

## Questions & avis Bernard Seligmann

### Question Q763

25/11/2010, <http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/participer/questions-reponses-detail.html?id=11>

Un projet aussi exceptionnel par son ampleur ne peut reposer que sur de solides études de trafic, de rentabilité socioéconomique et de rentabilité financière et d'impact sur les finances publiques comme l'imposent d'ailleurs l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et son décret d'application du 17 juillet 1984 toujours en vigueur.

Au regard de ces principes je pose trois questions:

**1- en ce qui concerne les prévisions de trafic est-il possible de connaître les références de l'étude de trafic qui fonde les chiffres avancés dans le dossier du maître d'ouvrage? Est-il possible de mettre cette étude à la disposition de la commission du débat public et du public? Cette étude a-t-elle été communiquée au STIF et est-il possible de connaître l'avis de ses experts ?**

**2- en ce qui concerne l'évaluation socio-économique: le dossier mis à disposition du public ne comprend pas de présentation d'une étude de rentabilité socio-économique permettant de mettre en relation le coût du projet (en investissement et en fonctionnement) et les avantages monétaires, monétarisables ou non chiffrables pour la collectivité. Une telle étude est pourtant la règle pour les grands projets d'infrastructure de transports. Existe-t-il une telle étude pour le projet de transport du Grand Paris et peut-elle être communiquée à la commission du débat public ? Sinon, pourquoi cette carence et comment est-il prévu d'y remédier ?**

**3- en ce qui concerne la faisabilité et la rentabilité financières du projet: le dossier du maître d'ouvrage est extrêmement vague sur le sujet. A la suite du rapport Carrez qui montrait en 2009 la difficulté du sujet, le maître d'ouvrage a-t-il fait réaliser une étude qui permette d'apprécier la faisabilité financière de l'opération, sa rentabilité financière son impact sur les finances publiques de l'Etat et des collectivités locales et son coût pour l'utilisateur? Si oui cette étude peut-elle être mise à la disposition de la commission du débat public? Sinon, quand pourrait-elle être disponible ?**

Vu l'importance du sujet, je suggèrerais qu'une certaine publicité puisse être donnée aux réponses du maître d'ouvrage.

### Réponse du Maître d'ouvrage, le 02/12/2010,

Bonjour, Concernant vos diverses questions, nous les abordons successivement :

#### **Est-il possible de connaître les références de l'étude de trafic qui fonde les chiffres avancés dans le dossier du maître d'ouvrage?**

Les prévisions de trafic du dossier maître d'ouvrage se fondent sur deux méthodes de modélisation, largement éprouvées et reconnues : le modèle de la RATP et le modèle de la DREIF. Ces modèles de prévision sont fondés sur l'observation des comportements de déplacement des Franciliens, sur la base de l'Enquête Globale de Transport, de l'Insee.

Sur cette base de ces données, un modèle statistique a été établi, puis ensuite vérifié. Les résultats obtenus par les deux modèles sont globalement convergents. Les prévisions de trafic ont été conduites à l'heure de pointe du matin pour deux horizons : l'horizon 2025 correspond globalement à la période de mise en service du réseau complet ; et l'horizon 2035 correspond à un horizon situé 10 ans après mise en service, pour apprécier les impacts à plus long terme.

L'Enquête Globale de Transport est consultable et téléchargeable à l'adresse suivante : ([http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/egt2001\\_cle2bdd19.pdf](http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/egt2001_cle2bdd19.pdf)).

## **Cette étude a-t-elle été communiquée au STIF et est-il possible de connaître l'avis de ses experts?**

L'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris, suite au bilan du débat public, tiendra compte de l'avis du STIF sur l'ensemble du projet, comme le prévoit la loi du 3 Juin 2010 relative au Grand Paris : « *Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (...) est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs établissements publics de coopération intercommunale, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, de l'association des maires d'Ile-de-France, du syndicat mixte « Paris-Métropole », du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'atelier international du Grand Paris.* »

## **Existe-t-il une évaluation socio-économique pour le projet de transport du grand Paris?**

La mise en œuvre du projet de Métro Grand Paris donnera en effet lieu à un bilan socio économique, conformément à l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, qui stipule que les projets de transport donnant lieu à financement public présentent « *un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.* ».

Dans le cadre du projet du Métro Grand Paris, ce sera également l'occasion de travailler sur ces enjeux et d'explorer de nouvelles méthodes d'évaluation associées. En effet, les pratiques classiques des méthodes d'évaluation des infrastructures de transport conduisent souvent à affecter les meilleures rentabilités socio-économiques aux investissements routiers, compte tenu de l'importance des gains de temps qui ont un poids prépondérant dans les bilans coûts/avantages.

Compte tenu que le projet global du Grand Paris est un également un projet urbain, social et économique d'intérêt national, il apparaît ainsi nécessaire d'ajouter de nouvelles dimensions aux champs d'évaluation habituels, telles que la prise en compte : du développement économique ; du développement de l'accessibilité ; de l'impact sur l'occupation des sols et la maîtrise de l'étalement urbain ; de l'analyse par groupe de population des bénéfices directs (amélioration des transports) et indirects (réduction de la pollution, réduction de l'insécurité routière...) du projet.

## **Quel est la faisabilité financière de l'opération?**

Les modalités de financement du projet sont présentées dans le dossier du maître d'ouvrage. Ces dispositions ont été précisées par le projet de loi de finance rectificative pour 2010, qui prévoit notamment une modernisation de la Taxe Locale sur les Bureaux existante, ainsi que la création d'une Taxe spéciale d'équipement dévolue au projet du Grand Paris, sur le modèle de la Taxe spéciale d'équipement existante qui permet de financer l'Etablissement public foncier d'Île de France.

## **Quelle est la faisabilité du projet au regard du rapport Carrez qui montrait la difficulté du sujet?**

Le rapport du député M. Gilles Carrez que vous évoquez, proposait un certain nombre de dispositions complémentaires au financement du projet du Grand Paris. C'est à ce titre que le dossier du maître d'ouvrage précise que *"Le Gouvernement proposera au Parlement de compléter les dispositions fiscales prévues dans le cadre de la loi relative au Grand Paris, dans le droit fil des recommandations du rapport de M. Gilles Carrez, par la création d'une Taxe Spéciale d'Équipement additionnelle en région Ile-de-France, ainsi que par l'affectation des compléments de recette générés par la modernisation de la Taxe Locale sur les Bureaux."*

Ces dispositions, actuellement en débat à l'Assemblée nationale, ont été défendu en séance par Gilles Carrez et vous pouvez consulter le compte-rendu à l'adresse suivante :

[http://www.assemblee-nationale.fr/13/cr/2010-2011/20110079.asp#P461\\_75904](http://www.assemblee-nationale.fr/13/cr/2010-2011/20110079.asp#P461_75904)

## **Cette étude peut-elle être mise à la disposition de la commission du débat public ?**

Dans le cadre du débat public, une réunion thématique sur la question des coûts et du financement, commune aux projets du Métro Grand Paris et Arc Express, est prévue le 5 janvier prochain. Lors de cette réunion seront présentés les plans de financement des deux projets. Les documents présentés lors de cette réunion seront consultables, suite à la réunion, sur la page Internet du débat public.

## **Avis A376**

04/01/2011, [http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/participer/consultation\\_avis.html?m=01](http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/participer/consultation_avis.html?m=01)

**Lettre à Monsieur François Leblond**

**Président de la Commission particulière du débat public réseau de transport public du Grand Paris**

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu par un courrier du 14 décembre 2009, m'adresser la réponse de la Société du Grand Paris à la question multiple que j'avais posée dans le cadre du débat public sur le projet de réseau de transport du Grand Paris. Vous avez bien voulu également m'assurer que la Commission particulière du débat public ne manquerait pas de tenir compte de mes remarques dans le compte-rendu qu'il lui revient de produire, à l'issue du débat public.

Je tiens tout d'abord à vous remercier pour la rapidité de cette retransmission et pour l'attention que la commission porte à chacune des observations reçue du public comme à celles des instances officiellement consultées.

On ne peut qu'être admiratif de la façon dont la commission que vous présidez a organisé et conduit la concertation sur le projet du Grand Paris

En particulier le contenu et fonctionnement du site Internet est tout à fait remarquable et exemplaire.

On conçoit aisément l'extrême difficulté de sa mission au regard de la complexité du sujet, de l'abondance des réactions en tous sens (je note que ma question porte déjà le n° 763) sans même parler des lourdes implications politiques du projet et des éventuelles insuffisances du dossier du maître d'ouvrage déjà soumis à l'examen du public.

Aussi je formule les vœux les plus fervents, mais aussi les plus confiants de pleine réussite de votre mission.

Il s'agit en effet d'apprécier sous toutes ses facettes l'utilité et la consistance d'un projet de transports en Ile-de-France d'une ambition considérable pour l'aménagement de la région parisienne mais aussi d'une taille et d'un coût exceptionnellement élevés en comparaison de tous les autres projets d'infrastructure de transports urbains jamais réalisés ou projetés.

Ces observations d'ordre générale étant faites, je me dois d'exprimer sur le fond ma profonde déception et ma grande inquiétude de n'avoir obtenu, sur le fond, qu'une réponse totalement négative aux questions que j'avais posées concernant la possibilité de présentation au public des prévisions de trafic, d'une évaluation non seulement environnemental mais aussi économique, social et financière ainsi que d'une étude de faisabilité financière.

En effet, la réponse passée sous votre couvert est certes habilement rédigée mais force est de constater qu'elle botte fort cavalièrement en touche sur toutes les questions posées :

### **1-la présentation demandée de l'étude de trafics.**

Des prévisions aux horizons 2025 et 2035 sont simplement mentionnées. Le recours à deux modèles de prévision est indiqué mais sans la moindre indication sur le choix des hypothèses retenues pour les faire fonctionner.

Et surtout, il n'y a pas de réponse à la demande de communication des études réalisées.

Le renvoi à la consultation sur Internet de l'étude de transports 2002 de la DREIF est à cet égard une aimable pirouette.

### **2-l'avis du STIF sur les prévisions de trafic**

A lire la réponse, on dirait que le STIF n'a pas été consulté et n'aurait pas d'avis sur la question alors même que le STIF a formulé entre temps, le 8 décembre, un avis fort sévère et documenté qui est déjà en bonne place sur le site du débat public.

### 3-la réalisation d'une évaluation socio-économique.

Elle semble repoussée à un terme indéterminé, la réponse se bornant à faire semblant de confondre la réalisation d'un bilan ex post et la demande d'évaluation ex ante et à souligner la difficulté de telles études (pourtant menées systématiquement pour tous les projets financés par le STIF).

**4-quant à la faisabilité financière** (sur laquelle le dossier du maître d'ouvrage est encore muet), la réponse indique que le sujet sera traité dans une réunion le 5 janvier alors même que cette réunion a été annulée.

Il y a tout lieu de craindre qu'une véritable étude de la faisabilité financière du projet (en investissement et aussi en exploitation) assortie d'une analyse des conséquences financières sur les collectivités, les entreprises, les usagers et à travers eux le contribuable, ne puisse être effectivement présentée.

**Tout cela me paraît consternant.**

Il s'agit en effet d'un **projet considérable dont le coût prévisionnel est sans précédent** (plus de deux mille euros par habitant de l'Ile de France – deux fois le franchissement alpin du Lyon-Turin ou le lien fixe transmanche). **Ce coût est sans commune mesure avec celui de tous les autres projets de transports urbains réalisés ou à l'étude en Ile de France** où sont en attente de financement des investissements jugés depuis de nombreuses années comme prioritaires pour l'amélioration des conditions quotidiennes de transport des franciliens, parisiens, « grand-parisiens » ou autres.

**Le débat public sur un grand projet d'infrastructure de transport perdrait tout son sens s'il n'était pas possible de présenter au public des éléments essentiels pour mesurer l'utilité du projet au regard de son coût, à savoir l'étude des prévisions de trafics ainsi que l'évaluation pas seulement environnementale mais aussi économique, sociale et financière du projet d'investissement et d'exploitation. J'observe que cela est d'ailleurs la règle pour tous les autres projets de transports urbains en Ile de France ou ailleurs, en application de l'article 14 de la LOTI et de son décret d'application du 17 juillet 1984 modifié.**

Je plaide donc ardemment pour que le président de la commission du débat public exige du maître d'ouvrage la présentation à la commission du débat public en vue de sa mise à disposition du public, des documents devant exister sur ces sujets essentiels (études de trafics, évaluation socio-économique et faisabilité financière) et pour que, si cette demande ne pouvait par malheur être satisfaite, la commission tire toutes les conclusions d'une éventuelle incapacité à les présenter effectivement.

Je note que cette demande rejoint celle plus générale, officielle et autorisée déjà formulée par le STIF dans son avis précité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Bernard SELIGMANN