ministre d'État président du Conseil général lorsque nous avons ouvert la première séance, qui a été rappelé dans les Échos et les journaux de presse que nous avons beaucoup reçus ces temps-ci (deux journaux l'ont également rappelé), c'est l'engagement certain, sans être chiffré, de la participation du Conseil général en tant que tel. Au moins une des collectivités locales extérieures a déjà fait savoir qu'elle était prête à participer fortement à l'opération. D'autres ne l'ont pas encore fait savoir. Nous le

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
comprenons d'autant plus que j'imagine qu'elles attendent de connaître le rapport remis par la  
commission du grand débat public.

### **Monsieur Miche GAILLARD**

Je souhaite juste compléter cette remarque par une question à Monsieur Guyot. J'en conclus donc que la commission d'experts n'a pas valoriser ce que représente un espace vert, la vision d'une verdure, la satisfaction des familles de promener leurs enfants.

### **Monsieur Jean GUILLOT**

La réponse est non. Ça n'a aucune importance pour le viaduc de Millau. Ça n'a aucune importance pour un projet classique routier. Ça a beaucoup d'importance pour ce projet-là.

### **Monsieur Etienne de BONY, intervenant dans la salle**

Je voulais juste faire appel au réalisme de chacun. Ce que l'on sait concrètement, c'est ce que vont coûter les 10 ans de travaux à l'ensemble des personnes et pas uniquement aux riverains. Pendant 10 ans, on va avoir des encombrements, de la pollution, des problèmes de sécurité et du bruit. Par contre, faire des projections sur les conditions de déplacement en 2050, je tenais à vous féliciter parce que ça relève vraiment de la science-fiction.

On ne sait pas comment on se déplacera en 2050. Quand on voit le coût actuel du baril, quand on voit les modes de vie, nous n'en savons rien. Vous êtes en train de nous dire qu'en 2050 on pourra peut-être gagner 30 secondes pour aller de la porte Maillot à la défense : qu'en sait-on ? Peut-être n'y aura-t-il que des bus ? Peut-être tout le monde devra-t-il se déplacer à pied ? C'est vraiment optimiste. Par contre, je trouve que vous auriez mieux fait de vous concentrer directement sur le coût des travaux des 10 prochaines années.

### **Monsieur Jean GUILLOT**

Je compte sur l'intelligence du secteur privé mais je ne me fais quand même pas trop d'illusions. Je ne crois pas qu'il faille se faire trop d'illusions sur les astuces qu'on peut trouver pour réduire le coût de ce projet. Je ne le crois pas.

### **Une intervenante dans la salle**

Je suis un peu atterrée sur le postulat sur lequel tout ce projet se fonde. D'abord, plus de voitures, plus de voitures, est-ce que c'est vraiment l'avenir de demain. Gagner une minute, deux minutes, est-ce que c'est bien le sujet. Vivre au-dessus d'une dalle, je m'étonne, je m'occupe beaucoup d'architecture et d'urbanisme ; tous les gens qui réfléchissent sur ce sujet rejettent maintenant ce projet. Je suis désolée. Je suis riveraine, j'ai vécu derrière ce qui était avant de très belles rangées de platanes, on avait l'impression d'être dans une forêt ; non seulement ces platanes n'ont pas été préservés, on les a enlevés, on ne les a pas densifiés. Pour lutter contre la pollution, la végétation est une solution. Plutôt que d'envisager de faire ce tunnel uniquement pour le tout voiture alors qu'il y a des solutions qui préservent au contraire une certaine écologie, en même temps que derrière des rangées d'arbres, on peut avoir une circulation relativement dense, je pense que tout cela est ignoré dans ce bilan socio-économique. Rien n'est envisagé sur des options qui sont en fait les vraies options de demain. L'écologie, moins de voitures, je suis sidérée, je ne comprends pas ! J'ai appris  
Neuilly-sur-Seine, le 25 avril 2006

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
très tardivement que ces débats publics étaient ouverts alors que tout a l'air ficelé. Je suis très ancienne de l'IN, je vous ferai vraiment savoir tout notre mécontentement... Dix ans de galère, on ne va pas avoir de vie pendant 10 ans, peut-être au nom d'une plus-value après, et encore, parce que que sera notre monde dans 10 ans. Je trouve que vous êtes vraiment des apprentis sorciers. Je m'excuse.

*(Applaudissements)*

### **Monsieur Michel GAILLARD**

Avant de donner la parole à Monsieur Guillot, je voudrais rappeler que dans ce projet rien n'est ficelé. Le débat public se situe en amont de la réflexion et de la décision. À l'issue de ce débat, il y aura un compte-rendu de tout ce qui a été dit et de ce que vous avez dit Madame. Le ministre décideur décidera en fonction des échos que nous lui rapporterons de ce débat.

### **Monsieur Jean GUILLOT**

Je ne peux pas nier que des études jusqu'en 2050 sont entachées d'une certaine incertitude, cela va de soi. Mais il est vrai que quand j'avais 10 ans les dessins que je voyais pour l'année 2000, parce que quand j'avais 10 ans l'année 2000 paraissait très loin, il y avait des hélicoptères dans le ciel et il n'y avait pas d'ordinateur. Il y a des incertitudes. Je ne pense pas que ce soit une double rangée de platanes, qui va embellir l'avenue oui peut-être, qui va réduire le bruit: de peu, disons que nos sonomètres nous disent pas beaucoup.

### **Monsieur Eric SCHINDLER**

Je partage au moins un point avec l'intervention de Madame précédemment sur le fait que la valorisation des services ou des bénéfiques, on a vu que la méthode n'avait aucun... J'ai laissé tomber le côté valorisation parce que je pense qu'on a démontré que cette méthode ne s'appliquait pas pour ce projet. Par contre, je me suis attaché à regarder les coûts parce qu'effectivement un euro est un euro. On a donc cette somme, 750 millions d'euros dont on peut dire que c'est une somme colossale. Honnêtement, de façon un peu provocatrice je dirais que ce n'est pas une somme si colossale que ça. J'ai retrouvé un projet, et là ce n'est pas de la science-fiction, ce n'est pas des projections farfelues, écologistes en 2050, c'est un chiffre qui a été dépensé, l'argent a donc été dépensé, c'est pour la prolongation de l'A 86 à Nanterre en délestage de la RN 186. Ces chiffres ont été donnés par l'EPAD. Cela a donc été inauguré le 29 août 2000. Je n'ai pas actualisé, j'ai gardé le chiffre total de la dépense que m'a donné l'EPAD qui est de 496 millions d'euros qui ont été financés par l'État à 37,5 %, par l'EPAD à 33,5 % et par la région Île-de-France à 20 %. Indépendamment de la répartition, ce que j'ai retenu c'est le chiffre de 496 millions d'euros qui ont été dépensés pour un ouvrage qui a été inauguré en août 2000. À cette époque, la projection de trafic, l'utilité était de 50 000 véhicules jour.

Quand je fais des règles de trois, je me dis : « On dépense 500 millions d'euros en l'an 2000 pour finalement régler le problème de 50 000 véhicules ». Je me dis très naïvement que dépenser 750 millions d'euros ou même 850 millions d'euros pour traiter 160 000 véhicules n'est pas cher.

*(Rires, applaudissements)*

**Monsieur Yves BOUTRY, représentant de l'association des usagers des transports, intervenant dans la salle**

Je compare avec la couverture du périphérique. Il y a actuellement plusieurs projets de couverture du périphérique. Il y en a même un en cours aux Lilas, il y en a un qui doit se faire à la porte de Vanves et un dernier qui doit se faire porte de Champerret. Les trois couvertures coûtent 180 millions au total. Elles sont financées un tiers par la Ville de Paris, un tiers par la région et un tiers par l'État. Sur le périphérique circule 1,2 million de voitures par jour. On peut trouver des chiffres exactement inverses de ceux de mon prédécesseur, c'est-à-dire beaucoup plus faibles pour beaucoup plus de voitures.

**Monsieur Louis Charles BARY**

Excusez-nous, mais le périphérique existe déjà.

**Monsieur Yves BOUTRY**

Tout est relatif. En tout cas ce qui est important c'est de s'apercevoir quand même que la commune principalement concernée en paye 33 %. Je pense qu'il faudra peut-être réfléchir à la question de la participation de Neuilly au tunnel et pas uniquement à la couverture. Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

**Monsieur Jean GUILLOT**

Juste une précision technique pour dire que vos chiffres sont justes pour la plupart mais il y en a qui est faux. Votre répartition de financement, vous verrez on l'a mis plus tard, c'est bien ça. Le coût, c'est bien ça. C'est uniquement des sections en tranchées donc qui sont favorables, qui permettent d'avoir des coûts moins élevés. C'est quand même dans ces sections que les travaux sont faits. Mais surtout, le chiffre, je ne peux pas dire qu'il est exact, c'est le chiffre de circulation à un endroit donné. Un million, je ne sais pas, c'est peut-être sur tout le tour, quand on cumule ceux qui entrent et qui sortent, mais à un endroit donné du périphérique comme sur la RN13, il passe autour de 200 000 véhicules par jour. Pas plus.

**Monsieur Louis Charles BARY**

Concernant le financement par la ville de Neuilly pour la réalisation du tunnel, des discussions auront lieu et il est possible, j'ai évoqué tout à l'heure qu'on avait mis 3 à 4 % la fois d'avant. Je dois dire deux choses. D'abord, je ne sais pas si vous êtes contribuable à Neuilly. Si vous êtes contribuable à Neuilly, je me réjouis de voir qu'il y a des contribuables qui trouvent que le maire ne dépense pas assez d'argent et qu'il faut augmenter les impôts. Il est assez rare d'entendre ce son de cloche, mais pourquoi pas, j'en prends note. Deuxièmement, comparez le taux des impôts à Neuilly avec ceux de Paris et la somme en cause, vous verrez que comparer Neuilly et Paris est strictement impossible.

**Monsieur Emmanuel Austrui, intervenant dans la salle**

J'habite à Neuilly. Je suis un contribuable heureux parce qu'on ne paie effectivement pas trop d'impôts à Neuilly. J'avais une petite question sur deux chiffres que vous avez présentés :

45 millions d'euros sur la déviation de trafic, 67 millions d'euros sur divers (RATP, etc.) Cela signifie que l'argent qui va être versé à la RATP est dans les 67 millions d'euros. J'aurais donc voulu une précision sur combien la RATP va toucher sur un projet comme ça ? Ne lui donne-t-on pas un peu trop d'argent dans l'histoire ? 45 millions d'euros de trafic, comment se fait-il qu'il faille 45 millions d'euros pour dévier le trafic sur ce que l'on a vu au débat précédent, sur les différents boulevards ; en plus, comme vous construisez un tunnel après l'autre, il n'y a pas tant de perte de trafic que ça, etc. C'est une petite précision sur ces deux chiffres.

### **Monsieur Jérôme SCOFFONI, Direction Départementale de l'Equipement**

Je pense que le plus simple pour ces deux postes que nous avons représentés qui sont divers (foncier, RATP, concessionnaires et dérives réglementaires), il faut plus que vous le voyez comme 100 millions d'euros de marge. C'est-à-dire qu'on n'est pas encore capable au sein de cette enveloppe de vous dire combien va aller à la RATP, s'il va en aller beaucoup. Le foncier, on ne peut pas encore savoir s'il va falloir qu'on en achète beaucoup et combien ça va coûter exactement. Les commerces, on ne sait pas combien on va leur donner. On en a parlé lors de la dernière réunion, il va falloir regarder les éventuelles pertes sur chiffre d'affaires. Au final, je vous recommande sur cette évaluation de considérer les 67 millions d'euros plus les 23 dérives réglementaires comme une marge. C'est ce qui fait que le projet coûte entre 650 et 850. Je pense qu'il n'est pas nécessaire de s'y plonger aujourd'hui dans le détail.

Pour ce qui est de la déviation de circulation à 45 millions d'euros, c'est le fait que dans le passage qui vous avez été montré lors de la réunion sur les travaux, qui n'était pas extrêmement lisible, je veux bien le reconnaître, on va être obligés de travailler par petites sections. Ça veut dire que chaque fois que l'on passe d'une section de 200 mètres à une autre section, une entreprise va venir déplacer des blocs, replacer des blocs, refaire de l'enrobé, de la route. C'est du travail de petite ampleur qui finit par vite chiffrer. Ça paraît étonnant mais ce n'est pas le prix d'une route qui ferait l'ensemble de la longueur, c'est bien moins cher. C'est le fait que l'on a énormément de manipulations et énormément d'endroits sur lesquels on va venir, revenir, modifier. C'est du petit travail mais ça fait vite grimper. De toute façon, il faut s'imaginer que ce sont des pourcentages qui sont à peu près cohérents avec ce qu'on trouve sur l'ensemble des chantiers urbains.

Imaginons la couverture de l'A 86 à Antony puisqu'on s'en occupe, vous allez regarder le coût dépensé en voirie de surface pour les différentes phases et vous verrez qu'on retombe à peu près dans la même proportion en termes de déviation de circulation.

### **Thierry HUBERT, les Verts, intervenant dans la salle**

Le projet est présenté dans le cadre d'une opération assez ambitieuse correspondant à un volume de trafic assez important et à un dimensionnement maximum. Il y a d'autres variantes possibles qui nécessitent des études voire comment elles peuvent justement accepter le trafic et éventuellement des évolutions du trafic dans la voie de la réduction ou de l'augmentation. On va plutôt vers quelques réductions probables.

Peut-on donner quelques éléments d'évaluation sur le coût qu'aurait une opération de moindre importance c'est-à-dire de deux fois deux voies. Peut-on également donner des indications sur le coût d'un tunnel séparé ? Est-ce que les deux tunnels entrée et sortie ont le même coût par exemple ? Troisièmement, est-ce que sur des accessoires annexes que sont les entrées et sorties on peut avoir des éléments permettant de savoir quel peut être le coût ou l'économie qui pourrait être faite si on ne faisait pas les aménagements d'entrées et sorties dans Neuilly.

**Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Je vais partir dans l'ordre sur les économies que l'on pourrait faire sur notre projet. On a effectivement un tube nord, un tube sud. Il faut envisager que le tube sud va coûter un peu plus cher parce qu'il va se rapprocher du métro. Donc on sait qu'on a moins de problèmes si on ne faisait que le tube nord. Ce n'est pas exactement 50-50. C'est peut-être 60 % pour le tube sud et 40 % pour le tube nord.

Sur les entrées et sorties, depuis que la question vous a été posée, nous en reparlerons plus longuement lors de la prochaine réunion dont le thème est encore à clarifier, on va parler du problème des entrées et sorties. On a commencé à regarder, on s'est dit : « On va déjà voir si ça a un intérêt d'un point de vue trafic ou au contraire un inconvénient de les supprimer et à ce moment-là combien d'argent peut-on gagner ». Rapidement, on parle tout au plus d'une cinquantaine de millions d'euros si on supprime toutes les entrées et sorties intermédiaires. C'est de l'ordre de la marge qu'on s'octroie sur la précision de l'estimation financière. Ce n'est pas ce qui va faire entrer un ouvrier dans une valise.

Ensuite, sur le projet dont vous parlez qui est un projet à deux fois deux voies, des gens ont fait des règles de trois et ont répondu : « Deux fois deux voies par rapport à deux fois trois voies ça coûte à peu près deux tiers ». Le véritable problème sur la solution deux fois deux voies c'est quand même le trafic qu'on va réussir à assumer ou non. On pense que deux fois deux voies n'est pas pertinent.

**Monsieur Jean GUILLOT**

On a un problème de trafic mais ça n'est pas les deux tiers parce qu'il faut quand même faire les deux murs comme ça et qu'il faut quand même faire une bande d'arrêt d'urgence avec les normes modernes. La bande d'urgence n'est pas proportionnelle. Si on gagne 20 %, on gagne mais pas les deux tiers. Pas un tiers. Pas au prorata du nombre de voix. Nettement moins.

**Monsieur Louis Charles BARY**

J'allais dire autre chose : l'intérêt socio-économique sera beaucoup diminué.

**Monsieur Frédéric LAROCHE, intervenant dans la salle**

Une chose me gêne au niveau de la rentabilité socio-économique des chiffres que vous donnez. Il m'avait été donné il y a une dizaine d'années de voir le rapport d'évaluation du SDORIF (plan d'aménagement régional de la région Île-de-France), de mémoire, il y a une dizaine d'années on parlait d'une rentabilité socio-économique de l'ordre de, supérieure me semble-t-il à 20 % pour les aménagements routiers, un peu inférieure pour les aménagements liés aux transports en commun. Aujourd'hui, on voit qu'on est très loin d'une rentabilité de 4 %. Avec un taux d'actualisation de 4 % on n'équilibre pas du tout. Quand bien même on multiplierait les revenus attendus par 3 ou 4 par rapport aux chiffres que vous présentez, on arriverait à une rentabilité de 4 % - ce qui est vraiment inférieur je crois au taux retenu par le Commissariat au plan qui est de plus 6 ou 8 % pour décider si un investissement doit être réalisé ou non. Personnellement, même si on s'est trompés de 100 % dans les revenus, on est quand même très loin de justifier un tel investissement. Là, c'est le contribuable qui parle.

**Monsieur Jean GUILLOT**

Vos souvenirs sont bons. C'est bien ça. On fait de moins en moins de projets économiques au sens froid du terme, on rejoint l'intervention de Madame d'une certaine façon, mais on fait de plus en plus de projets que les économistes nous disent qu'on ne devrait pas faire. Si je dépassais le périphérique, on voit même qu'on a une politique transport, des économistes nous disent, je n'ai pas regardé leurs calculs, je ne vous dis pas qu'il est bon, il est peut-être polémique aussi - je ne sais pas ce qu'il vaut -, en tout cas il disent en tout cas que la politique transport suivie de l'autre côté du périphérique est absurde d'un point de vue économique. C'est pourtant celle qu'on fait. Cela nous amène à nous interroger sur l'économie. C'est quand même une bonne question parce que l'économie compte quand même pour payer les retraites. Avant de faire un monde meilleur, il faut bien y réfléchir à deux fois. Il faut aussi manger.

Je croyais important que l'on ait débat ce soir parce qu'on l'aura forcément à un moment ou à un autre sur le chemin de ce projet. Je trouve que c'était mieux de l'avoir ce soir. C'est l'intérêt de ce débat, c'est l'intérêt que la commission nous offre. Plutôt que de l'escamoter, d'autres nous le reposeront. Il faudra à ce moment-là que l'on sache répondre parce que si on a envie de faire ce projet, on dira peut-être un jour : « Votre socio-économie ne nous intéresse pas. On veut faire ce projet-là ». Il faudra peut-être en venir là.

**Monsieur Lionel FAVIER, membre de l'association NPSE, intervenant dans la salle**

J'ai une question par rapport à ce que vous venez de dire, que le tube sud coûtait 60 % parce qu'il se rapproche du tunnel du métro. Est-ce qu'il touche le tunnel du métro ? Et est-ce que toute forme de projet qui impliquerait l'écèlement du tunnel du métro est abandonnée ?

**Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Le tube sud coûte plus cher parce qu'il va nécessiter un écèlement de la voûte du métro. Ce que vous voulez savoir est : peut-on éviter ce genre d'écèlement ? La réponse est oui. En contrepartie, on n'a pas une dalle de niveau. On ne peut pas avoir un aménagement qui soit du même niveau entre les trottoirs et la voûte.

**Monsieur Lionel FAVIER**

Ce que je voulais dire est qu'il y a un projet qui pourrait se faire avec écèlement du tunnel du métro sur toute la longueur de l'avenue de Neuilly, sur les 1700 mètres. Si on prend un tunnel unique parmi les deux projets qui nous avaient été présentés au départ, il y avait soit un projet avec écèlement du tunnel du métro soit deux tunnels séparés : nord et sud. Ce que je voulais simplement savoir c'est qu'apparemment vous avez l'air de retenir le projet à deux tunnels séparés. Quand vous disiez que le tunnel sud se rapproche, je voulais simplement savoir si ça touchait vraiment le tunnel du métro, si ça entraînait une modification du tunnel du métro et si le projet qui prévoyait un écèlement du tunnel sur toute sa longueur, le projet à un ouvrage unique, si ce projet-là était écarté.

**Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Je vous montre une coupe qui explique le projet que nous présentons. C'est ce qui montre que le tube sud touche la voûte du métro. Vous voyez que le tube nord est la partie droite de la photo, il

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
s'affranchit de l'éclatement de la voûte ; en revanche le tube sud sur une portion qui doit être de l'ordre de 200 mètres touche la voûte du métro. Sur 200 mètres, ce n'est pas sur l'ensemble du linéaire. C'est ce qui justifie les 60 millions d'écèlement. Notre projet est bien un projet à deux tubes séparés deux fois trois voies.

### **Monsieur Michel GAILLARD**

Il faut que nous parlions de la question du financement. Qui paye ? Avant d'aborder cette deuxième partie, y a-t-il une question rentrée sur les aspects coûts et socio-économiques du projet ? Je laisse la parole à Monsieur Thiolon sur l'autre sujet compliqué.

### **Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Nous avons déjà commencé à aborder la deuxième partie. Qui paye ? C'est clair. Ce sont les budgets des différentes collectivités concernées, y compris l'État bien sûr et accessoirement les recettes qu'on pourrait voir apparaître de l'utilisation privative du domaine public. On voit bien que cette utilisation à partir du moment où on va voir surtout des espaces verts va forcément être limitée. Ça limite donc également les retombées financières possibles.

Il y a également les recettes fiscales induites éventuellement d'un développement de l'activité, etc. Puis il y a le péage. Voilà l'ensemble des recettes possibles.

On peut peut-être commencer par l'aspect budgétaire des choses. Tout à l'heure, vous avez fait une répartition sur certains projets qui avaient été faits et de participation des différentes collectivités concernées. La première question dans un projet de ce type est : quelle est la répartition qu'on peut espérer entre l'État, la région, le département et éventuellement la commune ? Monsieur le maire, vous avez répondu, la commune s'intéresse à la dalle beaucoup plus qu'à ce qui est en dessous. Encore une fois, ça va dépendre des montages financiers.

Concernant les budgets, la parole est à Monsieur le représentant État.

### **Monsieur Jean GUILLOT**

Nous allons maintenant parler des choses plus simples, moins théoriques, plus directes.

Comment trouve-t-on l'argent ? Le premier mode de financement est le financement budgétaire classique. C'est simple, c'est comme quand vous financez une piscine, c'est avec les budgets de la commune que vous financez la piscine, quitte d'ailleurs à ce que la commune emprunte pour ça ; là c'est pareil, l'État emprunte pour ça.

Pour réaliser des opérations classiques de cette nature, je ne parle pas des autoroutes, des choses comme ça où il y a des péages, je parle de financement où il n'y a pas de péages, en général on se met à deux. Au moins à deux. On signait jusqu'à présent des contrats de plan État région, on se mettait d'accord avec chacune des régions en France ; on se mettait d'accord sur une liste d'opérations qu'on envisageait de faire dans les sept années qui suivaient, on signait un contrat, on se disait : « On va faire ça » et on va se le partager comme ça. La clef de base est 30 % pour l'État 70 % pour la région. On va voir, il y a eu des exemples différents.

Par exemple, la couverture d'A 1, justement celui-là n'était pas différent, la couverture d'A 1 entre Paris et Saint-Denis s'est faite comme ça (État 50 %, 70 %). La couverture d'A 3 par contre se fait avec 40 % État, 40 % région et 20 % le département. Là, on voit une contribution du département  
Neuilly-sur-Seine, le 25 avril 2006

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine de la Seine-Saint-Denis. Le boulevard périphérique, c'est les chiffres que vous avez effectivement donnés : 35 %, 35 %, 30 %.

Je fais juste un petit commentaire. Paris est à la fois une ville et un département. On trouve donc quelque chose d'un peu semblable à ce qui était dans le précédent. La couverture A 6 B est la couverture quand on vient du sud de Paris par l'autoroute A 6 mais la branche est, le financement est bouclé avec 32 % État, 36 % région, département et communes après des discussions après se sont finalement mis d'accord : 25 % département et 7 % les communes. Je crois que c'est la communauté d'agglomération qui paye après des discussions laborieuses.

Enfin on a un dernier exemple, là on se rapproche encore plus de Neuilly, comment on a financé les études de ce qu'on vous a présenté jusqu'à présent. On les a financées à 22,5 % État, 52,5 % région et 25 % département. Voilà les clefs de financement possible.

On voit donc à peu près État 30 %, région 50 %, département et collectivités autour de 20 %. C'est classique.

Seulement, c'est là où on va voir combien on a d'argent en général pour financer ces opérations. Est-ce que c'est facile, est-ce que c'est une opération qu'on peut rentrer ou est-ce très difficile ?

Je vous ai fait un petit calcul assez simple en regardant d'abord ce qu'on avait financé au cours du contrat de plan précédent, celui qui vient de se terminer 2000 2006. On a dépensé pour faire des routes (routes, protections phoniques, tout ce qui est routier au sens large, constructions, investissements) 1,5 milliard État et région. La somme des deux. 1,5 milliard divisé par 7 ans, cela doit faire 217 millions d'euros par an.

Nous sommes dans les Hauts-de-Seine. Les Hauts-de-Seine représentent seulement 13 % de la région Île-de-France. On fait moins de routes à Paris, on en fait davantage en Seine-et-Marne, c'est normal. Nous sommes dans une petite moyenne. Donc une fois qu'on aurait notre pourcentage de population, c'est déjà bien. 217 millions d'euros par 13 %, ça fait 28 millions d'euros. On peut demander 28 millions d'euros. Évidemment, on ne va quand même pas dans les années à venir faire uniquement la RN13 dans les Hauts-de-Seine. Supposons qu'on dise : c'est quand même le gros projet à faire et qu'on mette la moitié rien que pour ce projet-là et l'autre moitié pour tout le reste. Ça fait 14 millions par an. 14 millions par an pour un projet qui fait quelque chose comme 700 millions d'euros signifie que sur une clef de financement normal, sans aides, là on n'a pas compté le département et d'autres, État et région il faudrait un rythme normal, 50 ans, pour financer ce projet-là. C'est exactement ce que vous a dit le ministre lors de la séance inaugurale. Il a dit : « Il faudra une volonté farouche pour arriver à financer ce projet ». Son importance financière est quand même exorbitante, enfin, exorbitante, dépasse la norme d'un contrat de plan classique. On a donc une vraie difficulté budgétaire.

### **Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Ceci étant, il n'y a pas que l'État et la région. Il y a aussi le département par exemple mais vous êtes aussi responsable des départementales. Vous devez bien avoir quelques informations sur le budget départementales ? Monsieur le maire aussi.

### **Monsieur Louis Charles BARY**

Je vais faire deux remarques si vous le permettez. Premièrement, il faut prendre le problème en deux temps. Qui est prêt à participer au financement de ce tunnel ? C'est la première question.

Nous savons, j'y ai déjà répondu, que le département des Hauts-de-Seine a à plusieurs reprises affirmé sa position très volontariste pour participer sans jamais avoir indiqué son pourcentage - mais c'est le deuxième temps.

Deuxièmement, la région Île-de-France a une position un peu fluctuante. Elle a été très favorable, elle a été moins favorable. Vous avez rappelé la somme qu'elle avait prévue pour les études, vous avez raison de donner le pourcentage. Je suis quand même obligé de rappeler devant une bonne amie qui est conseillère régionale qu'une partie de la somme n'a jamais été versée. Par conséquent, c'est nous qui avons dû boucher le trou. Quand je dis « nous », ce sont les autres participants.

Je donne simplement cet exemple pour montrer que la région change un peu d'avis selon les jours pairs ou impairs simplement du fait qu'elle est devant un programme d'infrastructures routières tellement énorme que selon les présents, on pense un peu plus à l'est ou un peu plus au nord. Donc la première question que l'on attendra de la région est : est-elle prête à y participer et par conséquent à être membre de ce comité financier auquel je crois beaucoup ?

Troisième question, il y a la Ville de Paris étant donné qu'elle est, vous l'avez très bien rappelé, département et qu'elle est intéressée. Enfin, bien entendu, l'État. C'est là que nous attendons beaucoup de la réponse de la DDE une fois qu'elle aura pris connaissance du rapport que vous aurez remis.

Si nous voulons donc raisonner pour avancer, la première question est de savoir qui est prêt à participer au comité de financement de ce dossier dans la mesure où les ministres compétents à la fin du mois d'octobre en reconnaissent la valeur. Sinon ce n'est pas la peine que nous perdions notre temps.

Si la valeur est reconnue, qui participe ? Normalement dans notre esprit à tous, je me répète : l'État, la région Île-de-France, Paris, le département des Hauts-de-Seine et la ville de Neuilly pour la couverture et éventuellement pour arrondir quelques angles. C'est déjà une question extrêmement importante. Si tout le monde répond oui, nous avons fait un pas en avant très fort. Si un des participants que je viens de nommer dit : « Moi je n'y vais pas », il y a une tentation forte pour les autres de rester un peu sur la réserve.

Deuxième question qui n'est pas plus facile, je dirais même presque plus difficile, une fois que nous serons tous réunis autour de la table avec les chiffres que vous venez de donner, on rappellera, je vous remercie d'avoir rappelé ces pourcentages que l'on connaît actuellement, quelqu'un se lancera à l'eau en disant : « Pourquoi pas 70 % pour l'un, 30 % pour l'autre ». À partir de ce moment-là, je n'ose pas vous décrire ce que seront les discussions. Il n'y a que ce moyen-là. Si nous arrivons à financer ce tunnel uniquement par le biais de ce qu'on appellera l'aide des collectivités locales, il faut savoir qui se met autour de la table et avoir le courage d'ouvrir la discussion : quelle est la clé de répartition ? Or aujourd'hui nous n'avons qu'une petite partie de la réponse en sachant déjà que certains iront autour de la table ; d'autres se tâtent et attendent énormément des résultats de la commission, c'est du reste le grand intérêt parmi d'autres de la commission que vous animez ; puis, une fois que nous aurons fait ce comité financier sur lequel nous comptons beaucoup et sur lequel la ville de Neuilly interviendra le lendemain de la décision du ministre si sa décision est favorable, on discutera un peu comme des marchands de soupe, il ne faut pas trop se faire d'illusions. « Tu mets combien ? Je mets combien ? Qu'est-ce qu'on fait ? » tout ceci viendra, et vous avez eu raison de le rappeler, également en fonction des participations que chacun met dans d'autres projets.

Il est bien entendu, je reprends le Conseil général des Hauts-de-Seine, je reprends la Ville de Paris ou la région, quand ils donnent un pourcentage, ils ont en référence le pourcentage qu'ils ont donné dans d'autres projets et ils ont également une référence qui n'est pas un pourcentage que vous avez

donné aussi, c'est l'addition de ce qu'ils peuvent mettre au total par rapport à ce qui était mis auparavant.

Un côté positif, vous rappelez le contrat de plan État région. Dans le contrat plan État région qui n'a finalement pas été accompli comme tout le monde l'aurait souhaité, très loin de là, on est en train de le refaire. Ce contrat de plan région donne un poids beaucoup plus important encore que les fois précédentes au problème de la circulation, à la fois transports en commun et aménagements routiers. On partira donc avec un contrat de plan quand même plus ouvert à cette notion : qu'est-ce que l'on fait pour arriver à éviter la thrombose totale dans la région parisienne. La vraie solution dirait notre ami Hubert : circuler en vélo. Je suis assez d'accord avec lui mais ce n'est pas pour demain matin.

Nous voyons par conséquent des vélos mais ceux-ci viennent en plus des voitures et non pas à leur place. Je ne pense donc pas que ce soit la solution. Pour la première question, c'est celle-là. J'avais un ajout à faire ce soir grâce du reste à notre conseillère régionale avec qui nous en avons discuté. Je me tourne vers la DDE, je n'ai même pas eu l'occasion de vous en parler. Nous avons regardé avec beaucoup d'intérêt la création il y a maintenant un an de ce que l'on appelle l'agence de financement des infrastructures de transport de France. Cette agence que nous connaissons assez bien, je connais bien le président, et qu'un des membres se trouve être un des parlementaires du département des Hauts-de-Seine, cette agence reçoit une dotation extrêmement importante puisque de temps en temps on me parle de 2,5 milliards ; de temps en temps on me parle de 4 milliards d'euros, ce sont quand même des sommes extrêmement lourdes pour justement sur les résultats des ventes des autoroutes. C'est donc une création assez récente. Elle a un an, un an et demi. Elle a été créée le 26 novembre 2004. Le conseil d'administration été mise en place il y a quelques mois. Je souhaiterais que nous nous tournions vers cette agence.

Je lis, excusez-moi, je pense que la question est très intéressante pour nous tous : quelle est la mission de cette association ? C'est donc un établissement public à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Il est placé sous la tutelle du ministre chargé des transports, donc du ministre qui aura à se prononcer sur l'intérêt ou le non intérêt général du tunnel sur lequel nous travaillons ce soir. Elle a pour mission de concourir dans le respect des objectifs du développement durable, elle a raison, et selon les orientations du gouvernement au financement de projets d'intérêt national relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires.

Je me dis après tout que ce sur quoi nous sommes en train de travailler est bien une infrastructure routière puisque la vente des autoroutes est intervenue à un moment où personne ne l'avait prévu dans les premiers débats que nous avons eus autour de notre tunnel rapporte de l'argent. J'ai obtenu confirmation ce matin que c'est plutôt 4 milliards que 2 dont elle dispose et sur lesquels elle va réfléchir pour voir ce qu'elle peut en faire et comment elle peut les utiliser. Je souhaiterais très nettement ce soir, parmi nos discussions, me tourner vers l'État que vous représentez en disant : « À côté des quatre participants que j'ai nommés au début de mon intervention, j'en ajouterai très volontiers un cinquième ». Je l'ajouterai d'autant plus volontiers que depuis que je sais qu'il dispose de quelques milliards d'euros. Ce sont quand même des partenaires extrêmement intéressants.

Je vous livre cela. C'est l'intérêt de nos réunions mais ça n'a pas été étudié du tout parce que l'établissement public est lui-même en train de se chercher. Quelles seront véritablement ses possibilités d'utilisation des sommes qu'il a ? J'ai quand même eu l'occasion d'en parler ce matin avec un des membres du conseil d'administration qui m'a dit : « Pourquoi pas sous la réserve bien entendu que votre projet soit reconnu d'intérêt national par le gouvernement ». Or si la suite est donnée à la commission sur laquelle nous travaillons encore ce soir favorable par le ministre, je voulais simplement indiquer ce soir qu'il faut que nous cherchions tous ensemble là où on peut

trouver de l'argent. À Neuilly, nous avons une habitude qui consiste à dire que nous n'avons plus de surface, nous n'avons plus de terrain et que par conséquent on creuse. Comme les habitants de Neuilly savent qu'on va creuser pour faire le théâtre de l'avenue Charles-de-Gaulle, que l'on va creuser pour faire des parkings en différents points de Neuilly, à force de creuser, on ne trouve pas toujours de pétrole, ce serait dommage du reste parce qu'au prix du baril ça deviendrait plus intéressant, mais il faut creuser, je me tourne vers l'État, sur toutes les possibilités de financement ; c'est-à-dire ne pas partir avec les tableaux que nous connaissons bien, tout faits, de ceux qui participent habituellement à l'intérieur des contrats de plan. Je pense qu'il faut trouver d'autres financiers et d'autres financeurs. Nous allons d'ailleurs en parler dans la seconde partie. Si par chance on pouvait en trouver un au niveau de l'État avec une exposition d'une partie des sommes qui reviennent au public, donc à ceux qui pratiquent l'avenue Charles-de-Gaulle et aux habitants de Neuilly par suite de la vente des autoroutes, je trouve que ce serait une très bonne utilisation d'une partie des sommes récupérées par l'État.

*(Applaudissements)*

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Voilà une piste.

**Monsieur Eric SCHINDLER**

J'ai les mêmes informations que vous. Je me suis permis de récupérer le document qui vient du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005. J'ai exactement les mêmes informations que vous venez de donner. Simplement, le chiffre est un petit peu différent. Je vais lire...

**Monsieur Louis Charles BARY**

Attendez, on ne va peut-être pas entrer dans les chiffres...

**Monsieur Eric SCHINDLER**

Attendez, c'est très important quand on parle de milliards d'euros !

**Monsieur Louis Charles BARY**

Je vais être très honnête. Personne ne sait aujourd'hui quelle est la somme mise à la disposition. J'ai vu le président, j'ai vu un administrateur, ils m'ont dit : « On hésite de savoir si on disposera de 1,5 ou bien de 4 milliards ». À ce niveau-là...

**Monsieur Eric SCHINDLER**

Monsieur le maire, je suis d'accord avec vous. Pour la clarté du débat, il se trouve que le premier ministre a déclaré le 14 octobre 2005 : « Je confirme l'affectation de 7,5 milliards d'euros de ressources de l'AFITF au grand projet d'infrastructures pour la période 2005-2012 ». Ce chiffre a peut-être été révisé entre-temps, j'en conviens. C'est une information qui date du 14 octobre 2005. On parlait de 7,5 milliards d'euros.

**Monsieur Louis Charles BARY**

Aujourd'hui personne ne sait, pas plus l'État du reste, pas plus que le président de cet organisme, quelle est la somme exacte dont il disposera dans la répartition des sommes récupérées sur les autoroutes.

Je vous parle de 1,5 milliard, le président me parle de 4 milliards, vous parlez maintenant de 7,5 milliards. On s'envole !

Le problème ce soir n'est pas de savoir de combien dispose cet organisme. On a créé un organisme. Il lui sera affecté des sommes très importantes pour des structures routières. Je demande simplement ce soir que l'on inscrive cet organisme comme étant parmi les organisations et les collectivités qui pourraient participer à ce comité financier que j'ai dit tout à l'heure. Honnêtement, je ne sais absolument pas combien il a d'argent, je ne sais même pas si lui-même le sait encore définitivement sur une répartition budgétaire ; deuxièmement, je n'ai aucune idée du pourcentage qu'il pourrait mettre.

Mon voeu est simplement de dire que par rapport à tout ceux que vous avez cités nous ajoutions une colonne supplémentaire et que dans cette colonne supplémentaire, quand on a lancé des projets, il n'était pas question en France de vendre les autoroutes.. Les autoroutes ont été vendues. Les uns étaient pour, les autres étaient contre. Je pense que si une partie de cet argent pouvait venir dans le projet sur lequel nous travaillons tous ensemble, ça me paraît une idée qui mérite d'être creusée. Mais je ne peux pas donner plus de chiffres que vous.

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

C'est quand même une information intéressante. Il reste à savoir éventuellement quelle pourrait être cette participation. En l'état actuel des choses, il faut quand même en conclure que pour l'instant il manque quand même un peu d'argent et peut-être même beaucoup. On en revient donc toujours à cette idée qu'il va falloir trouver des financements exceptionnels et faire un effort exceptionnel.

**Monsieur Eric SCHINDLER**

Je voulais simplement vous dire, au moins ce que je comprends de cette discussion, jusqu'ici, on a identifié un certain nombre d'organismes susceptibles de financer le projet mais aucun n'a encore donné un accord quand ce ne serait qu'un accord de principe. Je parle d'un accord de principe.

**Monsieur Louis Charles BARY**

J'ai indiqué tout à l'heure que le département des Hauts-de-Seine avait donné un accord de principe.

**Monsieur Eric SCHINDLER**

C'est ça, d'accord. Donc à part le département des Hauts-de-Seine.

**Monsieur Louis Charles BARY**

Et la ville de Neuilly, mais un accord de principe pour ne pas donner grand-chose. Ça fait quand même deux accords de principe.

**Monsieur Eric SCHINDLER**

J'aurais voulu savoir quel est l'échéancier prévu pour obtenir ces accords. Un échéancier précis comme vous devez en avoir un je pense.

**Monsieur Roland PEYLET**

La réponse est non pour l'instant.

**Monsieur Louis Charles BARY**

C'est vous, Monsieur le président. C'est-à-dire qu'on ne peut pas imaginer interroger qui que ce soit pour avoir un accord de principe sauf ceux qui sont très pour et qui se sont prononcés avant, mais maintenant, l'échéance, le rapport que vous avez fait...

**Monsieur Roland PEYLET**

Voilà. Il faut d'abord que le ministre se...

**Monsieur Louis Charles BARY**

... L'échéancier de démarrage, je n'ai pas dit d'arrivée, l'échéancier sera la fin du mois d'octobre lorsque le ministre en cause dira : « Ce projet n'a aucun intérêt de caractère national, par conséquent à ce moment-là je ne sais pas ce qu'on fera », mais au moins on aura une réponse ; ou comme nous l'espérons pour le plus grand nombre - je ne dirai pas tous - il dira : « C'est un projet de caractère national. La commission nous a fait un rapport remarquable, je n'en doute pas un instant ». Je suis par conséquent persuadé maintenant que le grand débat a eu lieu, je suis persuadé de l'intérêt et à ce moment-là nous commencerons à interroger les différents partenaires possibles. Mais aujourd'hui, obtenir un accord de principe de quelqu'un...

**Monsieur Eric SCHINDLER**

Non, ce n'était pas ma question. Je voulais simplement savoir quelles étaient les principales dates au cours desquelles les décisions liées à ce financement allaient être prises. Monsieur le maire vient de dire fin octobre. En octobre, il y a une première date. Quelles sont les dates suivantes ?

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Fin octobre, le ministre va apporter une réponse. Ensuite, les différents partenaires vont se mettre autour d'une table et commencer à discuter. Ensuite, on est dans le vide. On voit bien que l'élément déclencheur est l'État. À partir du moment où l'État donne un avis favorable de principe, ça veut dire qu'au-delà de l'avis de principe on commence à parler budgétaire. C'est à partir de ce moment-là seulement que le véritable débat va commencer. Combien de temps durera-t-il ? Je suis incapable de vous le dire. On voit bien que pour l'instant il manque encore un peu d'argent. Je voudrais qu'on évoque, même si j'appelle ça des ressources de poche, les ressources accessoires qu'on pourrait imaginer, ne serait-ce d'ailleurs que pour les écarter.

La première ressource possible est le péage. Nous en avons parlé. Il faut que nous en parlions ce soir. La deuxième ressource possible est ce que j'appelle les utilisations privatives du domaine public. Je sais bien que Monsieur le maire dit qu'il n'y en aura pas ou très peu. On peut quand même concevoir qu'il y en ait quelques-unes. Cela peut varier même si ce sont des sommes relativement faibles dans des proportions elles qui sont relativement importantes ; autrement dit, si je caricature et si on met sur la dalle un manège de chevaux de bois, ça rapportera peut-être un petit peu pour la ville mais peu. Par contre, s'il y a un centre commercial, un parking, etc. cela peut rapporter davantage et ces recettes peuvent venir d'une façon globale contribuer au financement du projet.

Donc sur ces deux points, je voudrais que nous les évoquions maintenant, le premier étant le péage.

### **Monsieur Jean GUILLOT**

Je veux bien qu'à ce stade, parce qu'une fois qu'on voit qu'on a une difficulté budgétaire, des gens disent : « Il y a peut-être d'autres solutions ». Avez-vous exploré toutes les autres solutions ?

Nous avons gardé d'autres solutions. Même si elles nous paraissent un peu étonnantes, nous allons vous montrer l'état de nos réflexions parce qu'on a vraiment voulu balayer partout.

Je vais commencer par un petit rappel par la DDE de ce qu'est la concession même si vous connaissez un peu. Ensuite, que pourrait-on faire sur ce projet, qu'est-ce que ça pourrait rapporter.

### **Madame Sophie POCHARD, Ministère de l'Équipement**

Bonsoir. Je vais vous parler de la concession, mais je vais vous apporter une petite précision avant sur les 7,5 milliards. Sophie Pochard. Je travaille à la direction des routes. Chef du bureau du financement aux concessions autoroutières.

Une petite précision sur les 7,5 milliards et les 4 milliards. Les 7,5 milliards correspondent au financement du budget prévisionnel de l'AFIT, ce qu'elle va dépenser. Les 4 milliards sont les ressources en face. Il y a donc 7,5 milliards de dépenses et un certain nombre de ressources.

Quatre milliards proviennent de la privatisation, mais il y aura également d'autres ressources, notamment les redevances domaniales versées par les sociétés autoroutières. Il y a également une part des recettes des amendes de radar, etc.

### **Un intervenant**

*(Inaudible)*

### **Madame Sophie POCHARD**

Oui. Sur 2005-2012. Dans le cadre de la concession, l'État confie à un partenaire privé le financement, la construction et l'exploitation d'infrastructures. En contrepartie, il peut percevoir des péages. L'usager est donc mis à contribution.

À une époque, seul l'usager était mis à contribution, c'est ce qu'on appelle l'époque de l'adossement. C'est-à-dire que quand on souhaitait construire une autoroute, l'État confiait l'autoroute au concessionnaire le plus proche, le concessionnaire local. Si vous deviez par exemple construire une

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
autoroute dans le sud-ouest de la France, vous confiez le soin de la réalisation de l'autoroute à ASF. Pour financer cette autoroute, ASF percevait des péages sur l'autoroute et ces péages n'étaient pas nécessairement suffisants pour financer l'ensemble de l'investissement et ASF pouvait également augmenter les péages sur le reste de son réseau pour financer la totalité de l'investissement. Ce qui fait que vous payez encore aujourd'hui un certain nombre d'autoroutes qui sont amorties.

C'était l'époque de l'adossement mais c'était un système qui n'était pas très transparent puisque l'État confiait directement la réalisation de l'autoroute à un concessionnaire. La directive travaux a mis fin à cette pratique en 1990 et nous sommes maintenant obligés de passer un appel d'offres. Cela fait que le contrat de concession passé doit être autonome et on ne peut donc pas utiliser les péages des autoroutes adjacentes. Seuls les péages de l'autoroute qui va être construite peuvent être utilisés. Donc dans certains cas, les péages de la section ne compensent pas totalement les investissements qui doivent être réalisés par le concessionnaire, auquel cas on a besoin d'une subvention, donc l'État et les collectivités locales versent une subvention pour équilibrer économiquement le projet. Le contribuable est donc également mis à contribution.

C'est donc un financement assuré par l'utilisateur et le cas échéant par le contribuable.

On parle souvent de contrats aux risques et périls puisque dans ce type de contrats, on transfère l'ensemble des risques au concessionnaire : risques trafic, risques exploitation, risques construction. C'est donc un système bien connu puisque les autoroutes à péage existent depuis des années 50.

Je vais laisser le directeur décliner le système sur la N 13.

### **Monsieur Jean GUILLOT**

Nous avons regardé sur la N 13. On ne s'est pas occupé de savoir si on savait le faire ou pas, on a regardé si ça pouvait rapporter. Nous avons pourtant fait tourner nos modèles qui ne sont pas très bons en milieu urbain, nous avons fait deux hypothèses. Nous nous sommes dits : « Si on savait faire un péage, si on le mettait à 0,50 centimes d'euros pour un passage, combien cela rapporterait-il ? » Est-ce que le modèle nous dit que des gens emprunteraient encore le tunnel ? Combien cela rapporterait-il ? Le modèle nous dit, en supposant que vous ne perdiez pas de temps etc. - on suppose qu'on sait le faire, c'est débité sur votre compte à la fin du mois - ; avec 0,50 centimes d'euros nous aurions en trafic journalier entre 97 000 et 125 000 véhicules qui emprunteraient le tunnel à péage. Cela rapporterait de 17 à 22 millions.

Nous avons également regardé avec un euro, ça commence à faire plus, on se disait : « Avec un euro, peu de personnes emprunteront le tunnel ». Heureusement, on trouve moins de monde. En général quand on augmente le prix des choses, moins de gens achètent, mais encore beaucoup de monde dans le tunnel. Ce ne serait apparemment pas encore dissuasif. Cela dépend bien sûr de la façon dont on circulerait sur les côtés. Nous aurions entre 90 000 à 110 000 véhicules par jour, ce qui veut dire que nous aurions des recettes allant de 32 à 41 millions d'euros.

Il est intéressant de voir ce que ça rapporte par rapport aux dépenses que nous avons pour rembourser nos 700 millions. On voit que si le trafic et le péage sont faibles, ça fait 37 % ; si on est très optimistes, un trafic et un péage forts, ça fait 63 %. Il faut savoir que dans les concessions on ne peut quand même pas dire à quelqu'un : « Vous allez construire et vous rembourserez par les péages ». On peut lui donner une subvention mais il ne faut pas que cette subvention dépasse une certaine somme. Il faut dans le jargon des spécialistes que la recette des péages soit substantielle.

On voit que si on met un péage à un euro, on a une recette substantielle ; à 0,50 centimes d'euros, c'est quand même moins évident. C'est théorique mais cela montre que d'un point de vue financier ça pourrait rapporter. Sait-on le faire ?

Je vous ai montré deux exemples justes pour réfléchir et voir les limites. Je ne suis pas allé voir du côté de l'Asie, etc. Je me suis limité à l'Europe. Ce sont des expériences en cours dont l'une depuis trois ans, l'expérience de Londres. C'est un petit peu différent parce qu'à Londres c'est un péage de secteur.

La zone qui est là, qui vient d'ailleurs d'être élargie couvre environ 5 kilomètres de large sur 5 kilomètres de longueur. À chaque fois que vous entrez dans la zone, vous trouvez le panneau que vous voyez à droite, « charge » (péage). C'est uniquement du lundi au vendredi parce qu'on considère que la circulation n'est pas la même le reste du temps.

Depuis février 2003, l'expérience marche par un système de reconnaissance de plaques, un système vidéo. On arrive à lire les numéros de plaques et on vérifie qu'on a bien lu deux fois la même plaque. Il y a un minimum de vérification sinon on met ça au rebut et tant pis. Bien sûr, ce n'est pas la nuit, c'est seulement les jours ouvrables de 7h à 18h30. C'est un péage de zone quand même élevé puisque c'est un péage de 11 euros. Nous ne sommes donc pas à nos 0,50 centimes d'euros ou un euro. Vous payez 11 euros si vous voulez entrer dans Londres. Le bilan financier sur 2004-2005 leur a rapporté 312 millions d'euros pour toute la zone. Il ne faut pas qu'on se compare.

Ce qui est intéressant c'est que en coût, pour recouvrer le péage, ça leur a coûté 174 millions d'euros. Le coût de perception du péage est quand même très élevé. Cela leur a donc laissé 138 millions d'euros. Si leur but était de fluidifier la circulation dans Londres et de diminuer la circulation, c'est autre chose ; on ne charge pas les recettes et ce n'est pas grave ; mais si par contre on veut avec ça amortir des investissements, c'est quand même embêtant d'avoir de telles dépenses d'exploitation.

Le nombre de paiements, de gens qui payent par jour, de nouveaux paiements (on peut payer au mois, à la semaine, etc.) de paiements ponctuels : 100 000. On peut donc arriver à avoir 100 000 paiements par jour. On sait traiter le nombre.

Les fraudeurs, c'est très important. Ils arrivent à diminuer le nombre de fraudeurs mais ils ont encore 6600 fraudeurs par jour. C'est très important parce qu'il coûte très cher d'aller chercher un fraudeur bien que l'amende soit de 143 euros une fois qu'on n'a pas payé.

Leur première politique était de faire baisser le trafic. Ils ont réussi. Le trafic a baissé de 15 %. D'ailleurs, paradoxalement, il n'a pas tellement augmenté tout autour - c'était la grande crainte. Il n'a pas tellement augmenté tout autour.

J'ai également regardé l'expérience de Stockholm qui est plus révolutionnaire pour nous. Stockholm, avant de faire ce diaporama, je n'avais même pas mesuré que Stockholm était une île, ce qui a quand même bien des avantages parce qu'une île, c'est comme Manhattan, il y a seulement un certain nombre de ponts pour entrer à Stockholm finalement. C'est plus grand que Londres (8 kilomètres). Les points que nous voyons sont les points de passage, de péage pour entrer dans cette zone. Il n'y en a que 18. Ça ne fait pas beaucoup. On se rapproche de notre projet. Seulement 18 points de passage. Le panneau que vous voyez à droite est celui de la main avec la petite pièce, mais ce n'est pas vraiment des pièces.

Sur ces 18 points de passage pour entrer dans Stockholm, ils ont en fait des portiques avec deux sortes de choses. On ne le voit pas bien sûr la diapositive mais il y a deux sortes de choses. Il y a à la fois de la caméra qui permet de lire et un détecteur de petit badge magnétique. Vous pouvez

avoir un petit badge magnétique, auquel cas vous êtes décompté à chaque fois que vous passez par le badge magnétique. C'est assez voisin de Londres sur les horaires. C'est aussi les jours de la semaine. C'est aussi de 6h30 à 18h30. Par contre, c'est un péage nettement moins important. Il va de 1 euro à 2 euros aux heures de pointe. Il est donc nettement plus faible.

Ce qui est révolutionnaire pour nous, je crois que c'est un bouleversement dans notre mentalité, c'est que c'est un test. Si on faisait quelque chose comme ça en France, on n'imagine pas qu'on pourrait démonter parce que ça coûte quand même cher. Ils ont prévu de l'arrêter. Ils sont en cours. Ils le prévoient du 3 janvier au 31 juillet 2006. Ils ont prévu d'arrêter le 31 janvier 2006. Ils ont prévu un référendum le 17 septembre 2006 pour dire : « Voulez-vous que l'on continue ou que l'on arrête ? ». Gratuit pour les étrangers, c'est un des sujets que l'on pourrait avoir nous puisque toutes proportions gardées, beaucoup de gens sont étrangers à notre secteur, hors Île-de-France ou autre. Stockholm et la Suède, c'est quand même petit. Donc les Norvégiens ne paient pas. Les coûts : ça a coûté cher. Il y a plusieurs choses. Il y a l'infrastructure, le système IBM qui a quand même coûté très cher (173 millions d'euros), les petits boîtiers qu'on peut avoir dans sa voiture (15 millions d'euros). Ils ont également fait un gros effort parallèlement pour les transports en commun (76 millions).

Les recettes qu'ils escomptaient était d'avoir 54 millions d'euros pour sept mois - puisqu'ils font sept mois d'expérience. Le trafic a beaucoup baissé.

Les conclusions que nous pouvons en tirer, je crois que c'est un peu comme sur Londres, le petit risque est toujours les fraudeurs. Faire payer des gens qui prennent spontanément leur abonnement, techniquement on sait faire, beaucoup de passages même ; mais quelqu'un qui passe quand même et qu'on doit aller chercher, c'est quand même très coûteux. Je crois que c'est finalement les limites du péage. Bien sûr avec un autre problème qui est son acceptabilité. Et enfin un autre problème qui est : si jamais la circulation ne se passe pas dans cet endroit, et dès qu'il y a du péage elle ne passe pas toute là, elle se met à passer ailleurs. Donc on a quand même perdu une partie de l'avantage du projet.

### **Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Je vous remercie. Vous voyez que cette idée de péage qui paraît farfelu ne l'est peut-être pas autant qu'on le pense, qu'elle est techniquement éventuellement possible et qu'on en est là encore à des hypothèses à étudier. Pour le financement de ce projet, toutes les pistes doivent être explorées.

Il en reste une dernière qui est la participation d'investisseurs privés ou d'activités privées. Je vais repasser la parole à Monsieur le maire sur ma théorie du manège de chevaux de bois et accessoirement d'autres équipements qui pourraient se trouver sur la dalle et qui pourraient ainsi contribuer au financement du projet lui-même. Je rappelle que ce projet est délimité et que pour l'instant il est hors de question d'imaginer que d'autres ressources viendraient d'ailleurs sur des aménagements fonciers à droite ou à gauche qui n'ont aucun rapport avec le projet lui-même.

### **Monsieur Louis Charles BARY**

Je crois qu'il ne faut pas du tout écarter l'idée du péage. Je reconnais qu'elle est très difficile. Les études que vous avez données le montrent. De plus, politiquement, psychologiquement il n'est pas facile à mettre en place. Quelques villes en France ont fait du péage urbain d'entrée dans leur ville ont eu parfois d'énormes difficultés. Deuxièmement, nous avons une distance, vous l'avez très bien rappelé, de 1400 mètres. Prenons les deux, on arrive à ce moment-là à 2 000 mètres de longueur, c'est quand même peu pour faire un péage. D'autre part, il y a beaucoup de neuilléens dans cette

salle, ils comprendront ce que je veux dire : installer un péage entre l'arrivée sur le pont de Neuilly et la porte Maillot, c'est-à-dire faire payer à tout l'ouest parisien la traversée de Neuilly pour gagner la capitale, ce n'est pas particulièrement facile à faire comprendre à l'ouest parisien et en particulier aux banlieues nord de l'ouest parisien. Je pense personnellement que ça mérite d'être étudié.

J'ai une idée strictement personnelle, je ne l'ai pas du tout testée. Si on allait vers le péage, je ne vois pas un péage uniquement pour la ville de Neuilly. Cela me paraît strictement inapplicable techniquement, sans rendement financier suffisant et politiquement dramatique. Par conséquent, la solution du péage qui pourrait être intéressante mais qui est longue, c'est tout simplement, excusez-moi, cela fera plaisir à tout le monde, c'est de supprimer l'arrêt du péage de l'A 14 là où il est actuellement, c'est-à-dire avant l'arrivée sur le tunnel, et de le transporter à la porte Maillot. C'est-à-dire d'allonger le péage de la A 14 jusqu'à la porte Maillot dans lequel serait par conséquent compris tout le tunnel de Nanterre et toute la ville de Neuilly. Ça passerait quand même beaucoup plus facilement sur le plan pratique, psychologique et politique.

Combien cela rapporterait-il ? Je sais que vous faites là aussi des calculs. Est-ce applicable techniquement ? Je n'en sais rien. Nous n'avons pas discuté du péage au conseil municipal, mais la réponse que nous pourrions donner consisterait à dire : « On ne peut pas écarter la solution de péage d'un revers de la main. C'est une solution intelligente, qui a été pratiquée. Il y en a qui la conservent. Il y en a qui après l'avoir mise, vous l'avez dit, l'ont abandonnée ». Personnellement, je pense qu'un petit péage uniquement entre le pont de Neuilly et la porte Maillot uniquement pour traverser la ville de Neuilly, je ne le conçois absolument pas ni politiquement, ni financièrement, ni techniquement. Je peux parfaitement me tromper. Si on me démontre le contraire, je regarderai. Par contre, un péage de la prolongation de la A 14 jusqu'à la porte Maillot, ce qui voudrait dire la première autoroute à péage d'entrée dans la capitale, car on finira peut-être par ça comme l'ont fait d'autres villes, pourquoi ne pas d'abord le faire sur l'A 14. Cela vaut donc la peine d'être étudié. Excusez-moi de le dire, à ce moment-là et il faut que le péage soit suffisamment important en longueur, par conséquent en coût, ce qui ne réjouira pas tout le monde, pour à mon avis nécessiter la véritable possibilité de l'utiliser pour ce tunnel. C'est une réaction qui n'a pas du tout été chiffrée. Nous n'avons pas regardé jusqu'à maintenant, mais les documents qui nous sont donnés ce soir peuvent nous amener, vous, nous et tous à regarder plus en détail un péage qui serait un péage sur un nombre de kilomètres, vous le savez beaucoup mieux que moi Monsieur le directeur, beaucoup plus important. Combien cela ferait-il à peu près ?

### **Monsieur Jean GUILLOT**

La distance de A 14 entre l'A 86 et la porte Maillot doit être autour de cinq à six kilomètres.

### **Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Concernant le manège de chevaux de bois ?

### **Un intervenant**

La dernière question ?

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Oui, parce que nous allons faire intervenir un spécialiste de la Caisse des dépôts qui est ici, on va parler des montages financiers.

**Monsieur Louis Charles BARY**

La dernière question que je vois venir depuis le début sur le problème financier, à laquelle j'ai répondu mais que partiellement je le reconnais, quand on parle de la valorisation que gagne la ville de Neuilly et que par conséquent, par les 6 hectares dont on parlait tout à l'heure, par un certain nombre d'améliorations, etc. j'ai toujours répondu que nous en aurons besoin pour l'aménagement de surface et que par conséquent les sommes sont sans aucun rapport avec le coût du tunnel et que bien entendu nous entendons nous les réserver puisqu'il s'agit du sol et de la ville de Neuilly dont nous sommes propriétaires.

Mais, certains grands esprits ou bons esprits disent : « Après tout, ne pourrait-on pas trouver de l'argent en transformant la ville de Neuilly ? » Pourquoi pas, mais ça mérite quand même d'être étudié très en détail. Ça ne l'a pas été. J'en donne un seul exemple. Transformons l'avenue Charles-de-Gaulle comme les grandes avenues de Shanghai et décidons demain matin au conseil municipal avec l'accord de la population que nous passons de R+9 à R+40. On creuse le tunnel sans la moindre difficulté. On a tout l'argent nécessaire. Mais nous avons totalement transformé l'avenue Charles-de-Gaulle, non seulement l'avenue Charles De Gaulle mais totalement transformé la ville de Neuilly parce qu'à ce moment-là il faudra construire les écoles, les routes, les crèches et autres puisque ceci amènerait probablement à doubler la population de la ville de Neuilly. Vous comprendrez par conséquent qu'il soit absolument impossible que dans un débat comme celui-ci je puisse prendre la moindre position sur un sujet de ce genre. Voilà pour un ensemble général.

D'autres esprits moins ambitieux proposaient quelque chose qui est peut-être plus raisonnable, et que vous connaissez du reste, c'est-à-dire une modification du bâti actuel de l'avenue Charles-de-Gaulle non pas sur toute l'avenue, etc. vous avez bien compris que j'y suis totalement opposé, je pense que la population y serait aussi ; mais à partir par exemple si on reprend le projet d'aménagement de surface qui a été présenté par Nathalie et dans lequel à partir de l'avenue de Madrid, si vous l'avez en tête, la fontaine Madrid (la sortie du tunnel actuel, etc.) on commencerait à laisser monter légèrement les immeubles pour terminer par de très grands immeubles, comme c'était d'ailleurs publié dans la presse - ce n'est donc pas une très grande nouveauté -, et dont à la réunion à laquelle j'ai participé il y a 15 jours trois semaines j'ai appris, je n'en savais rien, ce qui m'a consolé, que j'ai vu et je n'étais pas seul à apprendre ce soir-là, il y avait déjà eu un projet en 1933 ou 1934. Comme quoi on redécouvre toujours avec un certain délai un certain nombre de choses. Là, il est bien certain que ceci méritera d'être étudié mais que pour l'instant il n'y a aucune précipitation de la ville de Neuilly pour avoir deux tours à la place, excusez-moi si la SACEM a été représentée, qu'elle ne s'affole pas, à la place de la SACEM d'un côté et face à la SACEM de l'autre côté.

Je voudrais quand même rappeler que ces terrains n'appartiennent pas du tout à la ville de Neuilly, nous ne sommes pas dans des zones avec des terrains libres importants. Il faudrait d'abord l'accord de l'ensemble de la ville de Neuilly et de son conseil, l'accord des propriétaires, savoir jusqu'à quelle hauteur nous irions, si nous sommes d'accord pour transformer la ville de Neuilly qui a comme réputation essentielle, parmi bien d'autres qualités, d'être la seule ville du département des Hauts-de-Seine qui a renoncé à faire des tours et qui ne dépassent en aucun cas le R+9 ; c'est donc une modification fantastique de la vie quotidienne, de notre environnement. Vous aviez peur que je ne veuille pas en parler, j'ai accepté d'en parler, mais j'en parle pour vous montrer l'immensité du problème et vous dire qu'on ne peut pas ce soir penser que l'avenue Charles-de-Gaulle en passant à Neuilly-sur-Seine, le 25 avril 2006

R+40 pourrait payer l'enfouissement d'une traite. Elle pourrait peut-être le faire mais je suis obligé de dire que la ville de Neuilly se reposera le problème dans son ensemble. C'est-à-dire est-elle prête à transformer totalement son environnement, totalement une partie de sa qualité de vie pour pouvoir payer le tunnel. Je n'en suis pas certain. C'est le moins que je puisse dire.

De plus, ça va encore beaucoup plus loin parce que ces brillants esprits qui publient dans la presse les deux tours à la tête de Neuilly oublient de dire ce que l'on va en faire. Si on fait deux tours de logements sociaux, elles ne rapporteront rien et nous coûteront beaucoup d'argent. Ça ne pourra pas aller vers le tunnel. Si on fait deux tours de bureaux, il faudra trouver les parkings correspondants. Si on fait des tours mixtes, un peu de logement social, un peu de logement normal, un peu de bureaux, pourquoi pas, mais c'est pour vous dire que nous rêvons tout éveillés. Nous rêvons tout éveillés mais j'avais promis de le dire, nous ne refuserons absolument pas de réfléchir à cette proposition, je dis bien à celle-là, c'est-à-dire à celle qui vous a été présentée à deux ou trois reprises depuis les réunions ; personnellement, je refuse même de réfléchir à l'avenue Charles-de-Gaulle à R+40 à partir de la porte Maillot jusqu'au pont de Neuilly. Par contre, une amorce vers la défense, du reste, Monsieur Blet, directeur général de la défense a sauté sur cette occasion, il a parfaitement raison, il a du reste écrit je crois pour dire à quel point il s'intéresserait à cette possibilité de continuité entre la fin de l'avenue Charles-de-Gaulle et le début de la défense. Voilà. Je pense qu'on ne peut pas entrer ceci uniquement sous l'angle de notre discussion financement. Ce serait une très grave erreur. C'est intéressant mais c'est une transformation, excusez-moi de me répéter devant les neuilléens, c'est une transformation de la ville de Neuilly qu'on ne peut pas décider sans de très longues études et sans beaucoup de réflexion.

Je vous avais promis que nous y réfléchissons. Par conséquent, je suis totalement d'accord pour que dans le rapport de la commission soit indiqué que R+40 partout, c'est non ; la continuité vers la défense, nous sommes prêts à réfléchir.

### **Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

En étant précisé que dans l'état actuel des choses, il n'appartient absolument pas au projet dont nous débattons ce soir.

Je vais passer la parole à la salle. Monsieur, vous aviez manifesté le désir de parler.

### **Monsieur Robert REGNAUD, intervenant dans la salle**

Nous avons lu avec beaucoup d'attention les quatre documents disponibles au siège de la CPDP concernant le financement. Nous n'avons bien entendu pas trouvé le message du père Noël dont Monsieur Bary nous a parlé tout à l'heure puisque apparemment c'est quelque chose qui date d'hier ou de ce matin.

Le premier document, *Comparaison des différents scénarios de financement possible*, se limite à présenter une synthèse des avantages et des inconvénients de la régie, de la délégation de service public et du contrat de partenariat sans prendre parti. Le deuxième document, *Faisabilité et apport d'un contrat de partenariat*, se contente de décrire le contrat de partenariat dont on nous a dit précédemment je cite : « Un certain nombre d'éléments qui ne sont pas développés dans la présente analyse permettent de considérer raisonnablement que le champ des contrats de partenariat s'étend au domaine routier ». Le troisième document, *Analyse comparative des modes de gestion possible*, conclut que le choix du mode de gestion le plus performant au plan financier est dépendant des hypothèses de recettes retenues dans le cadre de la mise en place d'un péage. À noter que certaines hypothèses de financement par péage, que nous avons trouvées dans les documents que nous avons

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine consultés, remettraient en cause les hypothèses de circulation retenues en surface et en tunnel. Le quatrième document, *Création et valorisation de nouveaux services ou valeurs*, précise que les hypothèses discutées ci-après ont été fournies par la ville de Neuilly et ne peuvent être considérées à ce stade avancé de réflexion comme constituant un projet arrêté.

Nous avons également relu avec beaucoup d'attention la décision de la Commission nationale du débat public du 2 février 2006 exigeant, je dis bien « exigeant » que le dossier du débat comporte des indications suffisamment précises notamment sur les modes et plans de financement de l'aménagement routier. Nous souhaiterions savoir si la commission particulière du débat public pense que la Commission nationale considérera que les quatre documents évoqués ci-dessus prennent en compte ces exigences.

### **Monsieur Roland PEYLET**

Cette question a déjà été examinée par la Commission nationale. Je rappelle la procédure concernant le débat public. La Commission nationale prend d'abord une décision de principe concernant la mise au débat public d'un projet. C'est ce qu'elle a fait en février de l'année dernière. Puis elle a dans cette décision à laquelle vous faisiez allusion de février 2005 posé un certain nombre de conditions pour que le débat puisse avoir lieu, conditions tenant à la nature, au contenu du dossier du débat.

Le dossier du débat a donc été élaboré dans les mois qui ont venu, avant que le débat ne soit lancé bien entendu ; la Commission nationale a été saisie du dossier du débat. En décembre, elle s'est de nouveau prononcée par une nouvelle décision qui a également été publiée au Journal officiel en janvier 2006, par laquelle elle a estimé le dossier du débat suffisamment complet pour que le débat puisse avoir lieu. Elle l'a estimé au vu des documents qui étaient présentés, que vous avez énumérés. Elle a donc pris position sur le point que vous évoquez. Elle a pris position. Il ne m'appartient pas de violer le secret du délibéré de la Commission nationale, mais elle l'a pris au vu de considérations qui dépassent le cadre du seul débat de la RN13 à Neuilly, qui tiennent à ce que d'une façon générale les projets soumis au débat public ne sont pas dans un état tel qu'il soit réellement possible de mettre sur la table un plan de financement précis avec des participations financières précises. On retrouve toujours la même éternelle question sur le degré de précision des études. C'est la réponse qui a été faite à Monsieur tout à l'heure. Y a-t-il un calendrier précis de négociations ? Ça revient un petit peu au même ordre d'idées. La réponse a été non parce que c'est la poule et l'œuf.

Pour qu'il puisse être négocié un plan de financement, pour que des tours de table financiers puissent avoir lieu, pour que des études financières puissent être poussées de façon suffisamment substantielle pour qu'un tel plan soit arrêté, il faut que le principe même du projet soit arrêté, ce qui n'est pas encore le cas tant que le débat public ne s'est pas achevé.

Je dirais même qu'on trouve des projets au niveau de l'enquête publique dont le plan de financement n'est pas complètement arrêté. Récemment passée au conseil d'État, la déclaration d'utilité publique de la ligne à grande vitesse Paris Bordeaux. À la question que vous posez également : quel est le plan de financement de ce projet ? La réponse a été : « Nous sommes en train de négocier. Pour le moment nous ne le savons pas ». Or nous sommes au stade de l'enquête publique, c'est-à-dire un stade bien plus avancé que celui auquel nous sommes actuellement dans le cadre de la RN13.

Je n'irai pas jusqu'à dire que la Commission nationale dans sa décision de février 2005 a pris une position, c'est une position qu'elle prenait traditionnellement sur cette question. Je pense qu'elle va y réfléchir à partir de maintenant. En tout cas, le fait est que dans la décision qu'elle a prise ensuite, Neuilly-sur-Seine, le 25 avril 2006

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
plusieurs mois après au vu du dossier qui lui a été remis, elle s'est située objectivement un petit peu en retrait par rapport à cette exigence, ce qui permet d'ailleurs au débat de se tenir aujourd'hui. Sinon, il ne pourrait pas se tenir.

**Monsieur Robert REGNAUD**

Nous avons un plan de financement ?

**Monsieur Roland PEYLET**

Je viens de vous expliquer que non.

**Monsieur Robert REGNAUD**

Excusez-moi, mais la commission a demandé le mode et le plan de financement. Vous me dites : « La Commission nationale a considéré qu'elle avait un mode et plan de financement ». Donc il existe un mode et plan de financement !

**Monsieur Roland PEYLET**

Non, la commission n'a pas estimé qu'elle avait un mode et un plan de financement. La commission a estimé que le dossier qui lui était présenté était à ses yeux suffisamment complets nonobstant la demande qu'elle avait formulée précédemment pour que le débat puisse se tenir en l'état. Cela ne signifie pas qu'il y avait un mode et un plan de financement.

**Monsieur Robert REGNAUD**

Elle est donc revenue sur ses exigences ?

**Monsieur Roland PEYLET**

On peut dire cela d'une certaine manière, mais son exigence était peut-être formulée dans des termes qui devaient être interprétés.

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

On peut en tout cas espérer que le débat de ce soir aura fait un peu progresser la réflexion sur le sujet. Y a-t-il d'autres questions ?

**Monsieur Etienne de BONY**

Je souhaite poser une question à Monsieur Jean Guyot. Il nous a présenté le péage à Stockholm et à Londres, je voulais savoir s'il savait que pour entrer dans Londres ou pour entrer dans Stockholm vous devez payer, il n'y a pas d'autre solution. Par contre, si vous devez prendre le pont de Neuilly, vous pouvez très facilement passer par le pont de Puteaux ou le pont de Courbevoie.

Votre présentation du péage est donc un exemple qui ne tient pas parce que bien évidemment, si on est obligé de passer par un endroit, on paye ; mais si on peut passer par ailleurs, il y a 36 solutions pour éviter d'y passer.

### **Monsieur Jean GUILLOT**

Je voulais simplement montrer que les problèmes techniques, on pense que les problèmes techniques sont les plus difficiles, c'est impossible parce que techniquement on ne sait pas mettre des cabines de péage. Ce n'est pas le plus difficile. Monsieur le maire l'a dit, le plus difficile est l'accessibilité. La technique, ça progresse. On n'est pas loin d'avoir des fichiers même pour un pays où il y a plus de 20 millions de voitures où on saurait en quelques millisecondes repérer des voitures, etc. La technique approche. On saura bientôt techniquement faire des péages là-dessus. Par contre, l'acceptabilité et les effets indirects, je l'ai quand même dit parce que ce que j'ai dit est que si jamais on fait un péage et que les gens ne passent pas par là, c'est dissuasif, ils se mettent à passer ailleurs. C'était bien d'une certaine façon ce que je venais de dire là. Tant qu'on peut passer sur le pont de Puteaux, on peut penser que les gens ne prendront pas un péage sous Neuilly. On est d'accord. Je savais qu'il n'y avait absolument pas le choix. Bien sûr.

### **Monsieur Eric SCHINDLER**

J'ai juste une remarque à faire. Je l'ai faite tout à l'heure mais c'était peut-être petit peu trop tôt, c'était sur la répartition du financement où j'avais cité l'exemple de l'A 86 à Nanterre et j'avais dit que l'EPAD avait amené 33,5 % des financements.

Dans ce projet-ci, pensez-vous que l'EPAD pourrait également amener sa contribution dans la mesure où nous sommes finalement dans la desserte, on dit bien Paris la défense d'ailleurs. Je crois que quand on écrit à une société qui est située à la défense, on écrit : « Tour Elf, Paris la défense ». Dans la mesure où finalement la RN13 est l'axe de desserte entre Paris la défense, l'EPAD ne pourrait-elle pas être mise à contribution en plus de l'État, la région et le département ?

### **Monsieur Jean GUILLOT**

Il y a un problème d'opportunité et un problème juridique. Je voudrais vous faire remarquer que sur le cas précédent, l'A 86 que vous citez, on devait être dans le périmètre de l'opération d'intérêt national. À l'époque c'était le périmètre de l'EPAD. Il allait jusque-là. Il y avait des projets de construction d'immeubles à ces endroits-là.

Aujourd'hui, c'est à Nanterre, un autre établissement public a été créé mais c'était à l'intérieur de l'EPAD. Ici, on n'est actuellement pas dans le périmètre de l'EPAD.

### **Monsieur Pierre STRACK, intervenant dans la salle**

On a utilisé à une certaine époque un slogan qui s'appelait « Les pollueurs sont les payeurs ou devraient être les payeurs. Qui nous pollue à Neuilly avec ses voitures ? Est-ce la ville de Paris qui aspire des voitures ? Est-ce la défense qui fait la même chose ? Surtout, et encore, c'est encore l'A 14, autoroute construite en dépit du bon sens puisqu'elle n'a jamais été terminée.

Or notre projet consiste finalement à terminer l'A 14 ; et j'irai dans sens des Monsieur le maire, c'est que, s'il y avait péage, il faudrait que d'une façon ou d'une autre il soit couplé à celui de l'A 14. Je ne pense pas que physiquement il soit possible de reporter la barrière de péage à la porte Maillot.

Ne pourrait-on pas envisager que sur les péages qui sont perçus sur l'A 14 il y ait un petit prélèvement destiné au financement de ce tunnel ?

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Intellectuellement, oui. Juridiquement, je ne suis pas sûr.

**Une intervenante**

C'était dans le prolongement de la remarque de Monsieur SCHINDLER. Je ne suis pas du tout budgétaire mais vous avez montré des schémas de répartition de budget très classiques entre l'État, la région, le Conseil général, autant de structures qui aujourd'hui ont énormément de difficultés budgétaires ; donc la perspective d'ouverture à des investisseurs privés, vous avez cité l'EPAD qui est une structure, c'est un établissement public, mais il y a une spécificité sur l'avenue Charles-de-Gaulle, c'est qu'il y a d'importantes structures de type cabinets conseil, chaînes de télévision, de nombreuses structures privées jalonnent l'avenue Charles-de-Gaulle, ce sont autant d'investisseurs privés qui ont un intérêt dans la construction du tunnel en termes d'environnement de ces structures. C'est peut-être à la marge par rapport au budget mais n'est-il pas envisageable puisque nous sommes dans une contrainte budgétaire énorme de faire appel à ces structures qui jalonnent l'avenue Charles-de-Gaulle (banques, cabinets de conseil, chaînes de télévision) qui pourraient éventuellement participer. Bien évidemment à hauteur raisonnable... On rêve, mais pourquoi pas.

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

La réponse est simple. Ou bien vous les obligez et c'est une taxe ou bien vous les sollicitez spontanément et effectivement on va en venir aux notions de tour de table et à la participation d'investisseurs privés. La réponse est simple. Ils mettront de l'argent si ça leur rapporte. Ils ne sont pas du tout dans la fonction d'intérêt général qui est la nôtre. Ils diront : « Je veux bien accompagner au contraire, mais dans cette affaire, quelles sont les retombées bénéfiques pour moi » ce qui est logique.

**Monsieur Louis Charles BARY**

Si vous le permettez, tout à l'heure quelqu'un nous a fait remarquer que pendant 20 ans, chiffre qui me paraît énorme, les riverains de l'avenue Charles-de-Gaulle verront s'écrouler la valeur de leur propriété. Il est par conséquent difficile si on tient ce raisonnement d'aller leur demander en plus de nous payer quelque chose pendant qu'ils perdent de la valeur de leur propre propriété.

Vous avez une position totalement opposée à celle qui nous a été proposée tout à l'heure, ce qui est normal. Nous sommes à l'heure actuelle incapables de savoir de façon très précise quelle sera la perte de valeur, quel sera le moment où on commencera à retrouver de la valeur, à quel moment il y aura un véritable bénéfice. Nous l'avons revu avec beaucoup de difficultés sur la petite partie de l'avenue Charles-de-Gaulle qui a été faite il y a maintenant 20 ans. C'est maintenant très intéressant parce que nous avons deux positions totalement différentes. On a dit : « Pendant 20 ans, on va perdre tout ce qu'on a » et vous nous dites : « Pendant 20 ans on va gagner un argent fou et la ville de Neuilly devrait par conséquent essayer de les faire payer ». C'est pour montrer à quel point le problème du financement est horriblement difficile. C'est du reste pour ça que nous n'avons pas pu le régler. Il est inutile de passer des jours, des nuits et des années sur le problème du financement si

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
nous ne donnons pas suite au niveau national au rapport qui va être fait et qu'on ne se lance dans la construction du tunnel.

Je crois qu'il faut que l'on comprenne très bien que ce n'est pas une mauvaise volonté de la part de la ville de Neuilly, du département de Paris, etc. Après avoir travaillé pendant sept ans sur ce tunnel, on le fait, on regarde... Si vous voulez acheter une voiture, vous pouvez préférer acheter une Jaguar ou une Mercedes plutôt qu'une petite Renault. Arrive bien le moment où vous faites l'analyse de la voiture dont vous avez besoin, c'est normal. À un moment vous vous dites : « Est-ce que je peux la payer ? ». Si vous ne pouvez pas la payer, vous n'achetez pas celle que vous aviez prévu d'acheter. Il faut bien avoir à l'esprit que les problèmes sont étroitement liés mais qu'il faut bien les prendre dans le bon ordre. Nous avons quelques propositions à faire. Nous y avons beaucoup réfléchi. Aucune décision ne peut être avancée en matière de financement et ne mérite pas d'être avancée en matière de financement avant de savoir si on fait ce tunnel.

### **Monsieur Robert REGNAUD**

Dans les documents que nous avons lu, il est précisé que les volumes et surfaces créés par la couverture pourraient être cédés par l'État à la ville de Neuilly, mieux placée que ce dernier pour les exploiter - ce que je comprends très bien -, en contrepartie d'une participation de la ville à la réalisation de la couverture.

La ville dont les services ont beaucoup travaillé procéderait à des créations d'équipement ou services. Elle a calculé le montant des redevances qu'elle en tirerait sur 30 ans en valeur actuelle. Elle arrive à une somme de 97 022 549 euros. Ces chiffres sont à la disposition de tous ceux qui veulent les consulter au siège de la CPDP.

Ces redevances couvriraient le parc de stationnement, le hall d'exposition, la galerie commerçante, les services aux véhicules, le lieu événementiel, les cafés, restaurants, kiosques et les tournages de films. Ma question est très simple. La ville a très justement calculé dans le détail les redevances qu'elle pourrait tirer des équipements ou services. Elle a oublié de nous indiquer dans cette hypothèse le montant de sa participation à la couverture. Pouvez-vous nous donner un ordre de grandeur ou une hypothèse puisque c'est le mot à la mode dans ce débat public, sachant que cette participation entraînerait forcément une hausse des impôts locaux.

### **Monsieur Louis Charles BARY**

Je comprends mal votre question. J'ai dit à plusieurs reprises que nous étions prêts à prendre en charge la couverture. Ne me demandez pas le pourcentage, c'est la couverture. Vous avez par conséquent la réponse : nous essaierons de trouver les moyens de payer la couverture sans pour cela étrangler le contribuable de Neuilly.

Je suis revenu sur ce point à plusieurs reprises, ne mélangeons pas les dépenses, les recettes, le tunnel et la couverture. Ce sont des points différents. Vous me demandez le pourcentage que vous pourrez apporter au tunnel en tant que neuilléen grâce aux équipements des 6 hectares. J'ai déjà répondu à plusieurs reprises que les travaux qui avaient été faits, les réflexions qui avaient été faites étaient uniquement orientées pour l'instant sur les travaux de la couverture. Par conséquent, la réponse est que nous n'avons pas envisagé des travaux soit sur la partie des 6 hectares que l'on peut récupérer, soit sur d'autres pour participer au tunnel en tant que tel. Vous faites un peu un mélange entre le coût du tunnel et les recettes pour la couverture.

**Monsieur REGNAUD**

Autrement dit vous avez étudié dans le grand détail les redevances que vous pourriez être amenés à tirer de ces équipements ou services ; mais à aucun moment vous ne vous êtes préoccupés de savoir quel serait le montant, quelle serait l'hypothèse de participation de la ville de Neuilly au coût de la couverture. C'est bien ça.

**Monsieur Louis Charles BARY**

Je vous ai déjà répondu que la ville de Neuilly envisageait de prendre la couverture en charge. Concernant le tunnel en tant que tel, comme la dernière fois, nous souhaitons que le tunnel soit pris en charge par ceux qui l'utilisent, c'est-à-dire par ceux qui traversent Neuilly. Notre position est très claire. Elle est connue depuis 10 ans.

Par conséquent je ne veux pas vous donner le pourcentage que nous sommes prêts à mettre. J'ai également laissé entendre que s'il fallait boucler ou pour faire un geste élégant à l'égard de tous, nous avons mis 3 % si j'ai bonne mémoire dans le premier tunnel il y a 20 ans, on verra ce que l'on peut faire. Mais aujourd'hui il est parfaitement exact que les études que nous avons faites sont les études pour voir comment nous pourrions prendre en charge la couverture. Depuis le début, j'en remercie le président qui l'a répété à plusieurs reprises, il faut distinguer totalement le coût du tunnel et le coût de la couverture. Je ne vois pas comment l'exprimer davantage. Cela fait trois ou quatre fois que je le dis, nous n'avons étudié que cette partie-là.

**Monsieur CLAUDE, Ville de Neuilly sur Seine**

Les redevances dont vous faites état n'ont jamais été étudiées par la ville de Neuilly ou par les services de la ville de Neuilly. Elles ont été étudiées par un bureau d'études privé, non sollicité par la ville, je tiens à le dire. Je crois que le maître d'ouvrage de la commande était la Direction départementale de l'équipement. Pour notre part, nous n'étions pas d'accord avec les résultats indiqués par ce bureau d'études, c'est pour cela qu'ils n'ont d'ailleurs pas été pris en considération dans le dossier du débat. Les chiffres ne viennent pas de la ville de Neuilly.

**Un intervenant**

Les hypothèses ci-après ont été fournies par la ville de Neuilly.

**Un intervenant**

Non.

**Monsieur Robert REGNAUD**

*(Inaudible)*. Qu'on supprime ces documents. Il est possible que vous n'ayez aucune confiance dans ces documents de la CPDP, alors ne les laissez pas au siège de la CPDP. On s'est donné la peine de les lire. Nous avons même vu que vous aviez très clairement identifié les parcelles sur lesquelles vous pourriez éventuellement construire vos tours.

Je me demande bien si les personnes qui habitent dans ces endroits ont consulté ces documents, quelle est leur préoccupation ce soir. Bien sûr, rien n'est décidé, mais elles sont probablement

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
inquiètes à l'idée de savoir qu'un jour ou l'autre elles peuvent être expulsées. Si tout ce qu'on nous a donné à la commission ne sert à rien, si les chiffres sont faux, dites-le tout de suite et nous perdons notre temps dans ce débat public.

### **Monsieur Louis Charles BARY**

Je crois qu'il ne faut pas faire preuve de mauvaise foi. Quand on parle de tours de 40 étages, il est extrêmement facile de calculer le nombre d'habitants dans une tour de 40 étages. Ceci n'a jamais été étudié en détail par des spécialistes couverts par la ville de Neuilly. Quand on a dit que certains envisageaient deux tours de 40 étages, je vous l'ai dit. Ces tours de 40 étages ne sont d'abord absolument pas décidées. C'est une proposition. Sont responsables seulement les cabinets que nous avons chargés de faire l'étude d'équipements de surface.

Deuxièmement, comme je vous l'ai indiqué, selon que vous y mettez du logement de grand luxe, du logement social, des bureaux ou je ne sais quoi encore, les chiffres sont totalement différents. Ceci peut augmenter de 10 à 20 % la population de Neuilly. Ne nous sortez pas des chiffres qui ne sont pas des chiffres réels. Je ne peux pas empêcher les gens de l'extérieur de faire les mêmes calculs que ceux que je viens de faire ce soir.

On dit que deux tours représentent 15 % d'augmentation de la population, je me fais une idée. Il n'y a pas eu d'études sur ce que pourrait être le rendement des tours. Je vous avais promis d'en parler...

### **Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Monsieur le maire, il est facile de trouver la source des chiffres en question...

### **Monsieur Louis Charles BARY**

Je pense être suivi par le conseil, je le répète, toute l'avenue Charles-de-Gaulle à R+40 me semble délirante. Je pense que dans la salle, ceux qui voulaient lever la main pour dire : « On est pour » ne seraient pas nombreux. Par contre, il faut toujours accepter de réfléchir : l'avenue de Madrid jusqu'au pont de Neuilly et la liaison avec la défense, très honnêtement, nous ne l'avons pas du tout envisagée dans les études qui ont été faites par la ville de Neuilly.

Quelqu'un arrive un beau matin et nous apporte un projet. Nous commençons à regarder ce projet mais nous ne le portons pas en tant que tel. J'en reviens, nous sommes tous très pris, nous sommes tous très occupés, pour l'instant pour le financement, je demande d'abord de connaître la réponse du ministre. Si le ministre répond oui, on se rue sur le financement ; si le ministre répond non, j'ai autre chose à faire que tirer toute la ville de Neuilly en drapeau sur des tours qui n'auront jamais lieu par définition s'il n'y a pas de tunnel.

Je crois par conséquent qu'il faut respecter un ordre de réflexion et un ordre de méthode de travail. La commission le fait très bien et je la félicite.

### **Monsieur Roland PEYLET**

Monsieur le maire, la commission, puisque des documents publics qui sont dans les locaux de la commission sont évoqués, sont cités et sont mis en cause. Nous comprenons très bien la position sur le fond qui est exprimée, mais je souhaiterais que chacun soit clair sur le statut de ces documents.

**Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Monsieur Régnaud, ce document, ces quatre parties comme vous le dites, une partie explique que c'est un contrat de partenariat. On va dire que ce sont des choses assez réglementaires qui vous montrent les différents modes de financement. Lorsqu'on avait lancé cette étude, c'était justement pour répondre à la demande de la Commission nationale de fournir des éléments de compréhension des modes et des plans de financement possibles.

On avait regardé trois choses dont une dont on n'a pas vraiment parlé, c'est le contrat de partenariat public-privé. Nous avons aussi envisagé la possibilité de tirer des fonds d'autres ressources. Ça a été chiffré à 97 954 000 sur la base d'hypothèses, de rendement possible de bureaux ou de différentes zones. Je pense que la conclusion de ces choses-là n'est pas que des gens pourraient potentiellement être expulsés.

Ça permet simplement de se rendre compte, si on reste dans des logiques classiques, on n'arrive pas à trouver l'argent nécessaire pour financer cette infrastructure. Dans cette étude, on a regardé comment créer une ZAC, donner des bureaux, éventuellement concéder un parking souterrain pouvait générer de l'argent. Ça pourrait générer dans des choses hypothétiques comme vous le dites, une centaine de millions d'euros. On voit que ce n'est pas dans l'ordre de grandeur qui permettrait de financer cette infrastructure.

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Il va nous falloir poursuivre parce qu'un expert va nous parler pour la clôture des problèmes de financements bancaires. Les montages bancaires sont intéressants aussi en conclusion.

**Monsieur Christophe COUSEIN, intervenant dans la salle**

Vous avez bien dit que s'il n'y a pas de financement pour construire le tunnel, il n'y aurait donc pas de projet de construction de tours. Est-ce que c'est bien ça ?

**Monsieur Louis Charles BARY**

Je vois très bien à quoi vous faites allusion. Un journaliste, je ne sais lequel, a indiqué très tranquillement que la ville de Neuilly et son conseil municipal profitaient du projet du tunnel pour réaliser un rêve d'urbanisme grandiose sur la ville de Neuilly.

Je démens à 150 %. Ça n'a jamais été dans l'intention de la ville. Je répète que nous n'avons jamais étudié au conseil municipal, ni du temps de Monsieur Sarkozy, ni du mien, ça fait 20 ans qu'on travaille ensemble, la moindre idée de développement de ce genre. Par conséquent, les idées qui ont été lancées dans la nature sur le développement des hauteurs de construction sur l'avenue Charles-de-Gaulle ne sont pas là pour... Le tunnel n'est pas là pour les justifier. Elles sont là pour essayer de voir si elles peuvent apporter une contribution au tunnel. Il ne faut pas renverser la poule et l'œuf. Là-dessus, je suis formel. Il est textuellement déplaisant de laisser penser que nous voulons construire des tours, et deuxièmement les faire payer par le tunnel. Il faut vraiment avoir l'esprit tordu, excusez-moi de vous le dire, pour écrire des choses pareilles.

**Monsieur Roger FRANCEY, intervenant dans la salle**

Très rapidement, puisqu'on a parlé tout à l'heure du coût de l'enfouissement de l'A 14 sous la défense, il y a également un projet actuel qu'il faut signaler, c'est Seine Arche. De mémoire, c'est de l'ordre de 800 ou 900 millions d'euros. Bien entendu, il y a un gain parce qu'il va y avoir du foncier constructible qui est créé. Il n'empêche que l'ardoise totale restant de l'État, c'est un chiffre j'allais dire aussi de mémoire à 50 millions près qui m'a été donné par l'EPASA (Etablissement public de la Seine arche), il reste 350 ou 450 millions à la charge de la collectivité publique. On ne dit pas à ce moment-là : « Oh la la ! Il va falloir 25 ou 50 ans pour le payer ! » Notre projet n'est donc pas unique.

De la même manière, quand on parlait des 50 ans, si on prend les deux projets ensemble, c'est-à-dire si on additionne l'échangeur A 86, A 14 et l'enfouissement de l'A 86 à Antony, on arrive exactement à notre montant de projet et on ne dit pas : « Oh la la ! Il va nous falloir 50 ans pour le payer ! ». Je ne vois donc pas pourquoi notre projet aurait un statut spécial et un point de vue spécial.

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

La transition est très bonne pour parler des montages financiers : comment peut-on passer d'un budget ordinaire sur 50 ans à une construction qui va pouvoir se faire en sept ou huit ans.

Je vais maintenant passer la parole à Monsieur Vandeverde qui est un expert et un spécialiste des financements publics à la Caisse des dépôts. Il est d'une neutralité totale en la matière. Il n'a de plus pas du tout participé au projet lui-même. Je lui donne la parole en m'excusant que ce soit si tard dans la soirée, mais je crois que c'est intéressant.

**Monsieur Patrick VANDERVOORDE, Caisse des Dépôts et Consignations**

J'ai le gros défaut d'être à la fois ingénieur des ponts et d'être tombé dans la finance. Je dois donc cumuler les difficultés d'un affreux bétonneur et d'un financier même si c'est un financier public.

Je ne suis pas persuadé que ce soit l'heure tout à fait adéquate pour parler des plans de financement. Sur ce projet en particulier, je n'ai procédé à aucune étude. Je vous le dis tout de suite. Tout ce que je peux faire c'est vous indiquer les grandes lignes. Quel est le regard des institutions financières, des banquiers devant un tel projet.

Cela vous a été dit, il y a en fait plusieurs manières de le réaliser. Il y a de la maîtrise d'ouvrage publique. L'État construit, finance et exploite.

Il y a les maîtrises d'ouvrage privées qui sont de deux sortes : la concession où le concessionnaire finance et se paye sur le péage versé par l'usager comme l'a indiqué tout à l'heure Sophie Pochard. Le contrat de partenariat qui transfère bien aussi les maîtrises d'ouvrage et le financement vers un partenaire public, mais qui est ensuite rémunéré par une redevance qui lui est versée par la personne publique.

Ce contrat de partenariat peut s'accompagner ou ne pas s'accompagner d'un péage. Le péage est à ce moment-là perçu non pas par le partenaire privé, il est perçu par la collectivité publique, tout au moins pour le compte de la collectivité publique. Ce péage est à ce moment-là davantage utilisé comme outil de régulation du trafic et comme participation au financement que comme visant à

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
maximiser la recette. Ce contrat de partenariat peut s'accompagner ou pas de recettes annexes liées à une utilisation, une valorisation du domaine public par un usage privatif.

Entre le manège de chevaux de bois que vous évoquiez, même si on le complète par un marchand de barbe à papa et une série de tours qui viendraient prolonger la défense jusqu'à la porte Maillot, on peut vraisemblablement imaginer tous les cas de figure.

Ceci étant, ces montages posent les trois questions de tout montage. Quel est le rôle de la puissance publique ? Son rôle est-il de faire elle-même ou de faire faire à un partenaire privé. Indépendamment du financement, c'est une vraie question sur l'efficacité de la gestion publique. La deuxième question : qui paye ? Comment réalise-t-on les arbitrages entre les trois financeurs possibles que sont le contribuable par ses impôts, l'usager par le péage et le tiers utilisateur du domaine en sus du besoin premier qu'est celui de la circulation. Troisième question : le paiement public doit-il être immédiat ? Ce sera par un financement budgétaire ou une subvention versée à Bénissiaux. Cela doit-il être différé dans le temps, progressivement, au nom de l'utilisation de l'ouvrage.

On a donc besoin de se rappeler ces trois questions pour essayer de voir quel est le rôle de l'acteur financier en la matière sachant que par acteur financier, je vais peut-être distinguer d'une part le prêteur qui va faire des prêts, soit à l'État, soit à la société de projet qui aura été constituée. Par ailleurs, l'investisseur financier qui vient investir des fonds propres dans une opération en escomptant une rentabilité.

Quand on est en maîtrise d'ouvrage publique, il n'y a pas de rôle. C'est simple. La puissance publique a décidé de gérer elle-même l'opération. Donc la réponse à la question : quel est le rôle pour l'acteur financier ? Il est nul. C'est simple. Il peut ensuite y avoir un rôle de l'acteur financier vis-à-vis de l'État. Si l'État a besoin et on le sait bien, il est endetté, il peut éventuellement emprunter mais il n'emprunte pas pour l'opération de RN13. Le budget de l'État, globalement, il y a une dette publique, on le sait bien.

La question ne se pose donc qu'en cas de maîtrise d'ouvrage privé, que l'on soit en concession ou que l'on soit en contrat de partenariat.

On peut présenter ce rôle caractérisé de deux manières. On peut d'abord dire que c'est un rôle parfaitement annexe. Il ne s'agit jamais que d'argent. L'argent n'est qu'un moyen. Le but est de réaliser l'enfouissement de la RN13, ce n'est pas de trouver le plan de financement. C'est donc parfaitement accessoire.

On peut également dire que c'est un rôle relativement importante parce que, on le constate bien, sans moyens financiers on ne fait pas grand-chose.

Quel regard un acteur financier tel que la Caisse de dépôt a-t-il ? La Caisse des dépôts interviendrait comme n'importe quel investisseur de marché. On ne va donc pas avoir un comportement différent de celui des autres. Quel souci un acteur financier peut-il avoir face à un projet ? Le premier souci qu'il va avoir quand la question se poserait, autrement dit quand une consultation de concession ou de contrat de partenariat serait lancée, le premier souci : répondre à une consultation coûte beaucoup de temps, beaucoup d'argent. Le premier souci serait donc de faire en sorte que le projet se réalise effectivement et que l'offre faite par le groupement, le consortium dans lequel serait le banquier en cause ait des chances de gagner.

Autrement dit, premier intérêt, que le projet se fasse sans risque d'annulation du projet et être compétitif. J'aurais donc tendance à dire que son regard n'est pas très différent de celui de la puissance publique à ce stade-là, parce qu'il ne s'agit en fait pas d'aboutir à des absurdités.

Le deuxième souci sera de tenir la distance. Pour le prêteur, c'est de veiller à ce que ses prêts soient remboursés ; et pour l'investisseur, que les fonds propres qu'il a investis lui rapportent suffisamment d'argent.

On en vient finalement à se poser deux questions. À quoi ce type de montage privé, concession ou contrat de partenariat sert-il ? parce que dans le fond pourquoi faire compliquer si on peut faire simple.

Deuxième question, quel bon compromis peut-on trouver entre la compétitivité de l'offre, la sécurité du prêt et la rentabilité de l'investissement ?

Première question, à quoi cela sert-il ? À répondre aux blocages auxquels a à faire face l'action de la puissance publique. Ces blocages résultent de deux éléments. Il suffit de constater les faits. Simplement, les finances publiques ne sont pas extensibles et on ne fait pas réaliser sur les seules ressources financières publiques tous les projets dont la nation, la collectivité a pourtant un besoin...

Je ne me prononce pas sur le cas de la RN13 que je connais peu, ce n'est pas mon rôle, mais force est de constater que de nombreux projets existent, que l'on n'arrive pas à financer sur les financements publics seuls. La démonstration faite tout à l'heure par Monsieur le directeur le montre bien, au rythme actuel, il y en a pour 50 ans.

Les contraintes administratives représentent la deuxième contrainte. Il y a la loi MOP, l'obligation de saucissonnage des projets, le Code des marchés publics ne rendent pas toujours efficaces les financements publics et risques.

Je suis tout à fait d'accord sur le fait que ça ne va pas révolutionner les choses. Les 10 % évoqués me paraissent un bon ordre de grandeur. Ceci étant, on s'aperçoit aussi que quand l'État lance des consultations d'autoroutes, il obtient tout de même des résultats en termes de subventions demandées à l'État qui servent souvent, largement d'ailleurs que ce qu'il escomptait dans ses études. Il y a donc bien quelque chose en la matière.

Ce n'est pour autant pas un remède miracle. Le fait qu'une entité privée emprunte va coûter plus cher que si l'État qui empruntait, le fait que l'on transfère des risques sur un partenaire privé a un coût. Il n'existe pas de contrat d'assurance qui ne s'accompagne pas du versement d'une prime d'assurance. Tout simplement.

La réponse à l'analyse est très simple. Il faut que ces surcoûts soient compensés par des avantages supérieurs, sinon ce n'est pas la peine. Ces avantages supérieurs, ça peut être de réaliser plus vite, ça peut être de réaliser moins cher, ça peut être d'avoir une meilleure garantie de coûts, ça peut être le fait de pouvoir faire l'arbitrage entre ce que paye l'usager et ce que paye le contribuable de façon plus souple.

Tout cela est à voir au coup par coup. Si un contrat de partenariat devait être envisagé, il ferait l'objet d'une étude préalable, d'une étude d'évaluation par le client public, par l'État qui devrait démontrer l'intérêt d'une telle formule.

Il est de l'intérêt de l'acteur financier que ce soit bien fait. Rien n'est pire pour un acteur financier que de s'engager dans un projet, de signer le contrat et que ce projet soit annulé à cause d'un contentieux.

Deuxième question : compétitivité, sécurité, rentabilité. Le montage type est pratiquement toujours le même. Une société concessionnaire, une société de partenaires, une société de projet est créée

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine par des investisseurs. Des investisseurs industriels comme les entreprises, des investisseurs financiers comme des fonds d'investissement ou des banques. Cette société va devoir financer les travaux. Pour se faire, elle va utiliser ses fonds propres et elle va emprunter. Le plan de financement consiste bien évidemment à voir comment elle va rembourser ses emprunts et comment elle va rémunérer ses fonds propres sur la durée du contrat.

Les étapes sont toujours les mêmes. L'allocation des risques. Quels risques sont portés par la société de projet ? Quels risques sont portés par la puissance publique ? Pour le prêteur, ça va être l'examen de la robustesse du montage ; autrement dit, le prêteur est-il garanti que ses prêts lui seront remboursés même dans les cas dégradés. Il y a des prêteurs de toutes sortes. Ils ont tous un point commun. Ils ont une aversion manifeste pour le risque. Leur souci premier est d'obtenir le remboursement de leurs emprunts. C'est normal. Ces emprunts sont à des taux finalement assez proches d'un emprunt public.

Pour l'investisseur, c'est de faire le rapport entre le risque qu'il prend, et notamment celui de perdre la totalité de ses fonds propres si ça se passe mal, et la rémunération qu'il peut en attendre dans le cadre où le projet se porte bien ou mieux que prévu. Je dirais que le type de rentabilité attendu par les investisseurs sur leur part de fonds propres investie est de l'ordre de 10 à 12 %.

Voilà un petit peu l'analyse qui est faite systématiquement de ces montages. Ce n'est pas un remède miracle, ce n'est pas de la subvention faite par les organismes financiers. Certains peuvent disposer de fondation, de mécénat mais généralement ils ne les utilisent pas pour faire l'enfouissement de la RN13. C'est plutôt pour faire une galerie d'art, des choses de ce genre ou de l'action sociale, mais c'est rarement utilisé sur des grands projets d'infrastructure. C'est donc une action d'investissement qui est rationnelle. Soit ça apporte un plus global à la puissance publique et c'est un montage intéressant ; soit ce n'est pas le cas et il vaut mieux le réaliser en maîtrise d'ouvrage publique.

C'est une solution qui n'est pas utilisable dans tous les cas de figure, qui n'est ni bon ni mauvaise dans l'absolu, mais qui doit vérifier son adaptabilité aux cas d'espèce. À vue de nez, un projet complexe comme la RN13 s'y prête. L'analyse doit être faite. J'espère ne pas savoir être trop long. Si vous avez des questions, j'y répondrai bien volontiers.

## **Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Y a-t-il des questions à propos de ces montages financiers ?

### **Un intervenant**

*(Inaudible)*

### **Un intervenant**

Vous dites : « Un problème hors normes au financement exceptionnel ». Je crois qu'on a répondu à la question, c'est vrai. Premièrement, « Le financement échelonné dans le temps doit-il être assuré pour la totalité des travaux ? », la réponse est oui. Il est évident qu'on ne peut pas... C'est d'ailleurs toute la difficulté qui ressort du débat, vous ne trouverez aucun prêteur s'engager dans une opération comme celle-là si elle doit être arrêtée en cours de route. Donc ou on la fait ou on ne la fait pas. Il est donc vrai que les jours, les mois qui viennent sont déterminants pour savoir si nous nous engageons ou pas.

**Monsieur Roger FRANCEY**

Je voulais par exemple faire la comparaison avec des échangeurs. Lors d'un contrat de plan, il est décidé de faire trois bretelles en disant : « Le contrat de plan d'après, on fera les deux ou les trois bretelles ». Il y a des exemples très précis que vous connaissez. Dans un projet comme ça on ne peut pas...

**Un intervenant**

C'est impossible. C'est pour ça que les enjeux sont considérables et que celui qui prendra finalement la décision de faire prendra une décision grave.

**Monsieur Patrick VANDERVOORDE, Caisse des Dépôts et Consignations**

Si vous le permettez, sur ce point, c'est la grande différence entre le montage public et le montage privé. La réalisation en maîtrise d'ouvrage publique doit bien évidemment s'accommoder des régulations budgétaires et des contraintes des différents plans successifs, ce que vous dites : « Pour faire trois bretelles, on fait trois bretelles, on fera la quatrième au plan d'après ».

Le montage en concession ou en contrat de partenariat réalise tout tout de suite et assure ensuite le remboursement soit par les péages soit par la puissance publique. À ce moment-là, ce n'est qu'un préfinancement assuré par la personne publique étalé dans la durée. Cela suppose que la collectivité publique, en l'occurrence l'État s'engage sur la durée à assurer le remboursement.

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Je suis désolé, Monsieur le maire, on revient au sujet des tours. Lors d'une réunion précédente à la SACEM, c'est tout à fait vrai, un responsable de l'EPAD est venu nous dire : « L'intérêt de l'EPAD pour le projet... Lié aux deux tours, il n'a peut-être pas dit ça comme ça, imaginé au pont de Neuilly et qui consacrerait le prolongement de l'EPAD au-delà du pont de Neuilly ». Pourquoi dit-on aujourd'hui, si j'ai bien écouté et compris les interventions, que l'EPAD n'est pas concerné par le financement du projet ?

**Monsieur Louis Charles BARY**

Je ne pourrai pas tout régler ce soir. Nous avons encore deux réunions. Vous avez prévu à la réunion prochaine dans laquelle vous préparerez et vous lirez un peu ce qu'il y a dans le rapport, je vous ai demandé ce soir d'ajouter parmi ceux qui pourraient payer et participer financièrement aux frais de la réalisation de ce tunnel. J'ai donc apporté ce dossier concernant l'agence de financement des infrastructures du transport, mais nous continuons à y réfléchir, nous sommes en discussion avec l'EPAD. Dès ce soir même, je peux parfaitement dire que nous avons l'intention de demander à l'EPAD à la suite de la lettre que vous avez reçue, ce n'est pas moi c'est le président qui l'a reçue, qui manifeste tout l'intérêt qu'il y aurait pour l'EPAD à réaliser ce tunnel. Bien entendu, ma réponse est oui.

Si on fait tout ce soir, que restera-t-il à réaliser après. Je vais même plus loin, quelqu'un a posé la question tout à l'heure, on peut même imaginer, je reconnais que c'est quand même tiré un peu loin, on peut même imaginer que Seine Arche dont on parlait tout à l'heure, c'est-à-dire toute la partie de construction entre l'Arche et la Seine de l'autre côté sera valorisée par le fait dans la facilité de

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
gagner Paris grâce à ce tunnel. On pourrait donc encore ajouter sur la liste des organismes auxquels nous demanderions de l'argent également Seine Arche.

C'est tiré très loin, je ne suis pas très sûr de la réponse. Mais je ne verrais aucun inconvénient à ce que ce soir, aux deux autres réunions qui viennent, tous ceux qui ont des idées sur les organismes publics, privés, qui voudraient ou qui pourraient participer au financement, nous sommes preneurs. Je ne récusé absolument personne à part la mafia. Et encore.

### **Monsieur BESANCON, intervenant dans la salle**

Dans le document que le rapport final de Finances Consult qui a étudié les différents modes de gestion du financement, dans la rubrique « Scénario, techniques retenues », on remarque une différence de quatre ans à l'avantage de la maîtrise d'œuvre privée pour la livraison du deuxième tube, c'est-à-dire 2016 au lieu de 2020, au motif d'une plus grande maîtrise des délais.

Mais pourquoi une telle différence qui paraît considérable, qui n'apparaît d'ailleurs que fort peu dans les tableaux de dépenses de la page 13 du même document ?

### **Monsieur Jean GUILLOT**

D'abord, quand j'ai dit 50 ans, j'ai fait une règle de trois. Je pense que ma règle de trois est bonne. Mais ça n'est qu'une règle de trois. La règle de trois est peut-être absurde. Il faut peut-être une priorité exceptionnelle pour ce projet-là. Il ne faut pas me faire dire ce que je n'ai pas dit. Je dis simplement qu'au rythme tout bête, il faudrait 50 ans. On n'est peut-être pas obligés d'être tout bêtes. On peut peut-être donner une priorité exceptionnelle pour ce projet.

Pourquoi a-t-on fait dans nos études de simulation, vous avez raison, une différence ? On a dit : « Si on le fait avec de l'argent budgétaire, on fait quatre ans, on laisse passer du temps et on reprend quatre ans après ». Si on le fait faire par le privé, on fait tout d'un coup. On fait le premier et le deuxième tube à la suite. Pourquoi ? Parce qu'on a pensé que même si on n'était pas tout bêtes, même s'il y avait une priorité très forte pour ce projet-là, financer rien qu'un tube sur un contrat de plan, à l'époque les contrats de plan c'était 7 ans, on aurait déjà du mal.

On s'est donc dit : « Pour des raisons budgétaires, on n'arrivera pas à mobiliser 700 millions d'un seul coup. C'est exactement ce que l'on disait tout à l'heure sur nos échangeurs. On ne peut pas faire cette chose en 25 morceaux mais en deux morceaux. Un tube dans un sens et un dans l'autre. C'est pour ça qu'on a dit : « Si on veut comparer les choses raisonnablement, si on le fait avec du financement budgétaire, il faut au moins l'étaler sur deux contrats de plan - c'est déjà une belle priorité. Le premier, quatre ans, après on laisse passer trois ans le temps de retrouver de l'argent. Après, on recommence. Tandis que si on le fait faire par le privé, avec des banquiers, etc. on peut le faire d'un seul coup mais il faut évidemment rembourser l'ensemble.

### **Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

C'est un problème de mobilisation des capitaux nécessaires.

### **Monsieur Patrick VANDERVOORDE**

Je souhaite juste apporter un témoignage personnel sur le même sujet. Quand j'étais à Toulouse, j'ai réalisé pas mal de travaux sur la rocade de Toulouse en tant qu'ingénieur d'arrondissement à la Neuilly-sur-Seine, le 25 avril 2006

DDE. J'ai réalisé le métro de Toulouse en tant que patron de la société concessionnaire du métro de Toulouse avec, je dois le reconnaître effectivement, un raccourcissement sur les délais et une meilleure tenue sur les coûts. Ce n'est pas parce que j'étais manifestement devenu plus intelligent. Je n'avais pas changé. C'est tout simplement que les contraintes ne sont pas les mêmes. On n'est pas dans le même contexte juridique, on n'est pas dans le même contexte budgétaire. C'est ce qui explique la différence.

### **Monsieur Thierry HUBERT**

On a l'impression que tous les acteurs s'attendent. Il y aura peut-être en fonction des résultats du débat des avancées. Du côté privé, est-ce que dans le cadre du partenariat public-privé les financiers, les banquiers et les entreprises localement qui peuvent avoir intérêt, notamment celles qui sont le long de l'avenue Charles-de-Gaulle ou celles qui sont à la défense parce qu'elles y trouveront un intérêt, peuvent investir au-delà d'un intérêt financier qu'elles en tireraient mais aussi d'un intérêt d'amélioration des trafics et des accès.

Du côté public, d'abord, on est mal partis pour le prochain contrat de plan État région. On parle de contrat de projet mais il semble que les infrastructures soient exclues du contrat de plan État région. D'autre part, quand on parle de l'Agence de financement des infrastructures, il faut savoir que cette agence doit financer autre chose que des infrastructures routières - il faut peut-être me corriger si je dis une bêtise là-dessus. Sur l'ensemble des infrastructures qu'il y a à financer, il y a des infrastructures de transports en commun qui attendent impérativement des financements importants.

Par ailleurs, il y a peut-être en matière routière d'autres priorités ailleurs, d'autres situations à traiter. Peut-être faudrait-il avoir une vision un peu plus globale que la vision un peu étriquée de Neuilly avec son financement propre.

Là, on a quand même besoin d'avoir des réponses un peu plus précises là-dessus et ne pas simplement se camper sur des grandes masses d'argent qui paraissent très alléchantes, mais desquelles il ne restera pas grand chose. Par ailleurs, il faudra bien que le privé soit un peu plus ambitieux et pousse un peu plus le public si on veut que ça se réalise aussi. Les entreprises, l'EPAD et les financiers publics ne vont pas devoir rester seulement attentifs s'ils trouvent intérêt à ce projet-là. Sinon, on pourra considérer qu'ils n'y trouvent aucun intérêt.

### **Un intervenant**

Je peux répondre à l'aspect financement si vous voulez.

### **L'animateur**

Non, je crois que nous allons poursuivre.

### **Monsieur Eric SCHINDLER**

Vous avez expliqué que chaque projet est spécifique. Je comprends bien ça. Néanmoins, j'imagine qu'au fur et à mesure des projets, les acteurs acquièrent une expérience. Une base de données se constitue en quelque sorte. À partir de la situation où nous en sommes, avec les expériences du passé, voyez-vous un projet qui se rapproche du nôtre ? Quels modèles ont été appliqués ?

**Monsieur Patrick VANDERVOORDE**

On finit bien évidemment par trouver des standards sur les projets. Je crois qu'il a été dit tout à l'heure par le directeur de l'équipement que c'était quand même un projet très particulier parce que sa motivation première n'est pas celle que l'on trouve d'habitude qui est strictement le gain de temps. C'est un projet extrêmement urbain. Il est vrai que les infrastructures routières qui ont été réalisées en concession jusqu'ici parce que le contrat de partenariat émerge tout juste, sont peu nombreux. Ou alors il faut remonter beaucoup plus loin en arrière.

Je rappellerai que le contrat de partenariat n'est quand même pas une innovation de 2004. À Paris, les grandes percées haussmanniennes ont été faites sous l'empire de contrats que l'on intitulerait aujourd'hui « contrats de partenariat ». Toutes les grandes avenues parisiennes ont été faites en contrat de partenariat sur financements privés.

Ce n'est donc pas quelque chose qui est si nouveau que ça. Essayons de faire aussi bien que nos ancêtres, ce serait pas mal.

Concrètement sur ce projet, il est quand même un peu innovant. À mon avis, le problème de la concession en tant que tel pose quand même la question que le gain de temps des 30 secondes ou 20 minutes n'est pas la motivation première. Je ne dis pas que le péage n'a pas d'intérêt. Je ne dis pas ça. Mais je dis simplement que le péage réduit à la RN13 peu à mon avis difficilement faire l'objet d'une concession parce que le concessionnaire ne pourrait pas grand chose au trafic.

Pour autant, pourquoi est-ce que ça ne va pas plus vite comme ça a été évoqué ? Pourquoi les acteurs financiers ne se montrent-ils pas plus pressants à ce stade ?

Il y a deux éléments de réponse. Le premier est que juridiquement, à un certain moment, ils peuvent devancer l'administration tout au moins en contrat de partenariat. Ils peuvent même solliciter, proposer un projet à l'administration. Ce n'est pas le cas en concession. À ma connaissance ça n'a pas encore été utilisé mais si vous insistez fort auprès d'un certain nombre d'investisseurs financiers, peut-être que ce sera le cas sur l'enfouissement de la RN13. Pour autant, je crois que c'est encore trop tôt car le montage en partenariat public-privé ne crée pas d'utilité socio-économique en tant que telle. Cette utilité socio-économique est intrinsèque au projet et doit être démontrée.

Nous n'en sommes pas là aujourd'hui. C'est bien tout l'objet de ce débat public que de l'affirmer.

Quand le principe de l'utilité socio-économique de ce projet aura été clairement établi, à ce moment-là il pourra y avoir de l'initiative qui se manifesterà. Mais à ce stade, pas encore.

**Monsieur Jean-Pierre THIOLON**

Je ne suis pas sûr qu'il y ait encore beaucoup de questions. Nous avons un président qui à juste titre est très strict sur les horaires. Je vous remercie de votre attention. J'espère que ce débat aura apporté un certain nombre d'éclaircissements.

*(Applaudissements)*

**Monsieur Roland PEYLET**

Je vous remercie une fois de plus pour votre participation active et de votre constance. Je ne reviens pas sur ce que j'ai indiqué en début de séance. J'ai oublié de dire quelque chose. Les Neuilly-sur-Seine, le 25 avril 2006

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
intervenants pour la prochaine séance parce que pour les deux tiers de cette séance, c'est vous. Si vous voulez bien avoir l'obligeance de vous manifester auprès du secrétariat de la commission pour indiquer quelles seront vos modalités d'intervention une fois que vous les aurez arrêtées. Le cas échéant, pour ceux qui ne souhaiteraient pas intervenir, qu'ils le disent. Cela laisserait un peu de place pour les autres. Ce n'est pas une obligation non plus. Je vous remercie.

