

Débat public

NCEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral Atelier-débat

Le NFL : ses apports pour l'attractivité économique, ses modalités
de financement
Jeudi 27 juin 2019 à Lyon

SALLE/ADRESSE :	CCI Auvergne Rhône Alpes, 32 quai Perrache 69002 Lyon
PARTICIPANTS :	45 personnes
DÉBUT > FIN :	17 h 16 à 20 h 12 (durée du REC : 2 h 54)
QUESTIONS-RÉPONSES :	12 questions

CNDP

M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la Commission particulière du débat public
Mme	Agnès	PEPELIN	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	Francis	BEAUCIRE	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	Jérôme	LAURENT	Membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Denis	CUVILLIER	Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale
M.	Lionel	COLLOMBIER	Expert socio-économie – SNCF Réseau

Intervenants :

Pascal BEAUVÉRIE, CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne

Jean-Luc BERNARDET, CCI Auvergne-Rhône-Alpes

Bertrand BOTTOIS, Président du Club des entreprises de la Part-Dieu

Aymeric DE MOLLERAT, Directeur adjoint de l'ADERLY

Anne DUBROMEL, Responsable du service des Grands Projets – Direction des transports, Région Auvergne – Rhône-Alpes

Jérôme FERRY, SETEC

Pierre-Yves PÉGUY, Directeur du LAET

Pascal PROTIÈRE, Conseiller technique au Cabinet du Président de la Métropole – Métropole de Lyon

Axel RHIEL, Directeur de la direction de l'Innovation Action Economique sur le volet attractivité économique – Métropole de Lyon

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Notre petit quart d'heure de retard habituel étant écoulé, je vous propose de démarrer, en vous remerciant d'être venu par ces temps un peu chauds. Nous avons souhaité, dans le cadre du débat, aborder de nouveau l'attractivité économique liée au ferroviaire. Pour ce faire, on a souhaité qu'en introduction, monsieur Axel RHIEL, monsieur DE MOLLERAT et Jean-Luc BERNARDET, qui est un habitué de nos débats publics maintenant, puissent intervenir et vous présenter ce point d'accroche, dans un premier temps.

Dans un deuxième temps, on parlera d'évaluation socio-économique. Pierre-Yves Péguay, Directeur du LAET, nous dressera les principes de l'évaluation socio-économique, et ses fondements. Et puis, SNCF Réseau, en la personne de monsieur COLLOMBIER, je pense, interviendra pour présenter la déclinaison au plan SNCF nœud ferroviaire lyonnais.

Ensuite, nous aurons une deuxième partie, après un premier échange avec les participants, qui portera sur le financement. Je le redétaillera un tout petit peu après notre première séquence, si vous le voulez bien. Je vais donner tout de suite la parole à monsieur Axel RHIEL, qui est Directeur de l'Innovation et de l'Action économique à la Métropole, et qui peut nous présenter quelques éléments.

Axel RHIEL, Directeur de la direction de l'Innovation Action Economique sur le volet attractivité économique – Métropole de Lyon

Bonjour à toutes et à tous. Simplement, quelques mots pour lancer le débat, et surtout quelques chiffres. Il paraissait important, quand on parle d'attractivité économique, de sortir du verbe, et de donner un peu de factuel. Vous allez le voir, cette attractivité économique de la Métropole, elle a connu une amplification considérable ces 24 derniers mois – ces deux dernières années. Les chiffres sont assez éloquentes. Je vais donc vous en donner quelques-uns, en tout cas ceux qui me paraissent les plus criants, et les plus importants par rapport au débat.

Entre fin 2016 et fin 2018, la Métropole a vu 30 000 emplois salariés nets privés créés. En France, ce chiffre est de 500 000. Vous faites le ratio ; la Métropole de Lyon compte pour 6,5 % des emplois salariés privés français. Je vous rappelle que la Métropole, c'est 1,4 million d'habitants. Et là, on parle de 6,66 %, de mémoire, des emplois créés.

Sur l'industrie, le chiffre est encore plus criant, puisque l'on passe à plus de 10 % des emplois industriels français créés en 2018, qui l'ont été sur les 59 communes de la Métropole de Lyon. Ça, c'est un chiffre assez exceptionnel, je pense. Il se base sur plusieurs choses : une histoire industrielle forte, un tissu – on va y revenir – sur l'enseignement supérieur privé, fort aussi ; puissant, dynamique. Et puis une politique d'accueil d'entreprise industrielle qui est menée depuis une quinzaine d'années. Et contrairement à d'autres territoires, la Métropole a toujours soutenu son industrie.

Troisième chiffre : 25 % d'étudiants en plus, entre 2005 et 2015. La moyenne Française se situe à 11 %. Marseille, c'est +4 % ; Paris, c'est +10 % ; Toulouse, 15 %. Là, on parle de 25 %. C'est la plus forte progression française toutes métropoles comprises, petites, moyennes, ou grandes. Cela représente quasiment 30 000 étudiants supplémentaires en 10 ans, tout simplement. Et l'on est aujourd'hui à plus de 160 000 étudiants sur la Métropole lyonnaise.

Et puis, quatrième item de chiffre : les chiffres de l'immobilier d'entreprise. Il y a encore 7 ou 8 ans, on disait : quand la Métropole de Lyon passera les 200 000 mètres carrés de tertiaire, de bureaux placés, on sera rentré dans les grandes villes européennes. On a fait 330 000 l'année dernière, en 2018. Et déjà en 2019, les commercialisateurs nous annoncent qu'on sera très proche des 400 000 mètres carrés placés par an. Pour donner quelques exemples : Amsterdam et Barcelone sont autour de 300 000.

Et puis, sur l'industrie – pareil, je vous ai parlé de création d'emplois –, les chiffres immobiliers industriels sont, là aussi, exceptionnels. 2018 : 430 000 mètres carrés placés. Là encore, c'est quasiment 30 % de plus que la moyenne des 10 dernières années.

Toutes les agglomérations parlent d'attractivité. L'ensemble des métropoles est attractif, on le sait bien – enfin, la plupart. Là, il y a une hyper attractivité sur le territoire lyonnais.

50 Ça, c'était le premier point. C'était vraiment du factuel.

Le second point, c'est l'évolution des besoins, qu'il me paraît vraiment important de prendre en compte dans notre débat. Pour le tertiaire, la demande a évolué. Il y a encore 15 ou 20 ans, il fallait être bien desservi par la route. C'était le temps des business parcs en périphérie. Techlid, par exemple (l'Ouest lyonnais), il y a 20 ans, se développait sur des business parcs. Ensuite, on a vu des groupes tertiaires et des promoteurs qui souhaitaient construire du tertiaire, des bureaux, plutôt autour des grands arrêts (métro, tramway, bus). Ça, c'était il y a une dizaine d'années ; on a fait toutes ces polarités. Aujourd'hui, la question ne se pose plus avec la connectivité ; elle se pose avec la ville. Les salariés, les entreprises, veulent s'implanter là où il y a de la ville animée. Ça peut être l'hypercentre, évidemment, mais c'est aussi en périphérie, là où l'on a de la ville animée, de grands quartiers urbains mixtes. Cela change beaucoup la donne, pour nous, en termes d'offre d'accueil et en termes de desserte. Ça, c'est pour les bureaux.

Et pour l'industrie, le changement de paradigme est encore plus fort. On a vécu, pendant quasiment un siècle, avec une force centrifuge, de la proto-industrialisation de La Croix-Rousse jusqu'aux grandes zones industrielles à 50 kilomètres, l'industrie quittait les centres et partait en périphérie. Et là, depuis deux ans, on assiste à un retour d'une partie de l'industrie en centre-ville. D'abord dans l'agglomération, et puis maintenant de plus en plus dans le centre. L'industrie 4.0, elle n'a pas vraiment besoin d'avoir 30 000 mètres carrés et de faire venir des poids lourds toute la journée. Elle travaille sur des machines, des automates, des imprimantes 3D, qui ne nécessitent pas toutes – évidemment certaines continuent d'utiliser de la surface, mais pour beaucoup, elles peuvent revenir en hypercentre. Et là, on a un vrai changement. C'est que les salariés, par contre, continuent d'habiter parfois aux franges de l'agglomération, voire au-delà des franges, voire à 50 ou 60 kilomètres. Et ils vont devoir rejoindre ces entreprises tertiaires, ou ces entreprises industrielles. Et pour nous, ça, c'est un vrai chantier d'attractivité. Parce que demain, si les entreprises n'arrivent plus à recruter, et à faire venir leurs salariés sur les spots tertiaires ou industriels, on sera très très en difficulté.

75 Je vais laisser la parole à Aymeric, qui va pouvoir illustrer, peut-être, avec un certain nombre d'exemples ces quelques chiffres et ces notions plutôt de grande stratégie métropolitaine.

Aymeric DE MOLLERAT, Directeur adjoint de l'ADERLY

Bonjour à toutes et à tous. Aymeric DE MOLLERAT, je suis Directeur adjoint de l'ADERLY. L'ADERLY, c'est la structure de développement économique de la région lyonnaise au sens large. Donc nous, notre job, c'est de détecter des sociétés qui peuvent avoir des projets, de faire en sorte que ces projets, in fine, atterrissent sur le territoire que l'on couvre, crée de l'emploi, crée de l'investissement, crée de la richesse.

Pour aller dans le sens de ce que dit Axel, je vais prendre quelques cas concrets qui peuvent illustrer ces propos, et qui vous permettront d'avoir une petite vision sur des projets dont, pour certains, vous avez entendu parler, d'autres peut-être pas, mais sur lesquels, effectivement, tout ce qui est connectivité est très important.

Quand on parle de connectivité, il y a deux choses. Il y a effectivement l'« accès au client », c'est-à-dire comment, de son entreprise, on peut aller facilement chez des clients. Comment est-ce que l'on sort vers l'extérieur ? Et le deuxième paramètre, qui est effectivement l'attraction des talents : comment fait-on en sorte que l'on puisse recruter des personnes sur des activités tertiaires ou des activités industrie 4.0, qui viendront facilement sur les sites de production – que ce soit de la production de services, ou de la production industrielle.

Donc, vous le voyez, il y a les deux sens : il y a le sens « sortie » et le sens « rentrée ». Typiquement, ce matin, j'étais dans une société à Vourles, en banlieue lyonnaise ; il y avait 7 Chinois qui étaient là. C'est une petite société : 5 millions de chiffre d'affaires – entre 100 % et 75 % de leur chiffre d'affaires à l'international. Quand on discute avec ces Chinois, qui parlent très bien anglais, ils disent que c'est quand même très compliqué pour eux d'aller à Vourles, parce qu'ils sont habitués à arriver à un aéroport international, et puis à prendre un moyen d'accès très facile pour aller chez leur fournisseur. Cette boîte-là fait des machines – c'est vraiment de l'industrie – pour plier des fils de cuivre de très grosse section que l'on va retrouver dans les rotors et les stators des grosses éoliennes, des turbines Superpower de Mitsubishi, etc. Donc, c'est une activité ++. C'est vraiment une niche exceptionnelle. Ces gens-là disent : « on a quand même eu beaucoup de mal pour arriver à Vourles ». Cela date de

ce matin ; on prend des exemples concrets, vous voyez. « Et puis cela nous paraît, dans nos habitudes, en tant que Chinois dans un monde complètement international, assez compliqué ».

105 J'ai noté, en vrac, des exemples ; c'est pour vous donner des illustrations. Vous avez probablement
entendu parler du projet de Solvay : la création de leur centre de R&D monde au niveau de Lyon, sur
la vallée de la Chimie. Effectivement, pour aller exactement dans le sens de ce qu'Axel disait, là, la
problématique, très clairement, sur Solvay, ce sont les temps de connexion entre la gare de Part-Dieu
110 et Saint-Fons. Donc, pour Solvay, uniquement la partie centre de R&D représente un investissement
des 125 millions d'euros. Donc, vous imaginez. Entre la partie R&D Monde, plus les fonctions support,
plus la partie production ; Lyon sera la plus grosse place de Solvay – qui est une société belge, je le
rappelle ; qui n'est pas française – au niveau monde. C'est-à-dire la plus grosse concentration de
l'effectif Solvay : 2 000 personnes, au global, seront à Lyon, pour une société qui est à capitaux
115 étrangers. On voit très bien qu'on a intérêt à cocooner – nous, c'est aussi notre job, avec l'appui de la
Métropole et d'autres partenaires – ces projets-là, de façon à ce qu'ils puissent rencontrer une
satisfaction, et qu'ils ne se disent pas, a posteriori : « on lance un investissement de 125 millions
d'euros, et puis derrière on se retrouve avec des problèmes, parce qu'effectivement, les gens que l'on
veut recruter, ou que l'on veut faire venir de Bruxelles et de Paris... ». Le flux de gens de Paris et de
120 Bruxelles, c'est 200 personnes, sur la partie R&D. Ce flux-là, comment va-t-on faire pour que les gens
puissent effectivement habiter dans Lyon – par exemple centre et/ou périphérique –, et venir sur le
site de Saint-Fons ? D'où cette problématique justement, de commutation des talents, du personnel
qui va travailler dans ce gros investissement, qui est majeur.

Je vais prendre des exemples très différenciés. Il y a aussi un point que je voulais souligner : on n'a
125 pas d'opposition notoire, nous, sur les projets que nous voyons, dans les requêtes des clients – c'est-
à-dire les gens qui nous disent : « nous, on voudrait ceci, ou cela » – entre Saint-Exupéry et Part-
Dieu, par exemple. C'est-à-dire que ce que l'on remarque assez souvent, ce sont des gens qui nous
disent : moi je voudrais être sur un lieu avec une connexion facile par rapport à l'aéroport de Saint-
Exupéry, pour que : un, je puisse aller prendre l'avion facilement pour aller voir mes clients ; deux, que
mes actionnaires puissent aussi venir me voir assez facilement. En fait, ces localisations-là, elles
130 peuvent très bien se placer au niveau de Part-Dieu, puisqu'effectivement, ils se retrouvent dans un
milieu sympathique, urbain, avec une connexion qui pourrait être meilleure, plus facile, plus rapide,
moins chère – tout ce que l'on a déjà un peu tous entendu – ; mais par contre, le lien, il est assez
facile. Donc, il n'y a pas d'opposition du tout entre Saint-Exupéry et Part-Dieu. Les projets qui se sont
implantés sur Saint-Exupéry ; il y a deux cas de figure. Soit ce sont des activités qui sont liées à
135 l'activité aéronautique, sur lequel il faut effectivement être très proche de Saint-Exupéry, pour lesquels
être proche de Saint-Exupéry est un plus. Soit ce sont des démarches de gens ; je pense par exemple
à une boîte qui s'appelle CG Tower, qui est dans le domaine de la plasturgie ; une boîte canadienne.
Eux, ce qu'ils veulent... Les patrons ont dit : « de toute façon, nous, on veut être à côté de l'aéroport ».
Pourquoi ? « On arrive du Canada, on sort de l'avion, on va dans nos bureaux ». Donc, ils se sont mis
140 dans le hub business de Saint-Exupéry, et après « on repart ». Donc là, ils n'ont laissé strictement
aucun choix au personnel français, en disant ; « non, on va se mettre plutôt en centre-ville, et puis
vous pouvez commuter ». Donc, vous voyez, il y a des projets qui se sont mis effectivement sur Saint-
Exupéry, en lien avec une demande de l'investisseur qui veut n'être que là, parce que cela lui facilite
tous ses transits, en tant qu'actionnaire.

145 Je reprends un autre exemple, sur La Verpillière – donc, vous le voyez, on fait des petits spots avec
des exemples concrets – : une société qui s'appelle Nemera, qui est dans l'emballage
pharmaceutique. Ce sont des gens qui sont dans le « dispenser », comme l'on appelle ça, pour tout
ce qui est médicament. Ce sont des capitaux UK ; c'est une société qui est à quelques mètres de la
gare de La Verpillière. Donc, il faut sortir de la gare de La Verpillière, traverser la voie de chemin de
150 fer, et l'usine est juste à côté. Il faut juste signaler qu'ils viennent de closer un investissement de 19,5
millions d'euros, pour créer une nouvelle halle de production. C'est du « drug dispenser », donc en
fait, c'est de la salle blanche ; on se croirait dans une unité de microélectronique, pour un client qui
s'appelle Novo Nordisk. Là, pareil, leur problématique c'est : comment faire venir du monde sur
Nemera La Verpillière – alors que la gare est juste à côté ? Sincèrement, il faut 2 minutes 10, à pied,
155 entre la gare et chez eux. Ils y arrivent, puisqu'au total, aujourd'hui, il doit y avoir 650 employés – donc
plutôt ++ –, et juste sur cette petite halle, par exemple, ils vont recruter 50 personnes pour la
production. Pareil les gens sont complètement cagoulés, comme dans la microélectronique, donc
c'est de la production ++. Et là, la proximité de la gare joue un rôle intéressant, par contre,

160 effectivement, tout ce qui est commutation par rapport à ces jeunes, ou moins jeunes, mais qui habitent en Métropole, c'est la fréquence des commutations entre la Métropole et La Verpillière. Donc, on voit cette boîte-là – c'est paru dans la presse – qui, pour ce client Novo Nordisk, construira certainement un deuxième hall et recrutera encore entre 50 et 80 personnes en plus. Il y a encore un projet. En visualisation, c'est 800 à 850 emplois. C'est le plus gros employeur de Nord-Isère sur ce site-là. C'est une entreprise magnifique, qui est présente sur deux sites en France, un site en 165 Allemagne, et un site aux États-Unis. Et sur tous les projets, nous, nous sommes en compétition systématiquement avec leurs autres sites : celui en France, celui en Allemagne, et celui aux États-Unis, pour savoir où optimiser le truc. Typiquement, sur des projets comme ça, on voit que c'est assez compliqué ; les commutations sont très faibles. À l'inauguration, il y avait des gens de Novo Nordisk qui étaient là, qui disaient : « c'est vraiment la campagne ». Ceux-là, on avait pris soin de les amener 170 comme il le fallait, pas d'une façon train, tout simplement.

Je reprends un autre exemple : Charles River, qui est basé aux Oncins. Charles River, c'est une 175 CRO ; une boîte américaine. 15 000 personnes Monde, et un nouveau Directeur qui vient d'arriver. Les Oncins, c'est perdu au fin fond de la campagne. Aucune commutation, etc. On a réussi à créer des systèmes de navette. Il faut bien voir que sur les Oncins, ils emploient 800 personnes. Vous voyez qu'au niveau local, pareil : boîte américaine, 15 000 personnes au niveau monde. 800 personnes en France, sur cette petite localisation assez perdue. Là, pareil : problème énorme pour recruter. Alors là, ce sont des profils un peu moins « tech » que Nemera, mais pour recruter du monde, et puis avoir des candidats qui sont stables. C'est-à-dire qu'en gros, le retour de la DRH, chez eux : « on arrive à recruter ; les gens font ça pendant un certain temps, et puis après, finalement, ils 180 trouvent un job ailleurs, et puis ils démissionnent parce que c'est trop compliqué avec ces histoires de "on vient en train, on prend une navette, et puis ceci, et puis cela, et puis ça coince, et puis voilà..." ». Eux aussi, ils ont leurs propres contraintes de flexibilité, en fait. Donc là, c'est la pérennité ; le maintien des gens qui pourtant sont des profils intéressants – ils les paient bien, etc. Mais c'est le maintien des gens sur place, dans l'entreprise, qui pose question.

185 Qu'avais-je pris comme autre exemple ? Je le prends un petit peu à l'envers, maintenant. Je regardais sur Brignais, par exemple. Là, la communauté de communes nous dit : « tiens, on a un super bâtiment qui est disponible, parce que c'est une boîte qui a été liquidée il y a peu de temps ». C'est une boîte qui avait aussi une activité dans le domaine pharmaceutique. Donc, il y a des salles blanches. Donc, ce qui était amusant à voir, par rapport à notre problématique d'aujourd'hui, c'est que le premier critère que la communauté de communes m'a dit, pour un bâtiment de 8 000 mètres carrés – ce qui n'est pas rien ; c'est un gros bâtiment et en plus il y a des salles blanches... Donc moi, ils m'en 190 parlent. Je vois le descriptif un peu comme ça ; je me dis : super, il y a des salles blanches, on va pouvoir essayer de le placer pour des sociétés pharmaceutiques qui ont besoin de salles blanches. Alors que, vu de la communauté de communes, le premier critère qui a été mis en avant, c'était « à 195 300 mètres de la gare ». Donc, on voit que l'aspect commutation, en fait, par rapport au personnel, etc., et « proximité d'un lieu gare » est quand même essentiel. Donc, on le voit même sur cette remontée de terrain, en fait, où bon an mal an, on ne nous dit pas : « voilà les atouts de ce bâtiment, parce qu'il pourrait voir 10 mètres de haut, des ponts roulants de 20 tonnes, des salles blanches, etc. », mais on va tout de suite parler de la manière dont il va être connecté, dont il va être au milieu 200 d'un réseau d'infrastructures qui va permettre effectivement cette fluidité tant des clients qui viennent que du personnel que l'on arrive à bien faire venir, et surtout à garder par la suite, que des gens sur place qui peuvent aller voir leurs clients, etc. Donc, c'est cette notion d'être au milieu d'une fluidité d'infrastructures, en fait.

205 Je vais peut-être arrêter là, parce que j'en avais un ou deux autres, mais voilà. Merci pour votre attention. Désolé, je suis un peu bavard, mais c'est un sujet passionnant, qui fait que la région lyonnaise arrive à attirer de beaux projets. Après, par contre, une fois que ces projets sont décidés, il faut mettre toute notre énergie pour faire en sorte que la réalisation soit aussi belle que l'annonce qui a été faite initialement. Merci.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

210 Merci de votre intervention. Peut-être des compléments de monsieur BERNARDET, s'il le souhaite.

Jean-Luc BERNARDET, CCI Auvergne-Rhône-Alpes

215 Non, moi je souhaitais que Michel de MOLLERAT vous apporte justement des exemples un petit peu
concret. Dans une chambre de commerce, que ce soit la chambre régionale ou les chambres
territoriales – c'est un collaborateur qui parle –, on est tanné en permanence par nos élus qui nous
disent : « mais comment cela se fait-il que cela n'avance pas assez vite, ces questions de
transport ? » Alors des fois, c'est du ferroviaire. Souvent c'est de la route. C'est aussi souvent de
l'aérien. Donc, ce cri du cœur disant que l'on n'arrive pas à se développer, ou que l'on ne se
développe pas autant que l'on veut à cause de problèmes de transports, je voulais surtout qu'il soit
220 illustré par des cas concrets, parce que sinon, on vous les crie tout le temps. J'espère que vous nous
croyez, mais je souhaitais surtout que vous ayez ces cas-là. Donc, je le dis très clairement : oui, nous
avons des élus qui sont des ressortissants qui travaillent dans les travaux publics, qui sont intéressés
à ce que des infrastructures se fassent pour elles-mêmes, par les marchés. Mais quand on vit dans
une chambre avec des entreprises de tous secteurs d'activité, croyez-nous : franchement, ce ne sont
225 pas que les gens du BTP, ce ne sont pas que les transporteurs routiers qui viennent nous réclamer
des infrastructures et des services de transport qui fonctionnent bien. Je réinterviendrai plus tard, si
besoin, dans le cadre du débat. Juste pour dire que c'est vrai que souvent, on a des témoignages sur
le transport du quotidien, que ce soit le camion, ou la voiture, mais qui tournent autour de la route. On
sent bien que dans le monde de l'entreprise, notamment dans ce cadre métropolitain, avec les
difficultés de croissance que l'on peut connaître, il y a une appétence, il y a une vraie demande des
230 chefs d'entreprise pour le transport ferroviaire. Alors, c'est vrai que l'on parle de la très très grosse
boîte, que ce soit pour le fret ou pour les déplacements de personnes – vous avez eu des illustrations
–, mais c'est vrai, nos collègues des chambres des métiers et de l'artisanat nous disent bien la même
chose, pour tout le tissu de TPE/PME. Voilà. Je réinterviendrai si besoin, mais je vous fais gagner du
temps, comme ça.

235 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

C'est gentil. Monsieur Beauverie voulait intervenir aussi.

Pascal BEAUVERIE, CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne

Je pense que dans le cadre du débat, vous pourrez effectivement obtenir des témoignages, puisque
Bertrand BOTTOIS, que je vois à vos côtés, représente aussi le Club des entreprises de la Part-Dieu.
240 Effectivement, on pourra vous parler d'enquête – je rejoins ce que dit mon collègue Jean-Luc
BERNADET. Le témoignage que je peux vous citer également, puisque nous travaillons sur
l'écomobilité pour le compte de collectivités, notamment dans l'Est lyonnais, c'est que l'on a beaucoup
de mal à faire basculer les salariés vers des modes de transport plus économes en énergie, et pour
aller dans ce sens, il faut une offre de transport. Donc : le dernier kilomètre – c'est ce que nous dit
245 notamment la géographie des problématiques sur le territoire que l'on a fait avec l'ADERLY. On a un
plan de mobilité qui est également sur Marcy-L'Étoile, qui réunit le Campus vétérinaire de VétAgro, le
campus – plutôt industriel – de Sanofi et de bioMérieux, où vous avez près de 6 000 emplois ; et la
problématique est d'ordre d'organiser le dernier kilomètre depuis les gares (notamment
Charbonnières). Une problématique qui peut trouver des solutions, mais il faut y travailler. L'une des
250 problématiques qu'ils nous mettent en avant, c'est le ticket de Bus-TER. Voilà juste pour le
témoignage. On pourra y revenir s'il y a des questions.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Très bien. On y reviendra sans doute en cours de débat. Merci de vos interventions. L'idée que l'on
avait en organisant ce débat, c'était effectivement de dire : le nœud ferroviaire tel que le présente
255 SNCF Réseau va apporter un plus à la desserte du territoire, au dispositif. Cela va de soi. Donc, cela
peut se monétariser, cela peut s'évaluer, semble-t-il. Donc, c'est l'objet que l'on aura sur l'évaluation
socio-économique. Avant que l'on aborde cette présentation par monsieur PÉGUY, là-dessus, je vous
laisse la parole quelques instants.

Bertrand BOTTOIS, Président du Club des entreprises de la Part-Dieu

260 Moi, je ne veux pas en rajouter par rapport à tout ce qui a été dit. Bertrand BOTTOIS, je suis le
Président du Club des entreprises de la Part-Dieu. Le Club des entreprises regroupe aujourd'hui 70
entreprises qui ont la vocation de travailler sur le périmètre de la Part-Dieu, et ça fait à peu près
22 000 collaborateurs. Que nous disent ces collaborateurs ? Je vais dans la droite ligne de ce qui a
été dit tout à l'heure : l'une des préoccupations essentielles, bien sûr, c'est le transport. C'est :

265 « comment je me déplace au niveau de mon lieu de travail ? » Mais cela va bien au-delà. Depuis 2012
que ce Club est créé, il accompagne la transformation de ce quartier. On fait des enquêtes sur les
plans de déplacement. On a aussi des générations qui sont en train de quitter nos entreprises, et
d'autres qui arrivent. Il faut reconnaître que les générations d'avant venaient plutôt en voiture. Moi,
270 aujourd'hui, dans mon entreprise, on a doublé le parc vélo. On a la problématique des gens qui
arrivent en trottinette. On a la problématique des gens qui prennent les transports en commun. Avant,
on avait des problèmes de place de parking ; maintenant, en termes de voitures, on a des places qui
sont disponibles, et on a réellement ce besoin de pouvoir avoir cette multioffre, en fin de compte, entre
les personnes qui, maintenant, prennent les transports en commun, les prennent quelquefois avec
275 d'autres types de transport « mode doux », qu'ils combinent avec une offre qui est offerte au niveau
des Vélo'v, ou d'autres possibilités. Et même si l'on essaye, dans les entreprises, de regarder
comment on peut développer le télétravail, qui est aussi un moyen de pouvoir diminuer le nombre
d'allers et retours, il n'en reste pas moins que l'on parlait d'attractivité, mais l'on peut aussi parler de
280 qualité de vie des collaborateurs au quotidien. C'est sûr que quand on a des collaborateurs qui
arrivent épuisés parce que cela s'est mal passé en termes de transports, en termes d'ambiance au
niveau des entreprises, cela se ressent énormément. Donc, c'est vrai que pour nous, c'est un sujet
primordial. Et quand on discute avec nos adhérents, beaucoup veulent garder, aujourd'hui, le fait de
rester à la Part-Dieu ; ça a été le cas pour Solvay, qui s'est posé la question, c'est le cas pour Huawei,
285 et pour d'autres entreprises qui se posent la question. Toutes privilégient ce quartier parce qu'il y a
cette interconnexion qui leur permet d'avoir beaucoup de facilités entre les allers et retours domicile-
travail, mais aussi la possibilité, éventuellement, de se déplacer, de prendre l'avion, de prendre le
train, d'aller à Paris et de revenir, etc. Ça, c'est vraiment quelque chose qui est une facilité. Voilà ce
que je peux dire ; et puis je répondrai bien volontiers à vos questions.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je vous laisse officier, monsieur PÉGUY ?

290 **Pierre-Yves PÉGUY, Directeur du LAET**

Merci à vous, Monsieur le Président. Pierre-Yves PÉGUY, je suis le Directeur d'un laboratoire qui
s'appelle le Laboratoire Aménagement Économie Transport – vous avez l'acronyme qui est mentionné
sur le transparent d'après. Une structure de recherche qui fédère 3 tutelles : le CNRS, que certains
connaissent peut-être, l'Université Lumière Lyon II qui n'est pas loin d'ici, et puis une école d'ingénieur
295 qui est un petit peu plus loin, mais qui est dans l'agglomération lyonnaise, qui s'appelle
l'ENTPE (l'École nationale des Travaux publics de l'État). Cette structure de recherche travaille
notamment sur les questions de transport, d'économie appliquée aux transports, et le LAET a été à
l'origine de plusieurs travaux au niveau de l'État, sur ces questions d'évaluation socio-économique. Je
vais essayer d'en présenter les grandes lignes, les grands principes, dans quelques transparents,
300 sachant que l'on pourra revenir, si vous le souhaitez, sur les choses plus approfondies. J'ai quelques
transparents complémentaires.

Premier élément que je vais essayer de traiter dans cette présentation, sur les principes, c'est déjà les
raisons pour lesquelles on fait une évaluation socio-économique, avant d'en voir les modalités et la
déclinaison, il s'agit de voir les raisons. Je vais en donner une principale. Ce n'est pas une raison
305 exclusive, mais c'est une principale ; c'est la loi. La loi nous demande, effectivement, de procéder à
une évaluation de tous les projets publics, et en particulier dans le domaine du transport. J'ai souligné
les termes les plus importants, dans son article 14, de la loi de 1982, sur l'efficacité économique et
sociale de l'opération. La loi, pour l'instant, se garde bien de décliner tout cela avec des indicateurs.
On les verra après, dans la partie du « comment ? » Mais en tous cas, ce qui est demandé, c'est que
310 tous les grands choix que la collectivité va opérer, que ce soit sur les infrastructures, les équipements,
les matériels de transport, avec du financement public (partiel ou en totalité), doivent être fondés sur
un principe d'efficacité économique et sociale de l'opération.

Je vous passe l'ensemble de ce qui doit être intégré. La loi est assez bavarde de ce point de vue-là : à
la fois les besoins des usagers, la sécurité, les objectifs de défense, le plan de la nation (on est en
315 1982, je vous rappelle). Tout cela est mentionné. Mais ce que je retiens, ce sont les mots qui sont
mentionnés à la fin, et que l'on reprendra par la suite. C'est non seulement de s'en tenir à des coûts
financiers, mais d'envisager l'ensemble des coûts économiques réels et les coûts sociaux. Quand on
dit « coûts sociaux » – je reprends les termes de la loi –, ce sont toutes les externalités, qu'elles soient

320 positives ou négatives ; en tous cas, d'évaluer, quand on dit « coûts sociaux », tous les avantages, ou tout ce qui peut être défavorable pour l'ensemble des acteurs concernés par le projet. Cela ne concerne pas, autrement dit, que l'opérateur. Cela concerne l'ensemble des acteurs concernés par le projet. « Coûts sociaux » au sens de « coûts collectifs ». « Coûts collectifs » au sens de « coûts pour la collectivité dans son entier ».

325 Les mots complémentaires, sur les raisons : il nous est demandé, toujours dans la loi, de procéder à une évaluation sur la base de critères homogènes. Pas simplement d'arriver à dire : « c'est bien », « c'est efficace », mais d'arriver à se dire que selon les modes de transport que l'on va essayer d'évaluer, selon les projets qui peuvent être du transport de personnes, du transport de marchandises, du transport ferroviaire, du transport aérien, du transport routier, l'on puisse comparer ces projets entre eux. Qu'il y ait effectivement cette démarche ; d'où la nécessité d'avoir, comme c'est indiqué ici, 330 des critères homogènes, des éléments qui permettent de comparer les projets entre eux – c'est ce qui est indiqué : « au sein d'un même mode » – et entre modes de transport ou combinaisons de modes. Comme c'est le cas de cette commission, vous l'avez compris (ce n'est pas nouveau), mais en tous cas, on demande que tout cela soit rendu public avant l'adoption définitive du projet. Et puis – je le mentionne, parce que l'on se retrouvera peut-être dans 5 ans –, une fois que le projet sera réalisé, il 335 est demandé de produire un bilan de ce qui a été observé effectivement. On est dans une démarche a priori, pour l'instant. On est, comme on dit, dans une démarche ex ante (avant que cela ne se fasse), et puis on aura à évaluer ex post, ce qu'il en reste.

Voilà sur les grandes raisons. J'en rajouterai une, qui n'est pas mentionnée ici, sur la dimension juridique ; c'est la dimension « contrainte budgétaire ». Tout le monde connaît, aujourd'hui, la situation 340 d'endettement national du pays. Et la question de la rareté des ressources publiques nous oblige à nous poser encore plus fortement la question de l'usage des fonds publics : quels sont les effets que l'on peut attendre de ces fonds publics dans leur usage ? Et quels sont, effectivement, les projets qui « maximisent » ou « optimisent » l'investissement public réalisé, en termes d'effets, en termes de projet favorable ; qu'en est-il de ce point de vue-là ? C'est donc une raison complémentaire. Et je crois 345 que tout le monde l'a compris, la contrainte de rareté, au-delà de la contrainte de rareté budgétaire, nous oblige à faire des choix. Le temps étant limité, nous n'avons pas l'éternité. L'espace étant limité, on est obligé de choisir. Et c'est effectivement ce qui fonde cette évaluation socio-économique.

Arrivons sur la question du « comment ? » Je vais présenter la méthode principale. Mais pour être honnête intellectuellement, il y a plusieurs méthodes qui existent. Mais la principale, qui n'est pas 350 exclusive, c'est la méthode que l'on appelle analyse coûts/avantages – une méthode qui est notée ACA. Je le mentionne juste dans cette introduction : vous avez aussi d'autres méthodes qui existent, qui sont un peu des méthodes multicritères, qui renoncent à valoriser des effets. Elle existe, elle est souvent utilisée. Elle présente des limites, ou des avantages. Je n'y reviendrai pas ; ce n'est pas l'objet, présentement, de la présentation. Mais en tout cas, cette méthode existe, à côté de la 355 principale méthode, qui est donc l'analyse coûts/avantages.

Ce que l'on va retenir de cette méthode est assez simple, dans sa philosophie, mais très compliqué à décliner. Et si l'on pouvait comprendre que ce n'est pas une boîte noire, ça vaut le coup effectivement de mettre les mains dans le cambouis, d'ouvrir la boîte et de comprendre comment sont calculés ces effets-là ; ce serait une bonne chose, à l'issue de cette séance.

360 Première démarche dans cette dimension, c'est d'évaluer ce que l'opérateur, qu'il soit SCNF Réseau, ou d'autres opérateurs – ce que je dis là est valable dans le cas présent, pour le nœud ferroviaire, mais cela peut se décliner sur d'autres projets. Mais qu'en est-il pour l'opérateur ? Quels sont ses gains, en termes de recettes, et qu'est-ce que cela va lui coûter ? C'est ce que j'ai mentionné sur l'évaluation des recettes et des dépenses pour l'opérateur. C'est un premier niveau ; on va l'appeler 365 « rentabilité financière ». Qu'est-ce qu'il en est de ce point de vue-là ; quels sont mes gains, quelles sont mes pertes ? Il va falloir que j'investisse, il va falloir que j'entretienne mes trains, il va falloir que je construisse des voies, il va falloir que je les entretienne. Je vais avoir des dépenses d'énergie. Donc, je vais essayer d'intégrer l'ensemble de ces éléments-là, au titre des recettes et des dépenses.

L'intérêt de la méthode, c'est d'aller au-delà. Ça, c'est ce que ferait n'importe quel opérateur, qu'il soit public ou privé ; il ferait cette première étape d'évaluation des recettes et des dépenses, pour lui-même. L'intérêt de cette méthode coûts/avantages, quand on l'envisage au niveau collectif, c'est de se dire : on va essayer de regarder ce qui se passe pour les autres catégories concernées – j'ai été

volontairement large de ce point de vue là –, les autres catégories impactées par le projet. J'en ai mis quelques-unes ; ce n'est pas exhaustif, mais j'en ai mis quelques-unes. À côté de l'opérateur, qu'en est-il des usagers ? L'utilisateur, c'est celui qui fait du domicile-travail, c'est celui qui vient visiter la ville en touriste, c'est celui qui rejoint son emploi, c'est celui qui vient s'implanter temporairement ici. Donc, l'ensemble des usagers. Là aussi, j'ai mis des points de suspension sur « quel type de trafic ? » Il y a du trafic existant, il y a du trafic qui est reporté : on peut avoir des projets qui développent du mode ferroviaire et qui vont capter du trafic qui était sur l'autoroute A7 ou l'autoroute A6. Il y a donc ce trafic-là, qu'il va falloir estimer. Et puis, il y a des gens qui ne se déplaçaient pas, et qui grâce à ce nouveau mode de transport, grâce à cette nouvelle facilité, vont désormais se déplacer ; c'est le trafic induit. Je dois dire que – peut-être que la SNCF nous en dira un peu là-dessus – c'est une des plus grosses difficultés ; c'est d'évaluer ce trafic induit. C'est d'évaluer la part de ceux qui ne se déplaçaient pas, parce que c'était coûteux, parce qu'en termes de temps, c'était compliqué, parce que c'était mal coordonné, et ainsi de suite, et qui désormais, face à cette nouvelle offre de transport, déclinée en termes de facilités, de temps de transport, de prix, et autres, vont se déplacer. Est-ce que c'est 10 % du trafic existant, est-ce que c'est 30 %, est-ce que c'est 60 % ? Est-ce que l'on double le trafic qui existait grâce à ce trafic induit ? Et puis, on ne s'arrête pas là, parce qu'il ne s'agit pas simplement de quantifier le nombre de personnes, même si c'est déjà un exercice qui n'est pas simple, c'est que l'on se dit que l'on va essayer d'évaluer le gain de temps qu'ils vont avoir. Par rapport à la situation précédente, combien de temps vont-ils gagner ? On pourrait donc évaluer le nombre de minutes, multiplié par le nombre de personnes concernées par le projet. Je ne vais pas entrer dans le détail, avec les millions et les milliards, mais on ne s'arrête pas là. Parce que l'on dit : tout ça, on va le monétariser. Le Président, tout à l'heure, parlait d'une valorisation, d'une monétarisation, sous la forme d'une valeur du temps. La valeur du temps, c'est le prix que sont prêts à payer les individus pour gagner du temps. Ça ne se décide pas Bellecour, c'est un marché qui n'est pas une construction de quelques chercheurs ; c'est observé sur la base des comportements individuels. Si vous voulez que l'on revienne sur les méthodes de détermination, on pourra y revenir, mais je les mentionne. Et l'intérêt de la démarche, c'est effectivement de se dire qu'avec les gains de temps que l'on a évalués, multipliés par les valeurs du temps, j'obtiens des euros, j'obtiens un surplus monétaire.

Et puis, ce surplus monétaire, je vais l'additionner avec d'autres choses ; ce qui va se passer pour les concurrents, et comment, en particulier, ils vont être impactés, eux aussi. Un projet ferroviaire, cela peut avoir des impacts sur des projets aériens ; cela peut avoir des impacts sur des projets autoroutiers. Et donc, les sociétés autoroutières, elles peuvent voir leurs recettes varier. C'est ce qui est mentionné aussi ici. Et donc j'ai mentionné aussi que l'on va essayer de s'intéresser à ce qui se passe sur ces autres concurrents – au sens large – et calculer leurs surplus.

Et puis, on ne s'arrête pas là. C'est aussi l'intérêt d'aller encore plus loin. On se situe dans une perspective collective, et l'on se dit – je l'évoquais tout à l'heure dans les coûts sociaux – : qu'en est-il du point de vue de l'environnement ? J'ai mis « environnement » parce que le terme est peut-être plus parlant que le terme d'externalité ou d'effet externe, quoi qu'aujourd'hui, avec les questions de réchauffement climatique, de développement durable, cette notion commence un peu à aller au-delà du cercle des chercheurs. Et donc, ces effets externes, on va essayer de les évaluer sur un plan quantitatif : en termes de quantité de CO² émis. Et puis on va essayer de valoriser cette tonne de carbone qu'on peut économiser grâce à un projet, et c'est ce que j'ai mentionné : « multiplié par des valeurs spécifiques », issues soit de décisions de l'État (des valeurs tutélaires) – je pourrai revenir un peu plus en détail là-dessus, si vous le souhaitez – ou des valeurs comportementales, de valorisations que vont faire les individus sur ces dimensions d'externalités négatives. L'intérêt, là aussi, vous l'avez compris, c'est qu'à la fin, j'ai des euros (l'ensemble), à la fois sur la première étape, pour l'opérateur, des éléments sur les usagers, des éléments sur les concurrents, et puis des éléments sur l'ensemble de ce qui touche à l'environnement, à la fois sur le plan local, et sur le plan plus global, puisque c'est aussi une des dimensions qui est envisagée aujourd'hui.

Tout cela est synthétisé dans les documents qui aident la prise de décision publique, je le dis, sur les valeurs, sur ces valeurs tutélaires, comportementales ; ce que l'on appelait le commissariat général du plan, qui est un organisme rattaché à Matignon, qui aujourd'hui est conseil d'analyse stratégique, et qui formule effectivement un cadre homogène sur ces valeurs-là, qui, je le répète, ne sont pas forcément que des valeurs tutélaires, mais qui peuvent être des valeurs comportementales.

À la fin, l'intérêt de la chose, c'est d'arriver à un surplus, c'est-à-dire une somme globale, en souhaitant que le surplus soit positif. C'est que quelque part, le projet que l'on va créer, avec les millions ou les milliards que l'on va mettre, au final, on espère quand même avoir un surplus collectif, même si l'opérateur peut y perdre de l'argent, même si l'État peut perdre de l'argent ; au global, que la collectivité s'y retrouve. Et c'est le principe de ce surplus global, qu'on est censé évaluer sur un plan collectif.

Quelques éléments complémentaires que je veux verser au dossier, parce que c'est important de comprendre que l'on ne travaille pas pour l'année prochaine ; on travaille pour 20 ans, 30, 40 ou 50 ans, sur les démarches. Donc, les estimations – je dis bien « estimations » – que l'on va produire, sur ce que seront les déplacements dans 20 ou 30 ans, les recettes commerciales, les dépenses que nous aurons, d'énergie et ainsi de suite ; la valeur que nous aurons dans 30 ans, il faut la ramener à aujourd'hui, puisque je vous l'ai dit tout à l'heure, il faut la comparer. Et là, on utilise un terme qui n'est pas dans le sens commun, qui est celui de l'« actualisation ». On dit souvent qu'actualiser, c'est « mettre à jour ». C'est un peu plus précis que ça. C'est déterminer la valeur présente de valeurs futures. 150 euros, dans 5 ans, ou 150 millions d'euros de recettes, dans 5 ans, combien cela vaut-il aujourd'hui ? C'est cette démarche qui est effectivement engagée sur le calcul économique, l'évaluation socio-économique. Et est traduite à travers ça une préférence pour le présent ou pour le futur. Plus mon taux d'actualisation est important, plus je manifeste une préférence pour le présent forte. À l'inverse, plus mon taux d'actualisation est faible, plus je manifeste une préférence pour le futur forte, et une préférence pour le présent faible.

Et puis, un élément que je verse également au dossier – on pourra y revenir si vous le souhaitez, il y a quelques transparents si vous le souhaitez, mais je ne veux pas être trop long pour laisser place au débat –, c'est l'un des enjeux de taille. Dans l'évaluation de projet, c'est d'évaluer le delta. C'est la variation. Essayons de nous dire : j'ai une situation de référence, que je vais bâtir avec des hypothèses, avec des éléments de variables endogènes, de variables exogènes qui peuvent varier. Pour être très clair dans mon propos : quelles seront les localisations des emplois, dans 20 ans, dans la ville de Lyon, indépendamment du nœud ferroviaire lyonnais et des projets associés à cela ? Quel sera le nombre de personnes localisées dans tel ou tel quartier ? Seront-elles effectivement à l'est, ou à l'ouest ? Dans quelles proportions ? Est-ce qu'il y aura un phénomène d'étalement urbain, de force centrifuge à l'œuvre sur la dispersion de l'habitat ? Ou est-ce qu'au contraire, tout le monde sera revenu dans la partie centrale de la ville, où l'on aura des niveaux de densité très élevés ? Ça, c'est indépendamment du projet. Et c'est ce que l'on appelle la situation de référence – on dit, en anglais : visual as usual. C'est-à-dire : si je ne faisais rien, la ville continue à vivre, il y a des projets qui se font ; qu'est-ce qu'il en est ? Et tout l'enjeu, pour nous, dans le calcul économique, dans l'évaluation socio-économique, c'est de fixer cette situation de référence pour les 20 ou 30 prochaines années – vous voyez la difficulté de l'exercice – et de se dire : le projet que l'on va faire, en quoi va-t-il modifier la situation de référence ? Donc, par rapport à la situation de référence, est-ce que le gain de temps que je vais pouvoir générer d'une minute sur les déplacements quotidiens, multiplié par les 5,5 millions de déplacements quotidiens que j'ai sur la Métropole de Lyon, va jouer sur le mode de transport choisi, à relativement court terme ? À moyen terme, est-ce que la localisation des individus va se retrouver modifiée ? Et donc, c'est bien sur ce delta – et j'insiste là-dessus : sur la variation par rapport à la situation de référence – que les choses se passent. D'où l'importance de bien préciser le contenu, les hypothèses prévalant, les variables qui sont retenues dans la situation de référence, puisque c'est le point de comparaison que l'on va retenir avec notre nouveau projet. Ce n'est pas dire combien je vais avoir d'individus qui se déplacent dans 50 ans, c'est : combien se déplaceraient aujourd'hui, sans ce projet-là, et combien se déplaceront demain avec ce projet-là ? Et d'évaluer le delta entre les deux. Je vois que la SNCF sourit, voyant les difficultés que cela représente – et je les comprends bien – par rapport à ça.

Je reviendrai, si vous le souhaitez, sur les questions de l'actualisation. J'ai prévu quelques transparents, y compris sur ces dimensions-là. Je synthétise pour ne pas être trop long, et laisser place au débat.

J'ai synthétisé à travers cette dimension-là. Premier niveau que l'on va évaluer, et qui est un élément essentiel. Le débat public c'est aussi cette dimension-là. Tout à l'heure, on parlait de quantification : il s'agit effectivement, à un moment, de passer sur cette phase-là ; c'est de se dire : pour l'opérateur, qu'en est-il en termes de rentabilité financière ? C'est la première colonne de gauche, que j'ai

mentionnée. Donc, on s'intéresse à un opérateur public, ou un opérateur privé. On s'intéresse aux flux monétaires que j'évoquais tout à l'heure. On évalue les frais financiers : j'investis, j'emprunte de l'argent. Je m'endette sur les marchés. Donc, je vais calculer toute cette dimension-là. J'ai effectivement indiqué qu'ici, on raisonnait en euro courant – c'est ce que fait un opérateur. Et puis on va calculer – que ce soit un opérateur public ou privé, mais dans le cas présent c'est plutôt un opérateur public – ; c'est de se dire : je vais sortir quelques indicateurs tout à fait essentiels, qui nous permettront – j'évoquais tout à l'heure mes critères homogènes – de comparer les projets. Et l'on parle d'une valeur actuelle nette (une VAN). On calcule un taux de rentabilité interne ; c'est, pour être simple, le taux d'actualisation qui annule la VAN. Est-ce que je me situe à 1 %, ou 2 % de rentabilité ? Comprenez bien : il ne s'agit pas de nourrir les spéculateurs de Wall Street ; il s'agit de voir quelle est l'utilité du projet. Quelle est l'efficacité économique et sociale que cela représente, pour l'opérateur ? Et puis on calcule – je l'ai mentionné – des choses sur fonds privés, des valeurs sur fonds privés, et puis un taux de rentabilité privé, sur fonds privés, là aussi : des choses tout à fait classiques, que l'on analyse en économie financière tout à fait traditionnellement.

Et puis, je vous l'ai dit, l'intérêt de la méthode est sur la colonne de droite ; elle vise effectivement à avoir une évaluation socio-économique. Donc, quelle est l'utilité sociale ? L'utilité sociale, comprenons-la comme tout à l'heure : l'utilité collective, l'utilité globale, dans cette dimension qu'évoquait la loi dans son article 14. Quelle est l'efficacité économique et sociale de l'opération ? C'est la puissance publique, ce sont tous les agents qui sont concernés. On évalue des flux monétaires réels. Je vous l'ai dit : on valorise des éléments qui n'ont pas forcément de valeur intrinsèquement. On est sur une démarche de monétarisation – c'est ce qui est mentionné ici. Et puis, on raisonne en euros constants, parce qu'effectivement, vous l'avez compris, on va essayer d'actualiser à une date donnée – qui n'est pas forcément la date de mise en service. Je n'entre pas dans le détail, peut-être que l'on reviendra là-dessus avec la SNCF tout à l'heure, sur cette dimension-là. Et puis on calcule quelques indicateurs. J'en ai mentionné quelques-uns : le bénéfice net actualisé (BNA). Le bénéfice, vous l'avez compris : est-ce que mon bénéfice est positif ou négatif, pour l'ensemble de la collectivité ? J'ai mentionné quelque chose qui est le pendant du TRI, c'est-à-dire le taux de rentabilité socio-économique, pour l'ensemble de la collectivité. Est-ce que le projet que l'on a a un TRE positif ? Est-ce qu'il a un TRE supérieur au taux d'actualisation ? Est-ce qu'il a un TRE à deux chiffres ? Ou est-ce que le fameux TRE que nous pouvions avoir, emblématique, sont derrière nous, et qu'aujourd'hui, les projets à venir – peut-être l'hypothèse de rendements d'échelle décroissants – ne se traduisent que par des TRE décroissants. Juste pour bien comprendre cela : quand on faisait l'évaluation sur les projets TGV – ce n'est pas le nœud ferroviaire –, le projet sud-est Lyon – Paris avait un TRE à 27 %. Vous voyez l'intérêt que cela représentait. Effets externes : non valorisés à l'époque. Aujourd'hui, les projets que l'on mène sur des projets ferroviaires, sur les TRE : 7, 6, 8 %, et encore, en allant valoriser des externalités (la tonne de carbone et autres) assez fortement. Je verse aussi cet élément-là.

Et puis, un indicateur tout à fait intéressant – je le dis parce que le LAET est à l'origine de cet indicateur, dans les circulaires de l'État –, c'est le bénéfice brut actualisé, rapporté à l'investissement. On peut le compléter, au niveau de l'investissement : je mets 100 millions, qu'est-ce que je récupère en bénéfice, d'un point de vue collectif ? Et complémentaiement à celui-là, il n'est pas mentionné ici, mais il est aussi sur la circulaire de l'État : c'est par euro public investi. Pour un euro équivalent public investi, via la collectivité, via l'État, quel est le bénéfice que je récupère ? Quel est le niveau du bénéfice brut actualisé, c'est-à-dire ramené à la date d'aujourd'hui, sur mes recettes futures, mes effets futurs, mes avantages futurs, mes coûts futurs ? Qu'est-ce que cela veut dire aujourd'hui ? Voilà. C'est ce que l'on voulait modestement présenter dans cette introduction. Après, si vous souhaitez qu'on revienne sur des points plus précis, n'hésitez pas. Mais en tout cas, c'est la démarche qui est suivie aujourd'hui, dans tous les projets d'évaluation socio-économiques, non seulement pour l'opérateur, mais de s'intéresser à l'ensemble de la collectivité et de valoriser ces effets-là, positifs ou négatifs, dans ce que j'évoquais : l'analyse coûts/avantages. Je vous remercie.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup de cette présentation. L'exercice, pour SCNF, va être redoutable : comment allez-vous décliner tous ces éléments au travers du nœud ferroviaire lyonnais. Et puis, à la suite de la présentation, on passera aux interventions du public. À vous l'exercice de haute voltige.

Lionel COLLOMBIER, Expert socio-économie – SNCF Réseau

Bonjour à tous. Je suis Lionel COLLOMBIER, responsable des études socio-économiques à la Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes de SCNF Réseau. Je vais coprésenter ces éléments avec Jérôme FERRY, qui est à ma gauche, du bureau d'études SETEC. Notre présentation est plutôt orientée pour les personnes non initiées ; donc, il n'y a pas de jargon (VAN, TRI, etc.). Mais on pourra vous donner des éléments, s'il le faut. Je voudrais également souligner le fait que nous sommes au stade des préétudes fonctionnelles du projet, donc avant les études préliminaires, avant les études d'avant-projet et les études pour les dossiers d'enquête publique. Les résultats que l'on va vous présenter sont donc à considérer comme des tendances, un éclairage, de premiers résultats provisoires en quelque sorte. Ne les prenez pas comme un bilan complet, quasi définitif. Autre précision aussi, par rapport à ce qui a été dit : nous présentons le bilan socio-économique pour la collectivité, du projet. Il ne s'agit pas de l'analyse dite financière.

Ce graphique vous montre le principe général d'un bilan socio-économique. En quelques mots, il s'agit de mettre en balance les coûts et les avantages générés par un projet : à la fois tout ce qui est directement monétaire, mais aussi, comme on l'a vu, ce qui est monétarisable ; c'est-à-dire des valeurs, des quantités que l'on peut transformer en monnaie, en euro. Exemple : le temps gagné, que l'on peut transformer en euros.

Sur ce graphique, vous avez une chronique temporelle avec trois grandes périodes. Une première période avant la mise en service du projet. C'est la partie gauche, où vous voyez que l'on a uniquement des coûts, qui correspondent aux dépenses d'investissement : travaux, achat de matériels roulants, puisque l'on parle de projet ferroviaire. On est donc entièrement dans le négatif.

Ensuite, à partir de la mise en service, vous avez des coûts et des avantages. Les coûts correspondent chaque année, en gros, à tout ce qui est nécessaire pour exploiter le réseau et les services mis en place. Des coûts qui concernent donc le gestionnaire des infrastructures SNCF Réseau, et aussi les transporteurs et les autorités organisatrices qui subventionnent les services. À côté de cela, vous avez – fort heureusement – des avantages, qui sont générés dès la première année. On va vous les présenter en détail un peu plus tard. Des avantages qui concernent essentiellement les usagers du train. Chaque année, on a une chronique comme cela. En théorie, il faudrait que le calcul se fasse jusqu'à l'infini, ou du moins jusqu'à la fin de la durée de vie de toutes les composantes du projet. Pour des raisons pratiques et calculatoires, on s'arrête au bout d'un certain temps. C'est le trait noir que vous voyez : fin de la période d'analyse. En fait, on prend en compte, au-delà de cette période, tout ce qui pourrait être généré, jusqu'à l'infini. Il y a des formules mathématiques qui permettent de le calculer ; c'est ce que l'on appelle la valeur résiduelle d'un investissement. Cela correspond, en quelque sorte, à la valeur à laquelle on pourrait revendre le projet à ce moment-là – sachant que l'on est à des échéances très lointaines. Cette valeur résiduelle, évidemment, est positive, en tout cas pour les projets ferroviaires, dans la plupart des cas.

Vous voyez donc que l'on a des avantages, en vert, des coûts, en rouge. Et quand on additionne tout cela, après avoir actualisé les montants, comme on l'a vu, pour tenir compte d'une certaine préférence pour le présent, on obtient un chiffre qui est soit positif, soit négatif. Si ce chiffre est positif, cela veut dire que le projet est rentable pour la collectivité. S'il est négatif, cela veut dire que le projet n'est pas rentable.

Pour procéder à ces calculs, on s'appuie sur trois documents de cadrage, qui vont vous montrer que tout cela est très normé, finalement. Et que tous les projets sont évalués quasiment avec strictement les mêmes hypothèses.

Le premier document, c'est l'instruction ministérielle du 16 juin 2014 (dernière instruction en vigueur), qui fixe le cadre et les grands principes de l'évaluation des projets de transport. Cette instruction ne traite pas que du bilan socio-économique ; elle traite aussi de l'évaluation en général des projets, avec notamment les critères qualitatifs. Ensuite, en accompagnement de cette instruction, il y a une note technique ministérielle, qui date du 27 juin 2014, et un ensemble de fiches outils (une bonne trentaine) associées à cette note, qui indiquent, en gros, trois choses. D'une part, les valeurs prescrites (dites « tutélaires ») à appliquer pour monétariser un certain nombre d'effets. Ce sont des valeurs obligatoires, en quelque sorte. Par exemple, pour valoriser le temps gagné, pour valoriser les gains en matière de sécurité routière, pour valoriser la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre (tonnes de carbone), etc. Donc : valeurs prescrites.

590 Ensuite, il y a une série de valeurs indicatives, qui sont recommandées, et pas obligatoires, qui viennent en complément des valeurs prescrites, notamment pour monétariser certains effets tels que le confort et la fiabilité. Donc, ce sont des choses que l'on prend en compte, maintenant, dans les bilans, surtout quand on en est à un stade assez avancé, puisque cela nécessite des études approfondies. On ne peut pas prendre en compte les gains en matière de fiabilité s'il n'y a pas
595 d'études d'exploitation très détaillées, qui permettent déjà d'évaluer ces gains avant de les monétariser. Cette note technique et ces fiches outils précisent également les indicateurs de rentabilité que l'on doit calculer et présenter pour tous les projets. Pour la petite histoire, le fameux TRE (taux de rentabilité socio-économique) n'est pas demandé par l'instruction de 2014. Mais elle était demandée auparavant, et sera bientôt de nouveau demandée, dans la nouvelle version de
600 l'instruction. Vous voyez que les temps changent.

Il faut savoir que l'indicateur principal d'un bilan socio-économique, c'est ce que l'on appelle la valeur actuelle nette socio-économique, c'est-à-dire le différentiel, tout simplement, entre le coût et les avantages générés par le projet.

605 Enfin, nous avons un troisième document, interne à SNCF Réseau, qui s'applique à tous les projets de SNCF Réseau, donc à tous les projets ferroviaires, qui comporte un certain nombre d'hypothèses complémentaires et qui est très utile, puisqu'il permet d'avoir une évaluation homogène, pour tous les projets de la SNCF. Donc, on cite quelques exemples d'hypothèses complémentaires. Par exemple, tout ce qui concerne l'évolution du prix des billets de train, les coûts d'entretien du réseau, les coûts d'exploitation des trains ; ce sont des éléments qui ne figurent pas dans les notes ministérielles et que
610 SNCF Réseau a évalué et demande d'appliquer pour chacun des projets qui sont étudiés. Donc, tous les projets ferroviaires sont évalués sur les mêmes bases, et le projet NFL Long Terme, bien évidemment.

Je laisse la parole à Jérôme, qui va vous détailler les principaux éléments qui ont été valorisés pour le projet NFL Long Terme.

615 **Jérôme FERRY, SETEC**

Merci. Effectivement, on va détailler les différents éléments qui ont été cités par monsieur PÉGUY tout à l'heure, pour le cas concret du NFL. Le premier élément à valoriser, c'est bien sûr le montant de l'investissement d'infrastructure à réaliser. Ensuite, les coûts d'entretien, de maintenance,
620 d'exploitation de l'infrastructure nouvelle qui est créée. On va valoriser également les coûts d'exploitation des nouveaux services ferroviaires qui sont mis en place, ainsi que les subventions des autorités organisatrices pour exploiter ces services. On va ensuite avoir des économies d'exploitation, mais aussi des pertes de recettes, pour les autres modes, que ce soit la voiture, l'avion, les autocars. Et puis, l'élément fondamental, essentiel et principal, vous le verrez, ce sont bien sûr les avantages procurés pour les usagers.

625 Dans les projets de transport, la principale composante, en général, c'est le gain de temps. On fait un projet de transport pour gagner du temps. Dans le cas du NFL, en fait, on fait un projet non pas tellement pour gagner du temps, mais pour avoir plus de fréquence, pour avoir plus de trains. Donc, on va avoir un calcul qui va nous permettre de valoriser cet effet fréquence – donc l'augmentation de la fréquence. Avoir un train tous les quarts d'heure, plutôt qu'un toutes les demi-heures ; finalement,
630 c'est du temps d'attente du train en moins, quelque part. Et donc, cela se valorise aussi un peu avec la valeur du temps, au final.

Comme l'on va reporter des véhicules depuis la route vers le ferroviaire, on va avoir un peu de décongestion de la route. Cela se valorise également, même pour les usagers qui restent sur le mode routier. On va avoir ensuite ce qui est externalités, dont on parlait tout à l'heure, notamment pour la
635 réduction de la pollution atmosphérique, liée toujours au report modal depuis la voiture et l'avion – surtout la voiture.

Et puis, les avantages pour la puissance publique. On y intègre l'amélioration de la sécurité routière, puisque moins de véhicules sur les routes, c'est moins d'accidents. Donc, cela se valorise également. La diminution des gaz à effet de serre. Moins de véhicules sur les routes, moins de trajets en avion :
640 ce sont des économies de CO². Et cela se valorise également avec un prix donné à la tonne de CO² émise. Et puis, enfin, pour la puissance publique, il y a aussi les variations de taxes, qui sont perçues entre les différents modes.

Voilà donc les différents éléments valorisés. À ce stade des études, comme le disait Lionel, on est dans un stade très amont. Il y a donc certains éléments qui n'ont pas pu être valorisés à ce stade et qui pourront l'être, peut-être, dans les phases ultérieures. Je pense aux effets sur le bruit, par exemple. Je pense à d'éventuels effets sur la régularité des trains. Si l'on gagne en régularité, les nouvelles instructions ministérielles donnent des outils un peu compliqués, qui nécessitent beaucoup de données et donc des études approfondies, pour valoriser éventuellement un gain de régularité des trains que l'on pourrait avoir sur le projet. Et éventuellement aussi des gains de confort que l'on pourrait peut-être valoriser, mais là il faudra avoir aussi des hypothèses très fermes sur les types de matériels roulants, etc. Par exemple, si l'on avait des voyageurs qui, sans le projet, voyagent debout dans leur train, et, avec le projet, voyagent assis, on pourra également peut-être les valoriser. Voilà. Tout cela pour vous dire qu'à ce stade, on a ces éléments-là, et qu'il y a d'autres éléments qui, dans le cours de l'approfondissement des études, pourront être ajoutés. À ce stade, on est plutôt sur une approche conservatrice, prudente, de l'évaluation.

Lionel COLLOMBIER, Expert socio-économie – SNCF Réseau

Voilà. En quelque sorte : un bilan a minima des effets du projet. Qu'est-ce que cela donne globalement, dans un premier temps ? On rappelle que ce sont de premières tendances à confirmer. Pour l'option en surface, la moins chère, on aurait a priori un bilan positif ; donc, globalement, des avantages supérieurs aux coûts sur l'ensemble de la durée de vie du projet. Là, on parle de la VAN (valeur actuelle nette socio-économique) ; on appelait cela aussi, autrefois, le bénéfice actualisé.

Pour l'option en souterrain, en revanche, le bilan serait négatif, pour deux raisons, et uniquement deux raisons, si j'ose dire (puisque n'oubliez pas que les hypothèses de desserte de service sont identiques pour les deux options). On n'a pas de différence par rapport au nombre de trains dans le NFL. Mais pour l'option en souterrain, on a deux phénomènes ; d'abord, un coût de réalisation beaucoup plus élevé : +56 % (ce n'est pas rien) et d'autre part, un temps d'accès des voyageurs à la gare souterraine, qui est à plus de 30 mètres de profondeur, qui, mécaniquement, se traduit par des pertes de temps, par rapport à l'option en surface. Des pertes de temps certes relativement faibles, mais multipliées par des millions de voyageurs annuels. Du coup, on a un petit peu moins de fréquentations, globalement, sur l'ensemble des trains. Et en plus, cette pénalité de temps, qui contribue au fait que le bilan soit négatif. Mais vous allez voir dans le graphique suivant que c'est surtout le coût d'investissement qui pèse.

Jérôme FERRY, SETEC

Pour détailler un peu ce que vient de dire Lionel, sur les différents postes de valorisation qu'on a évoqués tout à l'heure. Vous voyez, ici, on a fait deux histogrammes : un pour l'option en surface, et un pour l'option en souterrain. Et vous avez les différents postes du bilan. L'unité, ce sont des millions d'euros actualisés à l'année précédant la mise en service. Donc, quand on met un -4 000, ça veut dire -4 milliards d'euros actualisés. Vous avez les barres rouges qui sont l'investissement. Là, on voit très bien, tout de suite, que vous avez, dans l'option en surface, un investissement qui est beaucoup plus faible que dans l'option en souterrain, pour (de l'autre côté) des sommes d'avantages qui vont être presque les mêmes, et qui sont même – comme le disait Lionel – légèrement inférieures dans l'option en souterrain, à cause de ces temps d'accès un petit peu allongés.

Donc, vous avez un cas (le cas en surface), où vous voyez que vous avez un équilibre entre ce qui est négatif (les coûts) et ce qui est positif (les avantages), et même un bilan qui, à la fin, est très légèrement positif, puisque finalement, les avantages vont être légèrement supérieurs aux coûts. Et donc, un bénéfice net actualisé positif. Et dans l'autre cas, vous avez les mêmes avantages, mais vous avez une fois et demie les coûts en plus, et donc là, vous n'arrivez plus à compenser le coût par les avantages.

Si l'on décompose les différents avantages, vous voyez que la principale composante de ces avantages, ce sont les avantages pour les usagers (ce que l'on appelle le « surplus des usages » ; ce qu'ils vont gagner grâce à l'amélioration du service ferroviaire, des trains plus fréquents, et plus de desserte). Le deuxième poste important – les autres sont un petit peu plus marginaux –, c'est, dans le bilan de la puissance publique, et notamment dans le bilan de la puissance publique, l'effet des tonnes de CO2 évitées, donc la valorisation des tonnes de carbones en moins, émises grâce au report modal qui est lié au projet. Ce sont donc les deux principaux moteurs économiques du bilan

pour la collectivité. Et l'on voit donc que dans un cas, on arrive à dépasser les coûts, et dans l'autre cas, on n'y arrive pas.

Lionel COLLOMBIER, Expert socioéconomie – SNCF Réseau

700 Juste un complément : dans le bilan des usagers, en fait, quand on le décompose – et c'est le cas pour tous les projets ferroviaires –, les principaux bénéficiaires sont les voyageurs existants ; ceux qui prennent déjà le train en l'absence du projet, qui sont extrêmement nombreux sur le NFL. Ce sont eux qui profitent avant tout du projet et des gains de fréquence en particulier. Le report modal, évidemment, n'est pas négligeable. Mais ce n'est pas ce qui constitue la principale composante du bilan. Ça, c'est un constat pour tous les grands projets ferroviaires.

705 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

710 Très bien. Merci de cette présentation à deux voix. Vous avez la parole, pour ceux qui le souhaitent. Compléments, nos intervenants, s'ils le souhaitent aussi. Et tout un chacun, même si le sujet est un peu complexe pour tout un chacun. Mais cela me paraissait intéressant que l'on ait cette approche, ne serait-ce que comparative ; c'est le point sur lequel on voulait insister un petit peu pour comprendre. Monsieur.

Jérôme REBOURG, FNAUT – ADTC

715 Sur la dernière affirmation que je viens d'entendre, je pense que les voyageurs sont effectivement les premiers bénéficiaires, mais ce sont aussi tous les autres qui vont profiter de plus d'usage du train. Donc, normalement, le gain est atteint. On a des courbes de progression importantes avec de nouvelles infrastructures ; ce ne sont quand même pas simplement les usagers, mais ce sont les riverains, la diminution de la pollution, qui bénéficie à tout le monde. Je pense qu'il ne faut pas oublier cela.

720 Autre chose, aussi. Mon propos, ce n'est pas entre la gare souterraine et en surface, mais plutôt sur les études coûts/avantages globales des infrastructures. Pour ma part, je suis un peu sceptique sur ces grandes études-là. Je prends juste un exemple entre la Suisse et l'Italie. En début d'année, le ministre italien des Transports a publié une étude qui affirme que les grands projets ferroviaires, comme le Lyon – Turin, sont fortement déficitaires, principalement à cause de la perte de recette sur les carburants et sur les péages des autoroutes. À l'inverse, l'an dernier, le gouvernement suisse a aussi publié une étude sur ces énormes investissements dans le ferroviaire, qui sont certainement les plus importants en Europe, qui indiquait qu'ils étaient très très rentables pour la Suisse, à cause de la diminution de la pollution, des accidents et de la congestion routière. Donc, je pense que c'est suivant l'endroit où l'on met les curseurs des externalités et des coûts, des reports, que l'on peut faire varier les projets complètement dans le positif ou dans le négatif, suivant ce que l'on veut. Donc, l'étude économique, c'est peut-être bien ; mais c'est à relativiser, et je pense que c'est surtout un choix de société.

Pierre-Yves PÉGUY, Directeur du LAET

735 Je réagis un petit peu en disant : « on peut être sceptique » ; en disant : « c'est hyper technique, c'est une boîte noire » ; « d'où sortent les valeurs ? ; c'est l'œuvre de quelques technocrates ou de quelques chercheurs qui n'ont que ça à faire, de travailler sur la valeur du temps, et ainsi de suite... » Les exemples que vous donnez (la Suisse et l'Italie) montrent bien l'importance d'avoir quelque part un cadre de comparaison. Il y en a un qui va vous dire : « moi, je vous dis que sur les recettes fiscales que j'ai sur l'essence, j'ai plus de pertes liées à un projet comme cela ». Mais il ne fait pas l'évaluation socio-économique. Il s'arrête à ce que perd l'État. Il dit : « je perds effectivement, et je vois, moi, en tant que ministre des Finances, que du point de vue de l'opérateur, ce n'est pas terrible pour moi ».

740 Votre propos est tout à fait intéressant pour cela, parce que la Suisse, elle dit : « moi, je valorise les gains sur l'environnement » ; ce que propose de faire très modestement, humblement, l'évaluation socio-économique. Et c'est cela son enjeu. L'aspect technique – il ne faut pas être rebuté par cette dimension-là – c'est de dire, à la fin : « vaut-il mieux avoir des recettes fiscales en moins, et des tonnes de carbone en moins ? ». Et comment valorise-t-on l'une par rapport à l'autre ? Pas en pipant les dés, pas en donnant des valeurs pour arriver à faire en sorte que la VAN soit positive ; ça, c'est le chef cuisinier qui fait cela dans une cuisine lyonnaise, mais ce n'est pas, effectivement, le propre des évaluations socio-économiques. C'est justement pour dire : « quand je fais ma colonne "coûts", du point de vue des pertes que je peux avoir, des coûts d'entretien, des coûts d'investissement... » Bien

750 sûr que ce n'est pas immédiat à calculer. Savoir quel sera le prix du kilowattheure dans 30 ans, cela suppose effectivement de faire des hypothèses, très clairement. Mais ce n'est pas parce que la difficulté existe que l'on doit renoncer à cette démarche-là, d'évaluer des projets en termes de coûts, et des projets en termes d'avantages, pour l'opérateur, mais aussi pour la collectivité.

755 Le temps est aussi venu de se dire que quand on met un peu d'argent : quels sont les effets que l'on peut avoir, pas simplement pour celui qui le fait, mais pour la collectivité ? Vous l'avez dit : c'est un choix de société. La société, elle se pose la question de se dire : j'ai des ressources qui sont en quantité limitée, j'ai de l'espace en quantité limitée, j'ai un temps limité. Si l'on avait l'éternité devant nous, nous n'aurions pas à choisir le moyen de transport que l'on utilise. On n'aurait pas à choisir le lieu où l'on habite. On n'aurait pas à choisir, quand on part en vacances, quel mode de transport on retient. C'est parce que l'on est soumis à cette contrainte de rareté, qu'elle soit budgétaire, temporelle, 760 ou spatiale, que l'on est obligé de choisir.

Alors, de deux choses l'une. Soit on le fait au dé, à la pièce : pile, je dégage les 10 milliards ; face, je ne fais pas le projet. Dans l'état actuel des connaissances, des investissements qui sont réalisés sur le plan intellectuel, je pense que l'on peut aller au-delà de la pièce jetée en l'air, et se donner quelques 765 outils, avec les limites qui existent. Il ne s'agit pas de dire que c'est sur cette base-là que la décision sera prise. Je pense que l'on a suffisamment insisté sur le fait que c'est un outil d'aide à la décision – mieux que le doigt mouillé, mieux que la pièce jetée en l'air, mieux que l'affaire du dé ou du poker. Surtout quand on est sur des projets qui sont sur des niveaux à 1, 2, 3 ou 10 milliards. Vous évoquiez Lyon – Turin : 15 milliards d'euros. 15 milliards d'euros, c'est 190 fois le budget de la Métropole lyonnaise. Est-ce que l'on dit, aujourd'hui : on se lance pour un projet qui va engager les 30 770 prochaines années ou les 40 prochaines années ? Vous avez compris le sens du discours, moi, je plaide pour que l'on se dise : « un choix de société ? » « Oui, éclairons-le, le choix de société. Éclairons-le avec les outils, les limites... Discutons les hypothèses, traduisons effectivement les discussions sur la valeur du temps, sur la valorisation des tonnes de carbone. » L'État a déjà fait des choix. Quand aujourd'hui, son taux d'actualisation est passé de 8 à 4,5 %, il a manifesté une 775 préférence pour le futur. Quand autrefois, l'État avait un taux à 8 %, il y avait une préférence plus forte pour le présent. En abaissant cette dimension-là, il traduit effectivement une préférence pour le futur, et il dit : « aujourd'hui, les effets que j'aurai dans 20 ans, dans 30 ans, du point de vue des tonnes de carbone, qu'est-ce que cela vaut aujourd'hui ? »

780 Si je peux revenir sur mon transparent, pour illustrer mon propos. Regardez ce qu'il en est ici, sur cet exemple-là, très simplement. Ne prenez pas peur ; c'est parce qu'il y a quatre courbes. Ça, c'est l'axe du temps. Imaginez : là, c'est 100 ans (le siècle). Nos enfants, nos petits-enfants ; voilà grosso modo l'horizon temporel. On n'est pas là-dessus, effectivement, sur ces projets-là, mais j'ai volontairement mis tout cela sur la dimension séculaire, prenant en compte le long terme. Ce sont aussi les enjeux 785 qui valent le coup. L'enjeu, ce n'est pas demain ; ce sont les 30 prochaines années, on le sait bien, sur les questions du développement durable. Et puis, vous avez, représenté ici, les différentes valeurs de « 100 » (mettez 100 millions d'euros, 100 millions, 100 milliards, peu importe). Combien valent les valeurs que j'obtiens, dans 100 ans ? Combien valent-elles aujourd'hui ? Je le lis avec vous : 100 euros dans 100 ans, cela vaut 90,5 euros aujourd'hui. Quand j'actualise avec un taux d'actualisation à 0,1 % – cette préférence pour le présent –, cela veut dire que si je fais des économies de carbone 790 dans 100 ans, qui sont évaluées à 100, cela vaut encore 90, quand j'actualise aujourd'hui. Si je faisais le même exercice, en disant : « ces 100 que j'ai dans 100 ans, combien cela vaut-il aujourd'hui, quand j'actualise, quand je fais ma VAN ? ». Cela vaut 0. Quand j'actualise à 10 %, cela vaut 0. Et je peux même vous dire que même à 40 ans, cela ne vaut plus que 2,2 euros. D'où l'intérêt, là aussi, quand l'État manifeste une préférence pour le futur ; cela se retrouve dans le taux d'actualisation. Et un taux 795 d'actualisation à 4, ou à 4,5, vous l'avez compris, ce n'est pas tout à fait la même valeur qu'à 10. Ça, c'est un élément qui est intéressant. Au-delà de savoir, une fois que je me suis donné cette valeur-là, je compare les projets. Je retiens le même taux d'actualisation. Qu'en est-il sur un projet ferroviaire ? Qu'en est-il sur un projet ferroviaire à Lyon, à Bordeaux, à Paris, et ainsi de suite ? Qu'obtient-on ? Et j'ai pris cet exemple-là d'actualisation, qui illustre bien ce que l'on peut faire en termes de prise de 800 décision. La valeur, ce n'est pas un lapin tiré d'un chapeau. C'est effectivement cette dimension-là qui est retenue, discutée, retenue après ; et puis on a un thermomètre commun, et l'on mesure avec ce thermomètre commun l'utilité, l'efficacité économique et sociale de l'opération.

Jean SARAILLON – Sauvegarde de la Vallée de Francheville – DARLY

805 Je suis de la DARLY. On appartient à la FNAUT, aussi. Et je suis d'une association locale, du côté de Francheville. J'ai été membre de la *[inaudible]* du Rhône, et donc je connais un petit peu les problèmes. Ils ont changé de nom, mais le LAET, je les connais aussi – et monsieur BERNADET aussi.

810 En fait, le problème, c'est le choix. Quel est le taux ? Pourquoi choisit-on 5 ? Implicitement, vous retombez sur un problème politique. C'est-à-dire : quel est le bon choix ? Quel est le bon choix ? Pourquoi prend-on 5 ? Vous dites qu'ils l'ont rabaissé. Effectivement, cela permet plus d'investissement ; c'est ce que j'ai compris.

Pierre-Yves PÉGUY, Directeur du LAET

815 C'est une bonne question que vous posez là. Là aussi, comprenons bien que ce n'est pas un lapin tiré d'un chapeau. Pourquoi le 5 a-t-il été retenu ? C'est un débat un peu technique, mais qui a son intérêt. L'objectif, quand l'État réévalue le taux d'actualisation, il intègre notamment l'évolution sur les taux d'intérêt, et plus précisément sur la rareté des fonds publics.

Jean SARAILLON – Sauvegarde de la Vallée de Francheville – DARLY

Mais vous ne l'avez pas dit, ça.

Pierre-Yves PÉGUY, Directeur du LAET

820 Si vous voulez qu'on en parle, j'ai 25 transparents. C'est un élément que l'on présente, si vous le voulez. Il n'y a pas de problème. Vous venez faire le Master ; on a 350 heures de cours. Rassurez-vous, j'ai 25 transparents, si vous les souhaitez, avec toutes les formules. Ce que je vous dis simplement : ce n'est pas l'objet en tant que tel. L'objet, c'est d'illustrer ce qu'il en est. On intègre dans cette dimension-là la rareté des fonds publics. Et donc l'un des critères qui sont choisis. « Taux d'actualisation » n'est pas égal à « taux d'intérêt », mais on intègre le fait que quand l'État investit, il n'investit pas forcément, effectivement, avec le même taux d'intérêt, quand il emprunte. Et donc, on intègre dans cette dimension-là, cette dimension dans le taux d'actualisation. C'est l'un des facteurs qui va jouer sur la rareté des fonds publics, et associé à un taux d'intérêt. Et je dis bien : « n'en concluez pas que le taux d'actualisation est égal au taux d'intérêt ».

830 Donc, quand l'État choisit de réviser son taux d'actualisation, c'est aussi parce qu'il se dit que la tonne de carbone qu'il a, quand il a un projet qui génère une tonne de carbone, dans 100 ans, cela vaut 0 dès la trentième année, ou la quarantième année. Par contre, si l'on a une perspective de développement durable, je valorise des effets positifs, et je vois que lorsque mon taux d'actualisation est plus faible – effectivement, quand je le vois évoluer à 0,1 ou à 1 % – qu'il y a encore une valeur positive. Autrement dit, dans le calcul de la VAN, je vois que du côté des avantages, dans la fameuse balance, j'ai cet élément-là.

835 Mais n'en concluez pas que l'État se donne des outils pour trouver le résultat qu'il veut. Ce n'est pas téléologique. Ce n'est pas orienté dans cette dimension-là. C'est effectivement cette valeur-là qui est retenue et sur cette base-là, on se donne un thermomètre commun. Bien sûr qu'il y a une dimension normative ; les directives interviennent.

840 J'insiste sur un autre point. On a parlé de valeurs tutélaires – les valeurs que l'État peut se donner : le coût du mort, qui va être effectivement intégré. Il y a une dimension de valeur tutélaire. Mais, encore une fois, valeur tutélaire ne veut pas dire que c'est indépendant d'une valorisation comportementale. Les valeurs sur le coût du mort renvoient aussi à ce qui est délivré par les tribunaux, lorsqu'il s'agit d'indemniser les gens. Il s'agit d'intégrer aussi le fait que la croissance économique n'est pas la même en 1960 qu'aujourd'hui. Et donc, quelque part, on valorise cette dimension-là. La valeur du temps, ce n'est pas de dire que c'est 7 euros le déplacement par heure gagnée, ou 15 euros en heure de pointe (deuxième classe ou première classe). C'est aussi sur la base des comportements individuels. C'est-à-dire, encore une fois : comment les comportements que je vais avoir vont-ils révéler des valeurs sur ce que je valorise ? La proximité des stations de transport collectif, ce n'est pas dire : « combien êtes-vous prêts à payer pour être à côté d'une station de métro ? » Par contre, on est capable d'évaluer, dans le prix, quel est la partie du prix qui relève non pas de la surface, non pas de la présence de balcon, non pas de la climatisation, non pas de l'ancienneté du logement, mais à côté de toutes ces variables-là, la manière dont les individus valorisent la proximité du transport collectif. Sur la base des travaux réalisés, par exemple, on sait que le pôle de Bellecour est beaucoup plus valorisé, beaucoup

plus capitalisé, internalisé, dans les prix immobiliers, que ne l'est le pôle de la Part-Dieu et le pôle de Perrache.

Jérôme REBOURG, FNAUT – ADTC

860 Une dernière question simple. Est-ce que les curseurs qui sont utilisés aujourd'hui en France sont plus proches de ceux qui sont utilisés par le ministre italien des Transports, ou par le gouvernement suisse ?

Pierre-Yves PÉGUY, Directeur du LAET

865 Sur les valeurs que l'on peut avoir, aujourd'hui, il n'y a pas de cadre européen. De ce point de vue-là, c'est une des vraies difficultés. On parle souvent de l'Europe, de la politique monétaire, de savoir s'il y a des critères de convergence, si on les suit, si on les respecte ; mais c'est vrai que sur la prise de décision, et même pour les pays qui ne sont pas membres de l'UE – vous évoquiez la Suisse –, on n'a pas de cadre homogène d'évaluation.

870 C'est déjà une vraie difficulté pour la France. Effectivement, ça a déjà été l'idée de dire que l'on se donne un cadre commun, pour évaluer non seulement au sein d'un mode, mais théoriquement entre les modes de transport – c'est quand même ce qui est souhaité ; ce n'est déjà pas une simple opération. À l'échelle européenne, ce n'est pas immédiat. Il est quand même clair que la valorisation des gouvernements européens, c'est de tendre vers une valorisation des externalités que l'on peut avoir, notamment au carbone. Je n'ai pas en tête la valeur de la Suisse, mais de fait, c'est quand même la tendance qui se dégage ; c'est de se dire que la tonne de carbone, sur le marché, 875 aujourd'hui, elle est à 7 euros la tonne (de mémoire). La valeur retenue aujourd'hui par l'État pour valoriser les projets, sur les tonnes de carbone économisées, c'est 100 euros la tonne. Donc, ça veut dire que de fait, on est dans cette démarche de valoriser aussi ce qui peut se passer dans le futur, dans les projets, et de les valoriser effectivement en monétarisant cette dimension.

Jérôme REBOURG, FNAUT – ADTC

880 Oui, mais les taux d'actualisation, est-ce qu'ils sont très différents, entre les pays européens ?

Pierre-Yves PÉGUY, Directeur du LAET

885 Non, ils convergent tous vers une baisse. Ils étaient sur des niveaux très fort, là-dessus, et ils convergent effectivement. Ils ne sont pas forcément à 4 ou à 4,5, mais en tout cas, la tendance est bien à réviser ces taux d'actualisation pour manifester des préférences, pour le futur, plus fortes, et des préférences, pour le présent, plus faibles.

Lionel COLLOMBIER, Expert socioéconomie – SNCF Réseau

890 Je voulais juste compléter, avant la nouvelle question, par rapport aux questions de fiscalité. Effectivement, comme l'a dit monsieur PÉGUY, il faut bien préciser le périmètre de l'analyse. Un bilan socio-économique se fait pour l'ensemble de la collectivité. Mais on peut avoir des bilans partiels, pour certains acteurs, ou groupes d'acteurs. Et si l'on prend uniquement en compte la puissance publique, on a effectivement un bilan qui comporte les variations de taxe.

895 Il faut savoir que tous les projets ferroviaires conduisent à des pertes fiscales pour l'État, pour une raison simple : c'est que le mode routier est beaucoup plus taxé que le transport collectif. Le taux de TVA sur les billets de train est plus faible que sur l'essence. Donc, tous les projets ferroviaires génèrent des pertes fiscales. Et effectivement, si l'on raisonne à l'échelle de la puissance publique uniquement, on a une situation dégradée. Mais il faut bien prendre en compte l'ensemble de la collectivité, pour tous ces projets qui concernent tout le monde.

Jérôme REBOURG, FNAUT – ADTC

Je vous invite à lire l'étude suisse. Elle dit un peu le contraire.

900 **Pierre-Yves PÉGUY, Directeur du LAET**

Je complète ce qui vient d'être dit par SNCF. Si l'on avait attendu, sur le projet qui nous concernait à Lyon, à l'époque (le Paris – Lyon) ; l'État perdait des recettes fiscales. Il perdait des recettes fiscales. Et pourtant, ce projet-là, on l'a fait. Parce que l'État a dit : « de mon strict point de vue, je perds la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) ». Il n'était même pas question de valoriser, à l'époque, la

905 dimension des externalités liées à l'environnement ; on était sur des valorisations qui étaient sur la
sécurité routière, sur les dimensions du gain de temps, principalement. Rien que là-dessus, on avait
une rentabilité à 27 %. Je ne sais pas si vous voyez. Donc, même si l'État perdait du point de vue
fiscal, il a dit ; moi j'accepte de financer ce projet-là parce que non seulement je couvrirai mes coûts
sur de l'investissement, avec tous mes avantages que je vais avoir, et notamment la dimension du
910 gain de temps. Même si moi, État, j'aurai de la TIPP (on dirait aujourd'hui de la TICPE) plus faible.

Et ça, encore une fois, c'est l'intérêt de ne pas raisonner strictement en voyant midi à sa porte, mais
d'être capable de dire : d'un point de vue collectif – c'est peut-être aussi le sens de la démarche de
cette dimension-là –, est-ce que ce projet est efficace collectivement ? Ça me permet de dire, aussi,
que l'intérêt de ces séances-là, c'est également d'insister sur l'idée de dire que la démocratie est
915 aussi là-dedans. Elle est aussi là-dedans, parce que l'on ne considère pas simplement un intérêt
particulier, de tel ou tel, un opérateur qui viendrait nous dire que le bilan financier, c'est fantastique,
ou, au contraire, faire valoir les intérêts de l'État, pour dire que, fiscalement, on perd des ressources,
mais que collectivement, au-delà des différences des uns et des autres, au-delà de la localisation que
l'on peut avoir, au-delà des préférences individuelles que l'on peut avoir, est-ce qu'il y a une
920 préférence collective pour un projet ? Et c'est pour cela que je trouve que ces éléments-là doivent être
regardés – quand je parle d'évaluation socio-économique – non pas comme des outils techniques,
mais comme des outils qui permettent de traduire la démocratie.

Joël DUBOS, Vice-Président de DARLY et de la FNAUT régionale

Je vais reprendre sur les interventions du début, par rapport à l'attractivité. Ce que j'ai entendu des
925 deux interventions, c'est qu'il y a effectivement une attente des entreprises, même une nécessité de la
part de la collectivité, parce qu'effectivement, l'attractivité de la Métropole n'est pas contestée. Sauf
que j'ai quand même entendu que les activités dont vous avez parlé sont très réparties sur la
Métropole. Pour répondre à ces attentes-là, des employés notamment, ou des chefs d'entreprise, il
me semble que l'on est plus dans une desserte de niveau urbain/périurbain, mais dans un système
930 maillé, qui doit permettre effectivement d'augmenter le niveau de service des dessertes de ce que l'on
appelle les zones d'activité. Étant entendu que la Métropole, depuis pas mal d'années, a d'abord
repoussé ses entreprises à l'extérieur de la ville, et du périphérique, ce qui fait qu'aujourd'hui les gens
viennent de l'extérieur de la Métropole pour travailler en périphérie ; mais là, il y a peu de moyens.
Donc, moi, ce que j'ai retenu d'ailleurs de l'intervention que l'on a eue hier, de madame LACROIX de
935 la RATP, c'est que si l'on veut avoir un système performant, on a intérêt à avoir un système maillé. À
mon avis, donc, c'est ce qu'il faut évaluer par rapport à ce type de projet.

Sur l'analyse socio-économique, moi, j'avais retenu qu'il fallait regarder les projets selon trois axes :
l'aspect économique, l'aspect social, et l'aspect environnemental. Il me semble que l'aspect
environnemental, dans ce que vous avez présenté... J'ai entendu qu'il y avait une valorisation, mais je
940 n'ai pas entendu la valorisation des coûts externes. Là, vous venez d'en parler, mais comment, par
exemple, vous prenez en considération les coûts externes ? Parce qu'ils sont importants quand
même. Effectivement, on peut perdre sur des recettes que l'on peut avoir sur les ventes carburant, sur
les trafics routiers, mais on peut gagner sur l'entretien des routes, qui nous coûte très très cher, etc. Et
sur les vies humaines. Il ne faut pas oublier cela, quand même.

945 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Monsieur RHIEL, d'abord, en réponse. Et puis monsieur COLLOMBIER, juste après, en réponse
aussi.

**Axel RHIEL, Directeur de la direction de l'Innovation Action Economique sur le volet attractivité
économique – Métropole de Lyon**

950 L'objectif d'Aymeric DE MOLLERAT (de la DARLY), c'était effectivement de montrer que c'est dans
les deux sens. Ce sont bien, en grande majorité, des entreprises qui sont sur la Métropole. Si je
représume les chiffres que je donnais tout à l'heure, les 330 000 mètres carrés de tertiaire, ils sont sur
ce que l'on appelle une aire urbaine, un peu plus grande que le territoire de la Métropole, mais c'est
955 95 % sur la Métropole. Et sur l'industrie, c'est 82 ou 83 %. Donc, globalement, dans ce qui se passe
autour de la Métropole aujourd'hui, en économie, cela se passe quand même très très fortement là,
sur notre périmètre administratif.

- 960 Par contre, il y a aussi des entreprises qui vont à l'extérieur, bien sûr, jusqu'au Parc industriel de La Plaine de l'Ain, pour les raisons qu'a pu citer Aymeric – et ça, c'est intéressant de le garder en tête. Et puis, vous avez raison : on a énormément de gens, et de plus en plus de monde qui habite en dehors de l'agglomération. Je n'ai plus en tête le pourcentage des salariés qui rentrent dans l'agglomération chaque jour, mais il est incroyable. Et ils rentrent quand même dans le centre, parce que si l'on regarde le tertiaire, qui est quand même là où l'on a le plus d'emploi, aujourd'hui, sur l'agglomération... L'industrie, c'est formidable ; on est passé de 17 à 18 %. On a réinversé la courbe. C'est formidable, mais ce ne sont que 18 %. Je ne parle pas des emplois agricoles. Donc, le reste, c'est du bureau. Les bureaux, aujourd'hui, ils sont à 70 % sur Lyon – Villeurbanne et Carré de Soie (Vaulx-en-Velin). Mais le gros de l'offre immobilière en bureau se situe en hypercentre. Par contre, on a des dizaines de milliers de salariés qui habitent soit aux confins de la Métropole, soit en dehors de la Métropole, et encore plus loin parfois, et qui, tous les jours, viennent travailler sur l'agglomération.
- 970 On parlait du télétravail. Évidemment. Mais le télétravail, toutes les entreprises nous le remontent : un jour par semaine, ça marche très bien. Deux jours ; elles arrêtent assez rapidement. Au-delà, ça ne marche plus du tout. Donc, c'est plus qu'un « gadget » ; c'est un outil intéressant, mais cela ne nous permettra pas d'économiser autant de trajets qu'on l'aimerait. C'est donc bien dans les deux sens : c'est comment on permet aux salariés – et ça, c'est vraiment l'histoire de l'étoile ou du maillage, que vous citez... Il faut que l'on ait un maillage de qualité pour que les gens qui habitent à l'extérieur prennent leur train, arrivent en gare de Jean Macé, arrivent en gare de la Part-Dieu, prennent un métro, une trottinette ou un Vélo'v, ou leur vélo personnel, et aillent dans l'entreprise – ou alors, s'ils sont à Part-Dieu, c'est bien, ils descendent la gare et ils sont tout de suite dans leur bureau. Mais effectivement, c'est ça.
- 980 Et pour l'industrie, ça va être un peu pareil, parce qu'on la voit se rapprocher. Aujourd'hui, quand on développe de l'industrie à Vénissieux, l'intérêt, pour nous, c'est que demain, la gare de Vénissieux ait une fréquence et un cadencement de trains dix fois plus fort, pour que l'on ait des salariés qui habitent à la Verpillière, à Bourgoin, ou je ne sais où, qui puissent arriver à Vénissieux, marcher 300 mètres et être dans leur usine. C'est cela qu'ils souhaitent aujourd'hui. Ce n'est pas d'arriver à 10 km et de prendre une trottinette sous la flotte pendant 10 bornes ; ça ne marche pas.
- 985 Une dernière chose – je vais aller assez vite. On a peu parlé du maillage avec d'autres grandes agglomérations de la Région. Je voulais quand même juste rappeler qu'avec notamment Chambéry et Grenoble, les relations entre nos entreprises du territoire et les grands centres de recherche internationaux (si l'on parle du CEA et de l'INES, sur le solaire, à Chambéry) sont énormes. Il y a énormément de boîtes lyonnaises, aujourd'hui, qui travaillent avec ces centres. Alors, beaucoup de choses se font en digitale ; le numérique, c'est super (les mails, les plateformes de données). Mais il y a quand même encore plein de gens qui travaillent physiquement, aussi, notamment sur ces sujets un peu matériels. Et aujourd'hui, faire l'agglomération lyonnaise – Grenoble et Grenoble – Lyon dans la journée, en train, c'est une épreuve, quand même. Et je pense qu'il n'y a quasiment aucun cadre et chercheur qui le fait. C'est quand même terrible. On est à 80 bornes, et ils le font tous en bagnole. On est incapable de proposer au niveau régional un maillage de qualité entre ces trois pôles, par exemple – mais je pourrais citer Saint-Étienne, évidemment, et notamment la Cité du Design, avec laquelle nos industriels travaillent bien. On voit bien que ce maillage, c'est un manque incroyable, alors que vu de l'extérieur... Je cite souvent cette anecdote : je ne sais pas si vous l'avez vu, le New York Times a élu Lyon comme le premier endroit à aller visiter en France, dans les 50 destinations mondiales. Donc, le premier endroit à aller voir en France, pour le New York Times, c'est Lyon. Mais personne n'a lu le petit article dessous. Et le petit article dessous, il dit : l'endroit pour dormir à Lyon, c'est le refuge de Temple-Écrins. Pour ceux qui connaissent un peu la montagne, vous faites 2h30 jusqu'à la Bérarde, après vous marchez 2 heures, et vous êtes au refuge de Temple-Écrins. Vu de l'extérieur, vu du monde, vu de la Chine, vu des États-Unis, Temple-Écrins, c'est Lyon. Alors que nous, nous mettons déjà 1 h 30 de train, quand ça marche, pour aller à Grenoble. Donc ça, ce n'est pas possible, quand on parle d'attractivité et quand Aymeric se bagarre avec la Chine, le Japon, l'Indonésie pour implanter une boîte ; si la boîte nous dit qu'elle bosse avec le CEA, que va-t-on lui dire ? On va lui parler des kilomètres. On ne va surtout pas lui dire le temps qu'il faut en TER. Ça, ce sont aussi des éléments essentiels pour l'attractivité, demain, au niveau régional. Et c'est vrai pour les boîtes de Grenoble, de Chambéry ou de Saint-Étienne, qui bossent avec Lyon. J'ai été un peu long, mais c'est important.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur COLLOMBIER, pour votre réaction, en complément.

Lionel COLLOMBIER, Expert socioéconomie – SNCF Réseau

1015 Oui. À propos des externalités, je ne sais pas si l'on peut remonter la diapositive n° 5. Elles ont quasiment toutes été prises en compte – on est peut-être passé un peu trop vite –, hormis le bruit (les nuisances sonores). Tout ce qui concerne la sécurité routière, les gaz à effet de serre, la pollution : tout a été pris en compte. Simplement, ce sont des choses qui ne pèsent pas énormément au final, dans le bilan. Mais ça, c'est la méthode qui le veut. Les gains des usagers sont toujours beaucoup plus importants que les gains environnementaux.

1020 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci. Francis BEAUCIRE, tu voulais intervenir.

Joël DUBOS, Vice-Président de DARLY et de la FNAUT régionale

Monsieur le Président, je peux faire un commentaire s'il vous plaît ?

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1025 Si c'est une réaction par rapport à ce qui a été dit.

Joël DUBOS, Vice-Président de DARLY et de la FNAUT régionale

1030 Une réaction par rapport à ce qui a été dit. Oui, effectivement, l'impact environnemental, vous le prenez en compte. Mais on ne le prend pas en compte totalement, parce que l'on part de critères et l'on s'est donné des critères qui correspondent à la valorisation que l'on veut bien en avoir. On ne considère pas que la nature devrait entrer dans le bilan d'un projet – l'impact que l'on a réellement sur la nature, pas simplement sur des effets externes.

Lionel COLLOMBIER, Expert socioéconomie – SNCF Réseau

En fait, ce sont des effets qualitatifs, qu'on ne sait pas monétariser.

Joël DUBOS, Vice-Président de DARLY et de la FNAUT régionale

1035 Oui, parce que notre méthode ne nous le permet pas. Et puis, par rapport à ce que vous avez dit sur l'attractivité, je voudrais rappeler que pour avoir travaillé sur la gare de la Part-Dieu, en 1983, la gare n'existait pas ; on ne se posait pas des problèmes de circulation de trains. Mais bien avant, il n'y avait pas autant de concentration d'activité économique et notamment tertiaire. Et c'est bien le résultat d'une volonté politique de développement de ce secteur-là.

1040 Donc, ce qui est quand même inscrit, aujourd'hui, dans les documents d'orientation, que ce soit les DTA, les SCOT, les PLU, et même dans les PDU ; on doit développer la multipolarité. Donc, il faut savoir ce que l'on veut au niveau de la Métropole.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

On a bien noté cette contribution. Francis, pour quelques instants, et puis monsieur, et madame.

1045 **Francis BEAUCIRE, Membre de la Commission particulière du débat public**

Oui, une réaction personnelle, et puis une vraie question.

Ma réaction personnelle, c'est que j'ai l'impression d'être un peu à l'école, ce soir. Et ce que je comprends, c'est que j'ai besoin d'être accueilli comme auditeur libre, catégorie senior, dans les 350 heures de cours de monsieur PÉGUY.

1050 Je comprends bien la complexité méthodologique. J'ai une question vraiment d'une simplicité confondante, qui est aussi l'expression de mon ignorance. On revient 5 ans après, pour faire le bilan : est-ce que vous pouvez nous donner deux ou trois exemples ? On n'avait pas trop mal calculé l'affaire – l'estimation convient – ou alors on était complètement à côté de la plaque, comme on dit vulgairement. Quelques exemples de résultats, sur des analyses socio-économiques qui ont existé.

1055 **Pierre-Yves PÉGUY, Directeur du LAET**

Ne le prenez pas mal ; vous êtes le bienvenu dans cette dimension d'enseignement et de découverte. Effectivement, l'idée : il n'y a pas les sachants. L'idée, c'est une démarche de connaissance. C'est ce

1060 qui nous rassemble aussi dans cette dimension, c'est de comprendre un peu ce qui se passe, et de ne pas laisser ça à quelques techniciens ou chercheurs, mais c'est justement d'investir un peu la chose.

1065 Ce que l'on observe a posteriori – et ça, c'est vrai que ça renvoie justement à la méthode –, c'est que généralement, on a des aléas qui interviennent. Je vais en donner quelques-uns. J'ai parlé, dans mon transparent, tout à l'heure, des tests de sensibilité. La question des travaux, des coûts des travaux :
1070 quand on dit aujourd'hui : « on estime que les travaux vont durer 5 ans, et ça va nous coûter 1 milliard ». Et puis, ex post, quand on fait le bilan, on se rend compte que les travaux n'ont pas duré 5 ans ; ils ont duré 6 ou 7 ans, ou un peu plus. On avait dit que ça coûterait 1 milliard ; ça a coûté 1,2 milliard. Pourquoi ? Parce qu'il y a des aléas, parce qu'il y a le prix de l'énergie qui varie, parce que la fiscalité peut changer, parce que la productivité décroît, parce qu'il y a des aléas sur les chantiers, qui vont occasionner – et là, vous l'avez compris, je vous le dis par expérience – un impact négatif sur la rentabilité d'un projet. Dans les premières années, on va calculer une élasticité de ma VAN, de ma valeur actuelle sur les coûts des travaux. Quand les coûts des travaux prennent 1 %, la VAN décroît de plus de 1 %. Il y a quand même un impact très fort sur les coûts des travaux, qui peut intervenir. Et les chantiers autour de nous... Prenez le tronçon TEO (*ndlr : périphérique nord*), il y a quelques années. Quand le tunnelier est tombé sur les pieux mérovingiens, ça a bloqué les travaux pendant 6
1075 mois. Vous voyez ? C'est vrai que la rentabilité du projet TEO s'est trouvée impactée assez fortement.

1080 Le comportement des individus n'a rien de mécanique. Vous dites : aujourd'hui, j'estime les individus qui vont désormais utiliser TEO, après avoir fait en sorte que la rue Marietton soit un petit peu saturée et que les gens se reportent. Oui, mais ça ne veut pas dire qu'ils vont tous basculer sur TEO ; et donc, les aléas sur le trafic, ce sont aussi des choses qui existent – des aléas liés à des comportements individuels. Et puis, vous mettez la crise de 2008, où la croissance économique plonge de 2,5 % en France – enfin, 2009. Ça, c'est un élément qui n'est pas forcément pris dans les calculs économiques. Et là, vous dites : l'impact sur le revenu des ménages est non nul, donc, de fait, le niveau de mobilité qui est généralement corrélé au niveau de revenu, va se retrouver vérifié à la baisse, avec un nombre de déplacements plus faible que prévu.

1085 Tout cela pour dire qu'au-delà de la variation des externalités, là-dessus, le coût des travaux, la question des gains de temps (est-ce que l'on gagne une minute, ou trente secondes ?)... On pourrait dire que c'est marginal en apparence, mais comme l'a dit la SNCF, c'est une minute fois le trafic. Donc, quand on prend effectivement le trafic, c'est le nombre de personnes par jour que l'on multiplie par 365 jours, pour avoir le trafic annuel – le gain de temps annuel mesuré en millions de secondes,
1090 ou en millions d'heures, si l'on raisonne en agrégé. Et là, au-delà de la valeur du temps que l'on peut se donner, au-delà de cette dimension-là, il peut y avoir un impact sur la rentabilité du projet. Et donc, c'est vrai qu'aujourd'hui, on observe en grand nombre – je n'ai pas dit systématiquement ; il n'y a pas de règle en la matière – que les taux de rentabilité socio-économiques observés ex post, 5 ans plus tard, sont généralement un peu plus bas que ceux que l'on a pu avoir quand on était en estimation ex ante. Ça, c'est la première observation.

1100 Mais je le dis bien, pour nuancer mon propos : on est 5 ans après. Et l'on sait qu'il y a des effets qui interviennent sur des horizons temporels relativement courts ; j'évoquais tout à l'heure les comportements de mobilité ; on voit bien que cela change assez facilement. Vous avez compris qu'il y a des dimensions plus longues. Le logement et les individus : ce n'est pas parce que demain j'ouvre une station de tramway, que l'individu va modifier sa localisation, parce que les prix immobiliers sur la zone vont se retrouver modifiés instantanément. Il y a un temps de réaction. Et c'est bien pour cela que l'on dit : « au moins 5 ans après ». Mais peut-être faudrait-il aussi évaluer sur des démarches à 5 ans, à 10 ans. Il y a des choses qui ne bougent pas à court terme, il y a des choses qui bougent à long terme. Je pense notamment à la question de la localisation des activités, des entreprises, la localisation des activités des individus. Les prix immobiliers, ce n'est pas un marché boursier ; ce n'est pas le cours du pétrole, sur le marché Brent, qui varie au jour le jour, ou à la minute, ou qui varie à la seconde, lorsque l'on est sur les taux de change, aujourd'hui. L'économie réelle, c'est aussi cette dimension d'un certain temps long qui se fait jour, et d'un ajustement qui n'est pas instantané.

1110 Et puis, les comportements individuels, ils ne sont pas totalement dans des équations. Il y a des choses qui échappent aux équations. Bien sûr. Il y a des comportements, effectivement, où l'on a constaté qu'il y a des innovations qui ont pu marcher, alors que quand on s'intéressait à ces dimensions-là, elles ne devaient pas prendre. Et pourtant, ça a démarré. Et puis on verra, dans deux

ans, si ça continue à exister. C'est aussi ça la difficulté de l'exercice. C'est ça qu'il faut percevoir. Quand on parle d'incertitude, de risque, c'est cette dimension-là qui est saisie. Ce n'est pas une science exacte. Par contre, c'est l'outil d'aide à la décision. Ce n'est pas de dire que c'est l'alpha et l'oméga ; ce n'est pas, aujourd'hui, à l'aune de cet indicateur TRI/TRE, bénéficié actualisé par euro public investi (qu'il soit net ou qu'il soit brut), que les choses vont se passer. Mais quand même, que dans la décision, l'on intègre cette dimension-là. Est-ce que mon projet génère un surplus collectif positif, ou est-ce que mon projet, au-delà de la différence de méthode et du thermomètre de mesure, détruit de la richesse ? C'est cela la question qui est posée, surtout dans un pays où l'on a 98 % de taux d'endettement. La contrainte de rareté publique, ce n'est pas la même chose qu'au Burkina Faso, j'en conviens bien, mais à 98 % de taux d'endettement, de dette publique rapportée au PIB, par euro public investi, j'ai intérêt à savoir si mon projet dégage de la richesse ou pas. Il faut le savoir ; dans l'histoire française, on a quand même signé des projets dans lesquels, par euro public investi, on perdait de l'argent.

Jérôme REBOURG, FNAUT – ADTC

Il y a de mauvais exemples, il y a aussi de bons exemples récents, comme la LGV Tours – Bordeaux : le trafic était sous-estimé.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. On va arrêter. Pour un point d'ordre, il y avait une demande de parole derrière vous. Et puis madame, et monsieur PROTIÈRE, qui réinterviendra après. Allez-y, je vous en prie.

Louis BACHELIER, Comité pour la Transalpine Lyon – Turin

Louis BACHELIER, étudiant en stage au Comité pour la Transalpine Lyon – Turin. Je tiens à préciser que j'étais étudiant, cette année, avec les 350 heures de monsieur PÉGUY, et que je les ai eues. C'était difficile, mais vraiment passionnant. Et justement, cela porte sur l'analyse socio-économique, et c'est pourquoi c'est si passionnant ; c'est parce que quand on a des débats comme cela sur les projets d'infrastructures, on peut se dire : « on va protéger l'environnement, oui, mais ça coûte cher ». Et là, on peut avoir un débat de sourd, qui continue pendant des heures et des heures. C'est à cela que sert l'analyse socio-économique ; c'est pour donner une valeur à la pollution que l'on va économiser. Ça sert à internaliser justement tous ces aspects environnementaux. Avant, on ne pouvait pas, parce que l'on n'avait qu'une analyse financière. Là, on essaye de leur donner une valeur, pour pouvoir le prendre en compte et décider si oui ou non on fait l'infrastructure. Donc, tous ces aspects environnementaux sont internalisés comme cela.

L'analyse socio-économique, c'est juste un moyen de mettre tous ces éléments ensemble, de les mélanger, et d'arriver à avoir, au final, un résultat positif ou négatif.

Je pense que c'est super intéressant d'avoir cette intervention aujourd'hui, de monsieur PÉGUY et de monsieur COLLOMBIER, qui nous a expliqué ce qu'était l'analyse socio-économique, parce qu'il y a quelques semaines, on a eu un atelier de base sur la modélisation, et c'était très intéressant, mais j'ai l'impression que l'intérêt n'a pas été perçu parce que justement, on n'avait pas eu cette présentation de ce qu'est l'analyse socio-économique.

À cette occasion, vous nous aviez rappelé toutes les hypothèses qui avaient été prises en compte, notamment sur la prévision de croissance. Je crois avoir compris que vous preniez en compte la réalisation des autres grandes infrastructures. Je voulais savoir, justement, si l'on pouvait avoir un rappel des hypothèses qui avaient été prises, parce que c'est ça qu'il faut pouvoir discuter aujourd'hui ; c'est juger si ces hypothèses nous semblent réalistes, trop prudentes, ou trop ambitieuses. C'est comme cela que l'on va réussir à pouvoir donner un avis plus équilibré sur ce qui nous réunit aujourd'hui.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Est-ce que vous pouvez apporter une réponse concise ?

Lionel COLLOMBIER, Expert socioéconomie – SNCF Réseau

Effectivement, là, il s'agit du bilan socio-économique du projet complet, à long terme, en supposant que les autres grands projets sont déjà réalisés. Donc, on a des hypothèses de service très ambitieuses. Nous n'avons pas encore fait le bilan socio-économique d'éventuelles étapes

1165 intermédiaires, mais c'est sans doute le prochain chantier. Parce qu'effectivement, là, on est sur une hypothèse très haute, en termes de service et d'infrastructure. Si vous voulez, en situation de référence, les autres grands projets sont supposés réalisés.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Madame, et puis monsieur PROTIÈRE avait demandé à intervenir juste après.

Carine COUTURIER, Membre de l'A3CFAL

1170 Je suis membre de l'A3CFAL, élue adjointe sur ma commune de Dagneux, et conseillère communautaire sur la communauté de communes de Montluel la Côtère (la 3CM).

1175 Effectivement le nœud ferroviaire lyonnais, on l'a bien compris, c'est pour désengorger la gare de la Part-Dieu. Ce qui m'inquiète un peu, c'est que l'on parle essentiellement de la Métropole, on parle essentiellement du développement économique de la Métropole, on parle essentiellement des entreprises de la Métropole, par contre on ne parle pas du développement économique sur notre territoire de l'Ain. La 3CM a un développement économique important. Le PIPA, dont monsieur a parlé tout à l'heure, La Plaine de l'Ain, a un développement économique aussi important, avec de vrais problèmes pour amener ses salariés sur le territoire. La CCMP a aussi un développement économique important.

1180 Nous, la 3CM, nous sommes justement en train de travailler sur du TAD et de l'autoportage, etc., donc du transport à la demande. Une étude a été faite sur ce TAD, et l'on s'est aperçu qu'on a quand même 60 % des personnes qui travaillent sur notre territoire qui viennent de la Métropole, et l'on en a 40 % qui partent sur la Métropole. Donc, ça montre quand même qu'il y a effectivement des gens qui partent, mais il y a aussi beaucoup de gens qui sortent. Et ce qui est significatif, c'est que le Nœud

1185 des Îles, le matin – je ne sais pas si vous connaissez le Nœud des Îles –, pour faire les 20 km Montluel – Villeurbanne, on met une heure. Pour 20 km. Et le soir, c'est pareil, parce que l'autoroute est complètement saturée. Et les gens qui viennent de nos territoires de l'Ain ne peuvent pas accéder à Lyon. Et les gens de Lyon qui veulent sortir et venir sur les territoires de l'Ain ne peuvent pas sortir, sinon ils ont de grandes difficultés. Et ça, c'est un vrai problème. Et même le développement des TER

1190 – ce qui est annoncé par SNCF Réseau en 2050, et que nous espérons avoir bien avant, parce qu'il y a une vraie problématique sur les TER, entre autres sur Lyon Maubrieux – ; on se dit qu'on n'est pas sur les mêmes niveaux de temps. On a 20 ans de retard sur nos territoires. L'évolution économique et l'évolution de nos populations n'ont jamais été anticipées. Donc, on parle de la Métropole, mais nos territoires souffrent aussi ; on n'en peut plus. On a les autoroutes A6 et A7 qui vont être déclassés ;

1195 tout va venir sur notre territoire. En voiture, on ne pourra plus circuler. On ne pourra plus circuler en voiture, mais on ne pourra plus non plus circuler en TER, parce que les TER sont défaillants. Donc, c'est bien de parler de la Métropole, des Chinois ; mais nous aussi on a des Chinois qui viennent chez nous. On a une grande entreprise qui s'appelle Hecxel Composites, qui travaille principalement pour Airbus et Boeing – le siège est à Dagneux. On a la chance d'avoir une gare qui est à 2 km, mais pour

1200 que les salariés puissent venir plus facilement, on va mettre un TAD en place pour que les salariés de la gare puissent venir en transports en commun, en petite navette, sur Hecxel. Et on a plein de petites entreprises, effectivement, qui ont des valeurs économiques importantes sur notre territoire, et le problème, c'est que l'on ne répond pas à notre demande actuellement. Et l'on nous dit : 2050. Donc, il n'y a pas que la Métropole, il y a aussi notre territoire. Et je trouve dommage que la CCI de l'Ain ne

1205 soit pas représentée ; on a un peu l'impression que nous, dans le département de l'Ain – vous avez parlé du Nord-Isère –, on n'en peut plus, et il y a une vraie problématique sur les transports sur notre territoire.

Vous avez vu, je n'ai pas parlé de CFAL.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1210 On en a bien pris acte, madame. Je crois que dans les différentes réunions publiques qu'on a organisées, ce que vous évoquez là a été également évoqué sur l'Est lyonnais, dans des conditions un peu comparables, sur le développement économique et le lien entre Métropole et territoire d'attractivité. C'est le cas ; donc, je pense qu'il n'y aura pas de réponse complémentaire. On en a pris acte.

1215 Monsieur PROTIÈRE, vous vouliez intervenir sur ce point, et puis ensuite, je vous propose de clore cette partie, et de basculer sur les financements, parce que l'on a un sujet un peu épineux derrière.

Pascal PROTIÈRE, Conseille technique au Cabinet du Président de la Métropole – Métropole de Lyon

1220 Il y a plusieurs choses, mais je vais réduire mon propos. Finalement, je vais rebondir sur les propos de ma collègue du département de l'Ain, puisque je vais prendre une casquette, puis l'autre ; d'une part en qualité de Président de la qualité de communes de Miribel et du Plateau, voisine de la 3CM, mais également en tant que membre de la Métropole de Lyon.

1225 Je ne souscris pas tout à fait à l'opposition Métropole versus le reste du monde, surtout si l'on considère que l'on est bien avec la désaturation du NFL. Le « Lyon » fait qu'il y a un focus sur la Part-Dieu, mais c'est vraiment un projet... Monsieur a parlé à juste titre des hypothèses qui avaient été prises. Les hypothèses, si on les rappelle rapidement, c'est « fois 2 », et notamment pour les TER ; en heure de pointe, passer du cadencement à la demi-heure au cadencement au quart d'heure.

Carine COUTURIER, Membre de l'A3CFAL

Pas jusqu'à Meximieux.

1230 **Pascal PROTIÈRE, Conseille technique au Cabinet du Président de la Métropole – Métropole de Lyon**

1235 Effectivement, pas jusqu'à Meximieux. 2040, avec un terminus périurbain à Montluel, et non pas à Meximieux. Mais la vraie question, c'est : il faut encore attendre 20 ans. Mais je pense que l'on est tous conscients qu'effectivement, à Montluel, à Miribel et puis tout autour : à Techlid, on est plein ouest, quand on est à Saint-Fons, quand on est tout autour de la Métropole, on a un fort développement. Quand on est à 20 km du cœur de Lyon, que l'on soit ou non dans la Métropole, on bénéficie de cette attractivité de la Métropole ; l'urgence, effectivement, c'est bien d'avancer tous ensemble sur le meilleur système ferroviaire, puisque ça paraît assez vertueux.

1240 Je voulais simplement rebondir sur le fait que méthodologiquement, on compare des VAN sur un scénario très très ambitieux, parce que quand on voit effectivement que... Enfin, je ne suis pas très surpris de voir que le scénario souterrain a une VAN négative. Mais je ne suis pas non plus certain que l'aérien ne soit pas négatif non plus, si tant est que les hypothèses qui sont très optimistes aujourd'hui soient un petit peu dégradées. Donc, c'est aussi mon interrogation, parce que vous avez aussi répondu à une question que je m'apprêtais à vous poser ; c'était les étapes intermédiaires.

1245 Comment évalue-t-on les étapes intermédiaires entre elles ? Et puis : que se passe-t-il si un jour, une étape intermédiaire qui était juste, à un moment donné, un scénario de phasage, devient un scénario définitif, parce qu'on n'a plus l'argent pour aller plus loin ? Ce sont aussi toutes ces questions-là qui doivent nous rendre très humbles dans la manière de poser un débat qui sera dans 20 ans. Dans 20 ans, c'est un petit peu difficile à imaginer, parce que si on se remet 20 ans plus tôt, je pense que l'on n'imaginait pas, effectivement... Pas seulement à Lyon, d'ailleurs. Parce que quand on parle du nœud ferroviaire lyonnais, on a l'impression que c'est Lyon qui aspire tout. Mais il y a une métropolisation, je dirais, dans toutes les grandes agglomérations européennes et mondiales, qui fait qu'il y a une accélération. Et cette opposition entre les mondes ruraux, périurbains et métropolitains, qui fait que maintenant... Et je pense que c'est l'enjeu du Président actuel, mais aussi de tout prochain Président de la Métropole, qui devra trouver avec les territoires périphériques de la Métropole la meilleure articulation pour répondre aux enjeux de mobilité.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1260 Merci pour ces précisions. Je vous propose de clore tout de suite cette séquence, et de passer à ce que l'on avait baptisé le « financement » – c'est un bien grand mot. Un petit avertissement de ma part : en aucun cas cet atelier n'a pour objet de demander aux partenaires financiers un engagement immédiat, ne serait-ce que de principe. L'objet n'est pas de dire quel est le montant du chèque que la Région ou la Métropole va faire, ou ce que SNCF va mettre sur la table. On n'en est pas à ce stade, bien entendu. Ce que l'on visait, c'était de voir comment étaient financées les infrastructures aujourd'hui, et d'avoir un éclairage sur la faisabilité. On a dit que ces investissements coûtaient cher ; est-ce qu'ils sont comparables avec les budgets d'investissement des différentes collectivités, ou est-ce que l'on est hors du commun, et que l'on rêve, les uns et les autres, d'un avenir radieux, etc.

J'avais un certain nombre de questions à poser d'une part à SNCF Réseau : est-ce que vous financez tout seul le nœud ferroviaire ? La réponse est non, mais vous allez m'expliquer pourquoi, en rappelant un peu les règles qui régissent l'intervention de la SNCF dans ces types d'investissement.

1270 Puisque vous ne financez pas tout seul – si je le crois bien –, c'est : comment sont donc financés ces types d'aménagement ? Et par qui ? Sous quelle forme ? En s'adressant à l'État, pour une large part ?

Et puis ensuite, nous préciser, pour les collectivités concernées, quelles sont les conditions auxquelles vous êtes appelés à un tour de table, s'il faut l'appeler par son nom. Quelles sont les conditions du tour de table, qui font que telle ou telle collectivité participe ou ne participe pas au financement d'une telle infrastructure ? Voilà très rapidement brossées, les questions que j'avais sous le coude.

1275

Et puis, on conclura sur : est-ce qu'il y a en tête d'autres modes de financement que ceux que vous aurez présentés, qui peuvent être innovants (perspectives, etc.).

Donc, première question, à la SNCF Réseau : comment finance-t-on ?

1280 **Lionel COLLOMBIER, Expert socioéconomie – SNCF Réseau**

Est-ce que l'on peut passer les diapos ?

Quelles sont les capacités financières de SNCF Réseau ? Si j'ose dire, SNCF Réseau n'est pas un maître d'ouvrage Côte les autres, puisque sa participation financière aux projets est extrêmement réglementée par la loi.

1285 Il y a deux séries de textes à prendre en compte à l'heure actuelle. Je précise bien « juin 2019 », puisque vous savez tous que nous allons devenir une société anonyme à capitaux publics à compter du 1er janvier 2020. Et cette transformation va s'accompagner de nouveaux textes réglementaires pour la participation financière aux projets. Ces textes, on les connaît déjà plus ou moins. Ils vont dans le sens d'un durcissement de certaines règles.

1290 À l'heure actuelle, nous avons le Code des Transports et l'article 6 des statuts de SNCF Réseau, qui du temps de RFF Réseau de France s'intitulait article 4, qui impose à SNCF Réseau de participer financièrement aux projets dans la limite d'une non-dégradation des comptes de la société. Autrement dit, pour chaque projet, on fait un calcul des coûts et des avantages générés pour SNCF Réseau. Les coûts, ce sont typiquement les surcoûts d'entretien des infrastructures. Les avantages, ce sont essentiellement les recettes de péages ; les redevances que paient les transporteurs pour faire circuler leurs trains sur le Réseau. Donc, on fait le bilan de tout cela, d'un point de vue financier, là, et non pas socio-économique, et l'on regarde quel est le bénéfice attendu sur une certaine période. Et ce bénéfice peut servir à financer les projets d'investissement. Voilà. Donc, on a une contrainte qui est le fait que les comptes ne soient pas dégradés. Tout cela s'explique par l'objectif de maîtrise de la dette de SNCF Réseau, qui – on le mentionne ici – atteint près de 50 milliards d'euros à la fin de l'année dernière.

1305 Ensuite, on a une deuxième série de textes, un peu plus récents, datant pour certains de 2017. On a la loi portant réforme ferroviaire de 2014, le décret sur la règle d'or, qui date de 2017, et puis l'annexe 7 du contrat de performance État-SNCF Réseau. Donc, en fait, ces trois textes précisent quelles sont les capacités financières de SNCF Réseau pour deux types d'investissement. On a d'abord ce que l'on appelle les investissements dits de maintenance, qui correspondent à toutes les opérations de modernisation du réseau, d'amélioration des fonctionnalités, de renouvellement et d'entretien. La loi ne précise pas plus que cela ; donc, vous voyez qu'il y a déjà quelques difficultés d'interprétation pour certains projets : qu'est-ce qu'une modernisation, une amélioration des fonctionnalités ?

1310 Pour ces investissements-là, le principe de l'article 6, que l'on vient d'évoquer, s'applique. Donc, on fait un calcul des coûts et des avantages pour SNCF Réseau et l'on regarde quelles sont les capacités financières avec la contrainte de ne pas dégrader les comptes. Pour certains projets de renouvellement (remise en état des voies, notamment pour les petites lignes), il y a un cas particulier, où on les finance à hauteur de 8,5 %. Pour vous donner quand même un ordre de grandeur, quand on dit « ne pas dégrader les comptes, etc. », il faut voir que cela se traduit, en général, par une participation à hauteur de 10 % ou au grand maximum, de 20 % des projets. Cela va très très rarement au-delà.

1315

1320 Les autres investissements, qui ne sont pas dans la catégorie « maintenance », sont dans une catégorie que la loi appelle « développement ». La loi précise également que ce sont les lignes nouvelles en tracé neuf, et les réouvertures de lignes. Ces projets-là, à l'heure actuelle, ne sont pas financables par SNCF Réseau – donc, participation financière nulle – y compris, les études, tant que le ratio dette sur marge opérationnelle de SNCF Réseau sera supérieure à 18. C'est un ratio comptable qui est réévalué tous les ans. Pour information, aujourd'hui (fin 2018), ce ratio était égal à 31. Donc, on est très largement supérieur à 18. Aujourd'hui, donc, SNCF Réseau ne peut pas financer les lignes nouvelles en tracé neuf, ni les réouvertures de lignes.

1325 Vous allez me dire : dans quelle catégorie se situe le projet NFL Long Terme ? Sachez que cette question a déjà été soulevée en interne, chez nous. Nous ne pouvons pas vous donner de réponse ferme aujourd'hui. Vous voyez qu'il y a un débat juridique là-dessus. Est-ce qu'une voie souterraine est un investissement de développement, ou de maintenance ? Parce que l'on est quand même sur de l'aménagement sur place, mais avec des voies nouvelles ; donc, on est un peu entre les deux. On n'a pas de réponse aujourd'hui. Simplement, il est quand même probable que certaines composantes du projet soient dans une catégorie, et d'autres composantes dans une autre catégorie. Voilà tout ce que l'on peut dire.

1330 À partir de 2020, on s'attend à un durcissement de ces règles. D'après ce que j'ai compris, le principe de l'article 6 va se traduire par des contraintes plus précises en matière comptable. Aujourd'hui, on dit « ne pas dégrader les comptes ». Demain, ce sera un peu plus précis : « ne pas dégrader tel indicateur comptable ».

1335 Je laisse la parole à Flora, de l'équipe projet, pour vous parler des autres LGV en France, et comment elles ont été financées.

Flora NEUSTADT, Concertante – SNCF Réseau

1340 Merci. On avait posé la question : « comment sont financés ces types d'investissements ? » Il y a plusieurs modes de financement. Pour récapituler un peu, depuis les années 80, les 9 premiers projets de lignes nouvelles ont été financés par le public (par des fonds publics), avec une maîtrise d'ouvrage qui était publique. En fait, ces types de financement ont changé dans les années 2000, avec la LGV Sud Europe Atlantique – la LGV pour faire Paris-Bordeaux. C'était un nouveau mode de financement pour le ferroviaire ; c'était une concession. Le principe, c'est que les travaux sont dirigés par un groupement privé, et qu'ensuite, ce groupement privé (avec des fonds publics et des fonds privés) encaisse des péages qui seront les péages versés par les entreprises ferroviaires. Donc, au lieu que ce soit SNCF Réseau qui encaisse ces péages, ce sera le groupement privé.

1345 Il y a un autre type de financement : ce sont les partenariats publics/privés (les PPP). C'est-à-dire que la maîtrise d'ouvrage, comme pour les concessions, est privée ; les travaux sont donc menés par un groupement privé. Ensuite, SNCF Réseau reçoit les péages, comme pour d'autres lignes classiques, et ensuite, verse un loyer annuel pour rémunérer ce groupement. C'est le cas pour la LGV Bretagne – Pays de la Loire, et tout récemment, pour le contournement de Nîmes et de Montpellier.

1350 Ces contrats (la concession et les PPP) durent à peu près 30 à 40 ans. Ensuite, ces lignes (la LGV Paris – Bordeaux) retourneront dans le giron du réseau ferré national. Tout cela pour vous montrer les efforts financiers qui ont été développés ces dernières années pour la grande vitesse. Le graphique, que l'on voit assez mal, en haut à droite, montre l'évolution du trafic TGV ces dernières années.

1355 Pour reparler des partenariats publics/privés, c'est un peu l'exemple de type d'objet qui est possible, qu'il est possible de financer avec des partenariats publics/privés ; donc, c'est très très divers. Cela va des lignes nouvelles, à des systèmes de télécommunication, à une transformation de gare, comme la Gare du Nord, à Paris, qui sera finie en 2024 – c'est un projet qui est très très récent.

1360 Pour prendre un exemple assez concret, je ne vais pas vous parler du bilan socio-économique, mais du financement de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire, qui va vers la Bretagne, comme son nom l'indique. Au total, cette ligne a coûté 3,3 milliards d'euros. Et vous avez là une répartition des financements. Il faut savoir que 18 % de ces trois milliards ont été financés par SNCF Réseau. Dans ces 18 %, il y avait 6 % pour les études, et 12 % pour les travaux de raccordement – raccordement de la ligne nouvelle au réseau ferré national existant. Ensuite, il y avait aussi l'alimentation électrique, que SNCF Réseau a financée, entre autres. Ensuite, la plus grosse participation (en bleu sur ce schéma) : 82 % pour un groupement privé (Eiffage, pour ne pas le

nommer). Mais dans ces 82 %, la moitié a été financée par les fonds publics. Les fonds publics, c'est l'État et les collectivités concernées. Donc, c'est la moitié de ces 80 %.

1375 Voilà, ce sont nos exemples pour vous montrer les différents types de financement possibles et imaginables.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Très bien. Merci pour cette présentation. Je me tourne plutôt vers l'État et les collectivités. Si SNCF Réseau ne participe qu'à hauteur – grand maximum de... L'État, lui, participe-t-il, d'une manière ou d'une autre ?

1380 **Fabrice GRAVIER, Chef du service Mobilité, Aménagement, Paysages – DREAL Auvergne – Rhône-Alpes**

Merci, Monsieur RUYSSCHAERT. Fabrice GRAVIER. Je travaille à la DREAL, qui est la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, qui est un service régional de l'État, sous tutelle des ministères de la Transition écologique et solidaire, qui porte le ministère des Transports et le ministère de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les Collectivités territoriales.

1385

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Juste avant que vous ne parliez, je voulais d'abord vous remercier, parce que normalement quelqu'un de la DGTM devait être présent, et s'est défaussé au dernier moment. Donc, merci deux fois d'intervenir.

1390

Fabrice GRAVIER, Chef du service Mobilité, Aménagement, Paysages – DREAL Auvergne – Rhône-Alpes

Sur les financeurs potentiels, pour prendre un peu de recul, il y a effectivement SNCF Réseau qui a été évoqué, l'État, bien évidemment, les collectivités territoriales françaises – on pourrait les citer : régions, départements, intercommunalités, voire communes. Sur certains projets, même des collectivités d'autres pays ont pu participer ; sur des LGV, et notamment la LGV Est, de mémoire. Et quatrième type d'acteur : l'Union européenne, qui peut être un financeur très significatif. Il peut y avoir d'autres cas, effectivement : des confédérations transfrontalières, sur certains projets comme le projet franco-suisse du CEVA, si l'on veut prendre un exemple local.

1395

1400 Sur les financements apportés par l'État, on est dans un contexte particulier, avec le projet de Loi d'orientation des mobilités, qui est un projet structurant, en matière de transport et de mobilité, 37 ans après la LOTI qui a été présentée tout à l'heure. Cette loi a été adoptée à l'Assemblée nationale le 18 juin, en première lecture, après avoir été adoptée, début avril, par le Sénat, en première lecture. Elle va faire l'objet d'une commission mixte paritaire, dans les prochains jours.

1405 L'article premier de la loi retient que le présent article « fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transport, pour la période 2019-2037 ». Et pour se faire, elle s'appuie sur le rapport de la Commission d'orientation des infrastructures qui avait été présidée par monsieur DURON, un député, à la demande de la ministre des Transports, et qui avait remis un rapport tout début février 2018. Elle s'appuie sur ce rapport – sur son scénario II

1410 – ; je ne vous détaille pas tout. Simplement, vous pourrez lire dans ce scénario qu'il est notamment prévu une enveloppe d'1,6 milliard d'euros pour le nœud ferroviaire lyonnais, sur une période calendaire ciblée (2028-2032), qui ne correspondra pas forcément à la réalité du calendrier de l'opération – c'était à titre illustratif. Donc, 1,6 milliard d'euros de l'État, sur une période de 5 ans. Si on le rapporte à l'année, cela fait un taux annuel de 320 millions d'euros.

1415 Cette loi prévoit aussi, de manière très précise, les dépenses que l'État opérera via une agence spécifique, puisqu'aujourd'hui, l'investissement de l'État sur les transports passe par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (l'AFIT), qui est un établissement public à caractère administratif. Ses ressources vont augmenter dans les prochaines années, puisque par rapport à la précédente période de 5 ans, il y aura une augmentation de 40 %, pour atteindre 13,4 milliards d'euros sur 2018-2022. 13,4 milliards d'euros. Et sur la période suivante de 5 ans, 2023-2027, on passera de 13,4 à 14,3. Je ne vais pas vous donner toutes les ressources de l'AFIT

1420 aujourd'hui, mais c'est essentiellement une part de la fiscalité sur les produits pétroliers (la TICPE :

1425 taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques), d'autres taxes notamment liées aux concessionnaires autoroutiers (je ne les détaille pas), et puis le produit des amendes radar, par exemple.

1430 Au-delà de ça, s'est posée la question, lors des débats parlementaires sur le projet de loi, de rechercher de nouvelles ressources. Il n'y a pas forcément eu de consensus sur les questions de taxer le transport poids lourds. On peut signaler une mesure qui semble faire consensus : affecter le surplus de la taxe sur la solidarité sur les billets d'avion, que l'on appelle taxe Chirac, mais qui est plus symbolique qu'autre chose, puisqu'aujourd'hui, les ressources attendues seraient de l'ordre de 30 millions d'euros par an. On n'est donc pas à l'échelle du projet.

1435 On pourra y revenir tout à l'heure, mais je ne les détaille pas aujourd'hui : là, on raisonne sur l'ensemble des ressources collectées au niveau national, qui sont affectées à une agence de l'État (l'AFIT), et qui, après, sont redéployées sur différents projets : les grands projets, et des projets plus modestes – des projets plus locaux qui peuvent être traduits dans les CPER que vous pouvez connaître : les contrats de plan État-Région. On pourra prendre des illustrations ultérieurement.

1440 Si l'on fait un petit calcul à grande maille, à titre illustratif et pédagogique – cela ne vaut aucunement engagement de l'État, bien évidemment –, on l'a bien évoqué : il y a le nœud ferroviaire lyonnais long terme, compris entre 2,8 milliards et 4,3 milliards, selon les scénarios, on évoque le CFAL, on évoque aussi la question des accès français au Lyon – Turin. Je vais faire simple : si l'on dit que l'on doit réaliser 10 milliards d'investissements (ça fait un compte rond), que l'État, in fine, mettrait 40 % (à nouveau, ce n'est pas un engagement), cela ferait 4 milliards d'euros. Si l'on dit qu'il faut le faire sur 20 ans, par exemple – puisque ce seront des aménagements progressifs, si l'on parle de tout ou partie du CFAL, tout ou partie du NFL Long Terme, tout ou partie des accès au Lyon – Turin –, cela fait un taux d'effort de 20 millions d'euros par an. Si l'on rapporte cela à ce qui est aujourd'hui dans la LOM (320 millions d'euros par an, sur une petite fenêtre), ou si l'on rapporte aux ressources de l'AFIT ciblées dans les prochaines années (de l'ordre de 2,8 à 2,9 milliards d'euros par an), on arrive sur une somme que l'on peut qualifier d'« accessible ». Ce n'est pas pour cela qu'on l'a, aujourd'hui, mais elle paraît raisonnable, malgré l'ampleur de l'investissement total réalisé.

1450 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci pour cette présentation. Je vais me tourner vers la Région, parce que la Région est fortement sollicitée habituellement, notamment en tant qu'autorité organisatrice, elle est utilisatrice du réseau, et la tradition veut que l'on « sonne à sa porte ».

1455 **Anne DUBROMEL, Responsable du service des Grands Projets – Direction des transports, Région Auvergne – Rhône-Alpes**

1460 Heureusement que vous aviez introduit la réflexion en disant qu'il n'était pas question de venir annoncer ici un engagement, parce que je n'ai pas du tout ce mandat, bien entendu. Ça, c'est clair. Par contre, dire en introduction, effectivement : la Région, on l'a vu dans tous les débats, en tant qu'autorité organisatrice – et c'est bien normal –, est sollicitée. Donc, rappeler l'importance pour la Région d'investir dans les transports. Je pense que c'est vrai pour toutes les régions, mais c'est particulièrement vrai pour la nôtre. Le budget Transport de la Région, c'est 40 % de notre budget ; c'est un peu plus de 1,3 milliard. Ce sont quand même des ordres de grandeur que je voulais rappeler, pour montrer quelle importance cela a pour nous.

1465 Indiquer également que la Région sera présente dans ces investissements. Elle l'est déjà dans le plan de mobilisation pour le nœud ferroviaire lyonnais (130 millions sur les 500 millions). Donc, elle sera aussi présente demain, sur ces besoins d'investissement. On a récemment reparlé des accès français du Lyon – Turin, et le Président et le Vice-Président ont rappelé que la région serait dans le tour de table, bien entendu.

1470 Ce que je veux dire, par rapport au financement, c'est qu'il faut bien poser les fonctionnalités du nœud ferroviaire lyonnais, pour définir le tour de table, et bien se rappeler que c'est un problème, ou un enjeu, européen. On l'a démontré dans toutes les réunions. Donc, cela veut dire que l'Europe doit être invitée au tour de table, et l'Europe ne s'y trompe pas : elle a bien identifié Lyon comme un point essentiel sur des corridors qui sont importants au niveau européen. Donc : l'Europe, l'État, bien entendu – cela vient d'être redit par Fabrice GRAVIER : c'est un enjeu national, ce n'est pas qu'un

1475 enjeu des Lyonnais et de la région Auvergne – Rhône-Alpes –, la Région, bien entendu. On a dit à

1480 quel point c'est un projet important pour la Métropole lyonnaise et pour les liaisons entre la Métropole lyonnaise et les autres grandes Métropoles de la Région. Donc, c'est évident que la Région est concernée au premier chef. Et puis la Métropole, au sens de l'aire métropolitaine lyonnaise – je ne parle pas forcément en tant qu'institution. Dans notre projet de SRADDET (Schéma régional d'Aménagement, de Développement durable et d'Égalité des Territoires), la Région fixe comme objectif de construire des systèmes à l'échelle des espaces métropolitains, des systèmes de type RER, c'est-à-dire avec des cadences qui seront au minima à la demi-heure, voire au quart d'heure, sur les axes les plus chargés. Donc, on est bien dans les hypothèses qui nous rassemblent aujourd'hui, quand on parle du NFL.

1485 La Région a rappelé cet objectif ambitieux dans son SRADDET, qui est un schéma à l'horizon de 2030, et elle a également indiqué, s'agissant de cet objectif, qu'elle considèrerait que pour arriver à ce développement d'offre, les autorités organisatrices concernées et les collectivités concernées de ces espaces métropolitains seraient invitées à participer à l'investissement et au fonctionnement dans des dispositifs de gouvernance qui sont à construire, et qui devront s'adapter à cela. La Région sera présente, et elle appelle à des participations des autres collectivités : des participations financières, mais aussi à des coopérations, dans le cadre de gouvernances renouvelées. Voilà ce que je peux dire, aujourd'hui, sur l'état d'avancement de notre réflexion sur le sujet.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1495 Est-ce que je peux vous demander une simple précision ? C'est, par rapport à tous ces grands projets, le rapport qu'il y a entre votre budget d'investissement et la capacité de financement de l'opération. Est-ce que c'est exorbitant, à vos yeux, ou est-ce que, comme le dit l'État, 200 millions par an, c'est « accessible » ? Est-ce que vous pouvez avoir une comparaison de ce type ?

Anne DUBROMEL, Responsable du service des Grands Projets – Direction des transports, Région Auvergne – Rhône-Alpes

1500 Je n'ai pas produit les calculs qu'a produits Fabrice. Il aurait dû me le dire. Il a fait de grands calculs de coins de table, alors on espère que ce sera confirmé avec le temps. On est quand même, en Région Auvergne – Rhône-Alpes, avec un besoin de nouveaux grands projets important. On n'est pas une région qui n'est pas bien équipée, mais sur le plan ferroviaire, il y a de grands projets essentiels qui sont devant nous et un effort important qui doit être fait, particulièrement dans ce territoire national.

1505 On a le nœud ferroviaire, on a les accès français au Lyon – Turin, on a le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, il y a le Paris – Orléans – Clermont – Lyon ; c'est beaucoup, on en est bien conscient. C'est beaucoup. Et bien sûr que l'on va peut-être devoir réfléchir à des phasages, mais renoncer, certainement pas. Et imaginer que l'on travaille à des recherches de financement qui vont permettre de faire un effort sur ce territoire-là, parce que ce n'est pas qu'un effort pour Auvergne – Rhône-Alpes, c'est un effort pour le territoire français. C'est beaucoup pour une région – même pour la deuxième région de France – ; cela va peut-être appeler à changer ou revoir des répartitions de financement en profondeur, pour pouvoir faire face à tout cela, et puis aussi des réflexions sur le phasage, bien sûr.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1515 Merci. Je vais me tourner vers la Métropole, parce que de temps en temps, elle est appelée aussi à participer. En particulier, le rapport DURON disait : si l'on passe en souterrain, c'est peut-être aux collectivités locales de payer le supplément. Donc, j'aurais besoin d'une réaction de votre part. C'était dans un rapport précédent ; ce n'est pas dans le rapport DURON. Ce n'est pas une question piège.

Pascal PROTIÈRE, Conseiller technique au Cabinet du Président de la Métropole – Métropole de Lyon

1520 Pas du tout, non. Il n'y a pas de piège, sinon on ne serait pas là. Je pense que l'on va essayer de quitter la réunion sur une note positive. Le seul souci, c'est ce que monsieur GRAVIER a dit ; il a estimé la note à 10 milliards d'euros. C'est illustratif. C'est vrai qu'à 10 milliards d'euros, malgré tout, on ne peut pas tout faire. Avec 10 milliards, on ne fait pas tout : on ne fait le NFL, le CFAL Nord, et le

1525 CFAL Sud – parce que la Métropole tient au CFAL Sud –, et on ne fait pas non plus, pour 10 milliards d'euros, les accès français au Lyon – Turin, auxquels, je l'ai bien compris, la Région tient, et peut-être aussi, je crois, la Métropole. Donc, c'est vrai que 10 milliards d'euros, c'est déjà, à un moment donné,

avoir fait quelques choix. Qu'est-ce que l'on ne fait pas ? Qu'est-ce qui est moins prioritaire que le reste ?

- 1530 Néanmoins, si l'on considère cette somme de 10 milliards d'euros, et si on considère – j'ai bien entendu SNCF Réseau – que l'on est tous convaincus que c'est ce projet-là qu'il faut faire pour augmenter le nombre de trains TGV et TER qui vont desservir l'ensemble de l'écosystème des gares lyonnaises : pas uniquement la Part-Dieu, parce qu'il y a aussi la gare de Perrache qui va être bénéficiaire, et aussi la gare de Saint-Exupéry, parce que j'ai compris que c'était aussi une option qui
- 1535 pouvait être améliorée. Il va y avoir des péages supplémentaires et donc, on espère que dans l'approche du maître d'ouvrage Réseau, on sera plutôt près des 20 % que des 10 %. C'est-à-dire que si, à un moment donné, on a déjà 20 % de Réseau, plus 40 % de l'État, plus une part de l'Europe, je pense que le 100 % est sans doute atteignable avec la Région, et avec la Métropole, qui viendra forcément. On met également, à hauteur de la Région, 133 millions d'euros sur le plan de
- 1540 mobilisation 2020-2025, actuellement. Donc, si l'on est sur cette enveloppe de 10 milliards, je pense que peu ou prou, elle est sans doute finançable. Et ça, c'est la bonne nouvelle. Après, cela ne dit pas ce que l'on fait pour 10 milliards, et c'est là qu'il peut y avoir quelques crispations, parce qu'il y en a certains qui vont peut-être – et là je parle de la Métropole – mettre des conditions sur ce que l'on aimerait financer, plutôt que ce que l'on n'aimerait pas. C'est vrai que « ce que l'on n'aimerait pas »,
- 1545 j'ai parlé du CFAL, tout à l'heure. Je vais le dire de manière assez directe : je crois qu'aujourd'hui, la Métropole n'a pas forcément en ligne d'être un financeur du CFAL. Après, sur la question de la manière dont on va financer dans 20 ans, la LOM ouvre la porte à de nouvelles coopérations ou de nouveaux financements des TER, y compris par les agglomérations ; donc, je pense que comme l'a dit madame DUBROMEL, il y a sans doute une nouvelle donne qui va s'organiser.
- 1550 Je le disais aux collègues de l'Ain, tout à l'heure : la Métropole de Lyon est consciente de son attractivité. Elle est consciente qu'elle a une responsabilité sur les territoires. Cette attractivité fait qu'il y a un nombre important d'usagers qui viennent par les transports en commun, et donc, naturellement, on sera aux côtés de la Région, et il faudra trouver la maille.
- 1555 La vraie question, elle va être sur la promesse que l'on nous fait aujourd'hui. Parce que l'on nous fait quand même miroiter le quart d'heure. Le quart d'heure, c'est une sacrée avancée quand on est à la demi-heure. Donc, c'est là qu'il faudra toujours être très transparents. Parce que si au bout du bout, il s'agit de financer 10 milliards, mais que le service esquissé n'est pas totalement au rendez-vous, je pense qu'il y aura des déceptions, et que, peut-être – ce seront d'autres élus, dans 20 ans, ou même dans 10 ans –, les élus pourraient être un peu plus crispés pour financer un investissement sur une
- 1560 promesse qui n'est pas tenue par rapport au niveau de service.
- 1565 Je pense que l'adéquation entre les 10 milliards, pour faire le saut d'infrastructure, et le niveau de service qui pourra être fait sera un des éléments assez importants. Et puis, il y a la question du délai. On a parlé tout à l'heure du rapport DURON (scénario II) 2020-2037 ; si l'on est dans cette maille-là, s'il y a un décalage (parce qu'on n'a pas de boule de cristal...) Après, on ne peut pas faire non plus de la science-fiction, au-delà. Donc, on est plutôt « allant » ; je pense même que d'autres collectivités pourraient nous aider. Je pense que sur l'option des accès Lyon – Turin, il peut y avoir d'autres partenaires. Ce sera difficile. In fine, je pense que c'est bien le niveau de service promis. Et là, ça renvoie à la fois à la commande de la Région en tant que AOT, et ça renvoie aussi à la capacité de SNCF Mobilités – l'autre versant de la maison – à faire réellement arriver plus de trains sur l'ensemble
- 1570 de l'étoile ferroviaire lyonnaise.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Merci de votre clarté. Questions de la salle. Monsieur, vous aviez demandé à intervenir, et puis monsieur, tout de suite après.

Jean MURARD, Association Déplacement Citoyens

- 1575 Tout simplement, dans le tour de table, il manque l'Union européenne ; donc, ce qui vient d'être dit n'est quand même pas très intéressant.

Une réaction : nous, si nous sommes convaincus, à terme, que le CFAL Nord est indispensable, on pense que le CFAL Sud n'est pas indispensable, pour autant que Saint-Fons – Grenay soit construit et que les trains de fret qui arrivent par le corridor Dijon – Ambérieux – Part-Dieu passe, à ce moment-là, avec le CFAL Nord, avec Saint-Fons – Grenay, et rejoigne la vallée du Rhône. Et l'on n'est pas non

1580

plus certain, à l'heure où l'on est en train de travailler pour faire un cahier d'acteurs, que même le CFAL Nord soit une urgence absolue.

1585 J'en viens à l'Union européenne. Monsieur le Président, vous n'avez pas pu amener monsieur Juncker, puisqu'il a terminé son parcours ; est-ce que par hasard, il y aurait quelqu'un de l'Union européenne ici ? J'ai vu, dans certains financements, y compris peut-être dans le débat public ; il me semble, si j'ai bien retenu, qu'il y a un financement substantiel de l'Union européenne, comme il y a eu un financement substantiel de l'Union européenne sur les études préalables. Alors, je ne sais pas ce qu'il y avait dans les études avec le groupe de travail avec Maryline MEAUX, mais bref, voilà. Donc, que peut-on dire de façon un peu plus précise, sur l'Union européenne, parce que je me suis dit, en voyant les chiffres qui m'ont paru élevés pour les études, qu'il n'était peut-être quand même pas très réaliste de penser que l'Union européenne allait continuer à financer à ce niveau de pourcentage.

1590 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

1595 En tant que Président de la CPDP, je n'ai pas d'éléments. La seule chose que j'ai, c'est que nous avons fait venir le coordinateur européen pour le fret (les deux), et qu'ils ont pris des positions sur la possibilité pour l'Europe de participer financièrement aux opérations. Au-delà, je n'ai pas d'éléments. Peut-être que monsieur GRAVIER a d'autres éléments sur ce point.

Fabrice GRAVIER, Chef du service Mobilité, Aménagement, Paysages – DREAL Auvergne – Rhône-Alpes

1600 Donner des chiffres, simplement, pour illustrer ; et non pas un engagement de l'Union européenne, évidemment. Pour rappeler que sur le plan de mobilisation actuel du nœud ferroviaire lyonnais, qui a été évoqué jusqu'ici par la Région et la Métropole de Lyon, sur lequel l'État intervient aussi à la même hauteur que la Région, les aménagements ont bénéficié, aujourd'hui, de promesse de subventions européennes, à hauteur de 41 millions d'euros – SNCF Réseau me contredira au besoin – sur une assiette de 175 millions d'euros ; notamment des travaux sur la douzième voie (la voie L) de la gare Part-Dieu, qui ont bénéficié d'un taux de 20 % de subventions de l'Union européenne. Ça, c'est à titre d'illustration.

1605 Une autre illustration, puisque le Lyon – Turin a été évoqué à plusieurs reprises : je parle du tunnel transfrontalier (tunnel de base, 8,6 milliards d'euros). Aujourd'hui, le tour de table financier est le suivant : 40 % de l'Union européenne, 35 % de l'Italie, et 25 % de la France. Parce que c'est un ouvrage qui participe à l'interconnexion des réseaux européens, notamment les corridors de fret.

1610 Un dernier chiffre – et je m'arrêterai peut-être là avant de dire un mot sur le financement du débat public – : sur la période 2014-2020, ce sont 12 milliards d'euros, à l'échelle européenne, engagés par l'Union européenne, sur les projets, via ses appels à projets. 12 milliards sur 2014-2020.

1615 Sur le débat public, aujourd'hui, il est financé majoritairement par l'État, avec une participation de la Région, et de la Métropole de Lyon, mais aucunement par l'Union européenne. Peut-être que sur de vieilles études, Denis, qui est la mémoire du dossier (même si on ne l'a pas beaucoup entendu ce soir), pourra compléter l'information.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme – SNCF Réseau

1620 Il n'y a pas eu de financement européen sur le débat public du NFL Long Terme. En revanche, si l'on prend une vision un peu élargie du nœud ferroviaire lyonnais et que l'on intègre le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, alors là, oui, on a eu un financement européen – il est d'ailleurs toujours en cours – sur les études du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

1625 L'Agence européenne procède par appel à projets pluriannuel. Et elle fixe des priorités dans ses appels à projets pluriannuels. Dans ceux qui sont en cours aujourd'hui, les priorités sont le développement du fret, et la résorption des nœuds ferroviaires. Nous ne savons pas encore les critères qu'utilisera l'Europe pour le prochain appel à projets pluriannuel. Mais ce que nous avons entendu des deux commissaires européens (monsieur BALAZS et madame RADICOVA), lorsqu'ils sont venus il y a trois semaines environ (un petit mois), manifestement, c'est que c'est toujours en tête de leurs préoccupations. Là, on est en train de tirer des plans sur la comète, parce que les règles n'ont pas encore été définies. Mais, l'on peut supposer que cette tendance lourde devrait se confirmer.

Jérôme REBOURG, FNAUT – ADTC

1635 J'étais présent quand la représentante de l'Union européenne (ce n'est pas une commissaire
européenne) est venue ici, dans cette même salle, il y a un mois, et elle a été très très précise. Ce
n'est pas un truc pluriannuel. Elle a dit que l'Europe était prête à subventionner les accès au Lyon –
Turin, entre Grenay et la Savoie, à hauteur de 50 %, si l'État français le demandait rapidement.
D'accord ? Elle a été très précise, je l'ai entendu, et c'est paru dans la presse. C'est très très précis là-
dessus. Elle l'a dit trois fois, en plus. Et j'étais ici. Elle l'a répété trois fois, pour ceux qui entendaient
mal.

1640 En plus, une suggestion là-dessus : pourquoi ne pas demander, pour la partie du CFAL entre les
raccordements du Lyon – Turin et la plateforme de chargement qui sera sur le CFAL – donc,
certainement à hauteur de Saint-Exupéry – de faire rentrer cette partie du CFAL dans les accès au
Lyon – Turin, ce qui permettrait donc de financer 55 % de cette partie-là. C'est quand même non
négligeable, parce qu'il y a tout l'échangeur, etc. Et ça, la commissaire européenne a demandé à ce
1645 que l'État se prononce rapidement. Donc, ce n'est pas dans 10 ans ; elle a demandé que ce soit une
question de mois, pour que l'Europe réserve ses financements. Et c'était très très précis, vous pouvez
relire la presse, c'était très très clair. Voilà. Ça, c'était sur l'Europe.

1650 Moi, je vais revenir un peu sur la priorité des financements. Là, je suis un peu inquiet, parce qu'il y a
un mois aussi, j'étais dans cette salle-là, toujours pour le débat sur le nœud ferroviaire lyonnais, et j'ai
demandé à l'un de vos collègues de la DREAL la priorité qu'il comptait accorder entre les projets
ferroviaires et les projets autoroutiers de l'élargissement de l'A46, le shunt de Manissieux, les
élargissements de l'A46, de l'A43, les contournements ouest et est de Lyon. Et là, il m'a répondu que
1655 globalement, ces aménagements routiers étaient nécessaires pour des raisons de sécurité ou des
raisons d'amélioration du transit. Alors, je suis venu à pas mal de réunions sur le nœud ferroviaire
lyonnais, je pensais que la priorité, c'était le développement du ferroviaire, parce qu'il était beaucoup
plus écologique, et parce que les gens étaient demandeurs. Je me demande à quoi va servir ce
débat-là, puisqu'a priori, l'État est en train de dire : « de toute façon, on va d'abord faire les projets
autoroutiers dans le coin, et puis ensuite, on va faire les projets ferroviaires à long terme ». Donc, à
1660 quoi va servir ce débat-là, si l'on concurrence et si l'on plombe le ferroviaire ? Parce que si vous créez
des élargissements d'autoroute et de nouvelles autoroutes, les gens vont en partie les utiliser plus. Je
me pose vraiment la question.

1665 Sur les financements, j'en ai déjà parlé sur l'Europe. Après, globalement, sur le fret aussi, on peut
regarder ce que fait l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, etc. Même s'il y a un ensemble de députés qui
ne sont pas pour, aujourd'hui, l'Europe a voté une mesure qui s'appelle l'eurovignette poids lourd, qui
peut être implantée très très rapidement, parce que ce sont des concessions autoroutières qui seront
en charge de la collecter. Donc, ce n'est qu'une question de volonté politique. Il n'y a rien de
technique. Ça, on pourrait le faire très rapidement. Et ça aurait aussi l'avantage de faire payer les
1670 transporteurs étrangers, qui pour rappel – ce n'est peut-être pas vrai exactement autour de Lyon, mais
dans le Pays de Savoie ou au Mont-Blanc – représentent 86 % du trafic au tunnel du Mont-Blanc. Et
aujourd'hui, ces transporteurs routiers étrangers ne paient rien du tout pour la pollution et la
congestion qu'ils génèrent en France. Donc, il y a quand même quelque chose à faire là-dessus. Je
sais que l'on m'a fait plusieurs fois la réflexion : « mais non, tout le monde est contre, etc. », mais on
n'a pas le choix. Pourquoi l'Allemagne le fait-elle ? Pourquoi la Suisse le fait-elle ? Pourquoi l'Autriche
1675 le fait-elle ? Et pourquoi la France n'a-t-elle pas le courage ?

1680 Ensuite, il y a un côté aussi un peu magique dans les développements des autoroutes : c'est que
maintenant, c'est plus fait par des rallongements de concessions. Ça a un côté complètement
magique ; c'est que ça n'apparaît pas du tout dans les comptes de l'État. Ça n'apparaît pas dans la
dette de l'État. Pourtant, ce seront des milliards d'euros qui vont ne plus arriver dans les caisses de
l'État pendant plusieurs années. Donc, je pense qu'il faudrait faire un moratoire là-dessus, pour
éviter... Ce n'est pas du détournement d'argent, mais un petit peu, parce que ça n'apparaît pas dans
les comptes de l'État, mais ça s'enlève bien du budget de l'État. Il y a donc des choses à faire sur les
financements ; il y a vraiment à regarder ce qui se passe ailleurs, et puis prendre des décisions un
peu courageuses.

1685 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Je le prends comme une contribution, mais qui n'appelle pas une réponse dans cette salle, cela va de soi. Sauf si monsieur GRAVIER veut compléter.

Fabrice GRAVIER, Chef du service Mobilité, Aménagement, Paysages – DREAL Auvergne – Rhône-Alpes

1690 Sur la position exprimée par les coordinateurs fret : elle leur appartient, puisqu'aujourd'hui, il ne vous a pas échappé qu'il y a eu des élections européennes il y a quelques jours, qui vont mettre en place une nouvelle Commission, avec un nouveau Président, de nouveaux coordinateurs, et donc des priorités – comme l'a expliqué Denis CUVILLIER – vont être définies pour les prochains appels à projets. Difficile, aujourd'hui, de préjuger le taux réel dont pourront bénéficier les projets. Néanmoins, 1695 au niveau national, l'État central va se saisir tout de même de la question de l'opportunité d'un financement européen, sur les accès et sur le CFAL, sans préjuger qu'il soit bien à hauteur de 40 ou 50 %. Il faut garder certaines précautions par rapport à ça.

Et juste un tout petit mot – je ne veux pas faire de débat – sur « route versus rail ». Il faut bien prendre conscience de deux choses ; c'est que le domaine de performance du rail, il n'est pas total. Le rail ne dessert pas finement l'ensemble du territoire. Donc, la route continuera de conserver une part prépondérante des transports du quotidien. Et il faut bien apporter une réponse aux points de saturation les plus importants. Madame COUTURIER évoquait tout à l'heure le Nœud des Îles, par exemple ; on peut en citer d'autres. Les projets que vous évoquez : pas de débat ; on est bien sûr de l'aménagement en place du réseau existant. On n'est pas sur la création de nouvelles autoroutes. Sur 1700 la question de l'A45, par exemple, la position de l'État, aujourd'hui, a évolué, pour améliorer la mobilité sans forcément construire une nouvelle autoroute. Voilà, je ne vais pas beaucoup plus loin, sachant que les leviers, sur la route, c'est aussi le covoiturage, l'autopartage, le changement de comportement. Le taux d'occupation des véhicules, aujourd'hui, à l'heure de pointe, c'est 1,1 ; au mieux 1,2 dans certains secteurs. Si l'on passait à 1,4 ou 1,5, on aurait une baisse significative des 1705 bouchons sur le réseau. Voilà, je ne vais pas beaucoup plus loin. Et l'on n'est pas sur les mêmes temporalités non plus.

Joël DUBOS, Vice-Président de DARLY et de la FNAUT régionale

Je trouve que ce sujet est très intéressant – il suscite de l'intérêt –, mais il est inquiétant également, par rapport à ce que l'on a entendu. Intéressant, dans la mesure où l'on se rend compte que toutes 1715 les personnes qui représentent les collectivités sont d'accord pour dire qu'il faudra qu'ils mettent la main à la poche. Ils ne disent pas combien, parce qu'effectivement, tout dépend du service qu'apportera l'infrastructure et de ce qu'ils pourront en retirer. Mais au moins, on a déjà ce consensus-là, c'est que tout le monde devra payer. Et ça nous conforte dans l'idée que l'on a formulée, qu'il faut une AOT au niveau de l'aire métropolitaine lyonnaise. Si j'ai bien compris, je crois que ce sera dans la 1720 prochaine loi.

Par contre, c'est inquiétant, parce qu'à la fois en termes de montants financiers annoncés et en termes de temporalité, on n'est pas du tout à la hauteur des enjeux. Les besoins des utilisateurs, aujourd'hui, ou des gens qui viennent de la périphérie pour venir dans Lyon, et qui prennent leur voiture, sont immédiats. Donc, aujourd'hui, il faut agir, mais sans attendre ; et non pas attendre sans 1725 agir. Les 10 milliards que vous avez évalués, ils ne correspondent pas, parce que si j'ai bien compris, l'évaluation coûts/avantages qu'a présenté SNCF Réseau ; c'était tous grands projets réalisés. Les grands projets autour de Lyon, si l'on prend le CFAL, le NFL, le Lyon – TURIN, le POCL (je ne parle pas de la branche Rhin – Rhône), on est au moins à 40 milliards. Donc, les 10 milliards sont très loin des besoins. En plus, à l'horizon 2035-2040, on n'est pas du tout dans la temporalité de ce 1730 qu'attendent les usagers.

Alors moi, je me pose une question : comment a fait la Région parisienne pour investir 500 euros par tête d'habitant, alors qu'en Région Auvergne – Rhône-Alpes, on investit 95 euros par tête d'habitant pour des infrastructures ferroviaires. Là, j'aimerais avoir l'explication. Il y a peut-être une explication dans la capacité ou dans la possibilité qui est donnée à une collectivité de créer une société de 1735 financement de projet. Si j'ai bien compris, je crois que c'est par cela qu'est passée la Région parisienne. Ça peut être intéressant, mais il ne faut pas que l'on se retrouve, dans le cas notamment des concessions de voies routières, où après, il peut y avoir des conventions de prolongements de concession, avec une dette que l'on prolonge à l'infini. Donc là, il y a un risque réel et en plus, j'ai cru comprendre – une information qui est à vérifier – que la Métropole avait entrepris cette démarche pour

1740 financer le TOP (*ndlr : Tronçon ouest du périphérique, dénommé Anneau des Sciences*) (donc, une infrastructure routière). À mon avis, ça ne va pas dans le sens de la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Monsieur GRAVIER, quelques éléments de réponse.

1745 **Fabrice GRAVIER, Chef du service Mobilité, Aménagement, Paysages – DREAL Auvergne – Rhône-Alpes**

Oui, j'évoquais tout à l'heure le fait que je présentais uniquement la manière dont l'État, au niveau national, collectait des ressources dans une grande boîte, et puis les réaffectait sur différents projets. Là, c'est la question de la société de projet, qui finance un projet dédié, avec des ressources définies, sur un territoire géographique dédié. Sur le Grand Paris Express, effectivement, aujourd'hui, on est sur un investissement aux alentours de 32 milliards d'euros, à date, et qui bénéficie de recettes propres : des taxes et impôts, essentiellement sur les entreprises, de 550 millions d'euros par an – à titre d'illustration. 550 millions d'euros, s'il fallait financer les 32 milliards, cela ferait quand même encore beaucoup d'années, puisque les dépenses, aujourd'hui, par an, vont atteindre des pics de 3,5 milliards – à rapporter aux 550 millions collectés par an. Il y a quand même un trou. Donc, cela nécessite tout de même de recourir à l'emprunt. Et les modalités de remboursement ne sont finalement toujours pas complètement stabilisées, entre les différentes collectivités territoriales, et le syndicat de transport, qui est Île-de-France Mobilité (nouveau nom du STIF). Donc, c'est possible ; cela a bien été fait, effectivement, pour le Grand Paris Express.

1760 Le projet de LOM, que j'évoquais tout à l'heure, dans sa version adoptée au Sénat, a réintroduit la possibilité de constituer des établissements de financement de projet. Je ne vous en détaille pas les modalités exactes, mais la vocation, c'est de créer un ou plusieurs établissements publics locaux, ayant pour mission le financement sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre, dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant 1 milliard d'euros HT. Ils ont mis un seuil assez haut, mais pour nous, ce n'est pas une difficulté de le dépasser. Et il est prévu que les ressources de ces établissements comprennent des ressources fiscales créées à cet effet. Donc, la loi, sauf si elle est contestée en commission mixte paritaire, élargit bien cette faculté à tout territoire et tout type de projet d'infrastructure de transport linéaire, dès lors que leur coût dépasse 1 milliard d'euros HT. Version 18 juin, adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture suite à un amendement.

1770 **Pascal PROTIÈRE, Conseiller technique au Cabinet du Président de la Métropole – Métropole de Lyon**

Si je peux peut-être juste compléter, cet amendement n'a pas été adopté au Sénat, il a été adopté à l'Assemblée nationale. Et c'est un amendement gouvernemental qui est passé, et qui a fixé ce cadre, en rajoutant simplement que cela concerne évidemment les projets qui sont « dupés » – qui ont obtenu la DUP. Il permet de financer les projets supérieurs à 1 milliard d'euros, ayant obtenu une DUP. Voilà, je réponds à monsieur : je ne crois pas que le TOP (ou l'ex-TOP) (*ndlr : Tronçon ouest du périphérique, dénommé Anneau des Sciences*), à ce jour, ait reçu sa DUP. Donc, ne faisons pas un faux débat sur le TOP ; la question des infrastructures terrestres est totalement finançable via une telle société.

1780 Je vais juste dire une dernière chose, et je vais vous quitter, parce que j'ai un Conseil municipal dans l'Ain, que je dois rejoindre. Je pense que la vraie clé, elle a été abordée : c'est la tarification. C'est la première étape urgente qui coûte sans doute un petit peu de sous, dans l'accord à trouver entre Sytral et Région, mais c'est le verrou. Je pense que si demain, dans les mois ou années qui viennent, après les élections métropolitaines, la Région et le Sytral (et donc la Métropole) arrivent à faire une tarification unique sur les 35 gares de la Métropole ; c'est-à-dire à faire ce dont tout le monde parle depuis 15 ans, et que personne n'a fait, ça créera les conditions de coopération, et forcément de confiance, pour que Région et Métropole travaillent à mon avis plus facilement main dans la main sur un avis partagé, convergeant, des infrastructures à réaliser en priorité dans les années 2020-2030 et 2030-2040. Je pense que la première étape vraiment symbolique, et en plus attendue par les usagers, c'est la tarification unique. Je vous remercie, et je vous souhaite une excellente fin de soirée.

1790 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup. Monsieur CUVILLIER, et puis je vous donne la parole juste après.

Michel RAFFIN, CESER Auvergne – Rhône-Alpes

1795 Notre assemblée s'est prononcée avant-hier sur le nœud ferroviaire lyonnais dans le cadre de la contribution au débat public, et il y a des éléments chiffrés qui me surprennent un petit peu, dans le projet de Loi de mobilité. Mais cela a pu évoluer favorablement, et tant mieux. J'ai relevé qu'on annonçait, pour l'ensemble des nœuds ferroviaires en France, 1,3 milliard sur 10 ans. Donc, cela fait 130 millions d'euros par an, pour tous les nœuds ferroviaires de France. On vient de révéifier. 130 millions d'euros par an pour tous les nœuds ferroviaires, ça ne peut pas faire 320 millions d'euros pour le seul nœud ferroviaire lyonnais. Donc, il y a un truc que je n'ai pas compris. Très bien. Vous allez nous dire.

1800 D'autre part, quand on fait le calcul CFAL (3,2 milliards) – Nord et Sud, évidemment – plus le nœud ferroviaire Long Terme version aérienne, sans gare souterraine (2,8 milliards). Cela fait 6 milliards. Évidemment, il n'y aura pas que l'État. Mais rapportés aux 130 millions d'euros par an de l'État ; voilà l'équation. Donc, il faut évidemment l'Europe ; c'est sûr. Et puis il faudra les autres. C'est le premier problème.

1805 Le deuxième sujet, ce sont les recettes affectées. Nous avons longuement insisté sur le fait qu'il fallait des recettes affectées à l'AFIT, et ne pas s'en tenir à la situation actuelle. Peut-être que je n'ai pas suivi les derniers débats de l'Assemblée nationale. Peut-être que l'on a retrouvé des recettes affectées, mais je n'en suis pas sûr, puisqu'elles avaient été abandonnées d'abord avec quelques défilés rouges, et ensuite quelques défilés jaunes.

1810 **Fabrice GRAVIER, Chef du service Mobilité, Aménagement, Paysages – DREAL Auvergne – Rhône-Alpes**

1815 Juste pour clarifier et repréciser mon propos, j'évoquais bien 1,6 milliard pour le NFL, sur la période 2028-2032. Alors, on va me dire qu'il y a un artifice, mais c'est juste après la période des 10 ans, pour lesquels il est prévu 1,3 milliard de l'État, sur les deux. Donc, effectivement, il y aura un effort supplémentaire à l'issue de la première période de 10 ans, qui sera sur les nœuds ferroviaires, et tout particulièrement centrée sur le nœud ferroviaire lyonnais, qui reste le principal nœud critique sur les réseaux ferroviaires français.

1820 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci. Denis CUVILLIER.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme – SNCF Réseau

1825 Je voulais juste rebondir sur les exercices qui ont été faits par l'État, en disant : « on ne fera pas tous ces grands projets en une seule fois, donc, on pourrait parler de tranches ». Il y a un périmètre de 10 milliards qui a été évoqué. Je voulais juste confirmer que dans le débat public, nous avons proposé, pour le NFL et le CFAL, une première étape de réalisation qui selon les deux scénarios, varie entre 2,6 et 2,9 milliards. Donc, on est à moins de 50 % du scénario complet à 6 milliards, dont nous venons de parler.

1830 Je voudrais quand même souligner un point. Je m'en excuse auprès de Lionel parce que là je vais vendre un peu de rêve et lui, il ne connaît que les chiffres, mais c'est que ces deux scénarios, ils permettent de remplir à peu près 80 % des niveaux de service du long terme, lorsque l'on a l'ensemble des grands projets. Donc, on a moins de 50 % des investissements pour 80 % des services. Donc, sans augurer du résultat de la démarche dont Lionel nous a parlé, en disant : « ça va être probablement la prochaine démarche que nous allons engager, c'est le bilan socio-économique de ces scénarios intermédiaires, à titre personnel, je pense que ça ne devrait pas être trop mauvais, comme résultat.

1835 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

1840 Ce sera sans doute l'une des recommandations de la commission de faire analyser ces études socio-économiques le plus rapidement possible, puisque ce sont les éléments de décision.

Je vous propose de clore notre réunion. On est allé là encore un petit peu plus loin que ce que l'on avait prévu initialement, mais c'est à chaque fois pareil dans les ateliers – sauf celui d'hier où il faisait tellement chaud ; on était tellement contraint qu'on a baissé à 19 h 30.

1845 Merci à tous de cet échange qui, je l'espère, a été fructueux pour les uns et pour les autres. Moi, personnellement, il m'a intéressé, même s'il m'a un peu frustré en tant qu'ancien directeur régional de l'équipement sur le Grand Paris, mais un Président n'a pas le droit de s'exprimer sur le fond.

1850 Merci à tous. Je vous invite à la réunion de clôture, puisque sur Lyon, c'est la dernière manifestation que nous aurons dans le cadre de ce débat. On a encore un atelier sur Chambéry le 4 juillet, et puis une réunion de clôture le 11, tout près d'ici, à l'Institut catholique. Vous êtes bien entendu cordialement invités, les uns et les autres, pour cette réunion de clôture.