

Le 25 avril, la 6^{ème} et dernière réunion thématique a eu pour objet « **LES MODES de FINANCEMENT** ».

Deux questions ont été formulées par la Commission (CPDP) :

1. **Combien cela coûte-t-il ? Quel est le bilan « socio-économique » ?**
2. **QUI paie ? et Comment ?**

1. COMBIEN CELA COÛTE-T-IL ? QUEL EST LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE ?

- Le directeur de la DDE92 a parlé pour le projet **d'une fourchette de 650 à 850 millions d'euros** (valeur juin 2002) -hors aménagement de surface- expliquant pourquoi le coût était plus élevé que celui du viaduc de MILLAU (400 millions d'euros). A ce sujet, il faut se souvenir qu'il y a lieu d'ajouter au moins 4% par an pour le coût final de l'opération.

Il a ensuite abordé les calculs socio-économiques -effectués dans le cadre d'une loi de 1982 sur l'orientation des transports intérieurs- et chiffré les gains (par le passage des automobilistes en tunnel) en matière de temps, à savoir 45 secondes par véhicule hors périodes de pointe..., en matière de sécurité, de bruit, de pollution qui s'élèvent jusqu'en 2050 à 147 millions d'euros. **Puis il a souligné que ce projet n'est pas « socio-économiquement » rentable et insisté sur le fait que ce n'est pas un « projet routier classique » mais un « projet urbain »...**

(NB. Vu le coût du projet, il a tenté de trouver des avantages financiers en faveur de la couverture en chiffrant le coût « des accidents de circulation de surface » (piétons blessés ou tués, dégâts matériels) qui seraient ainsi éliminés du fait de la mise en tunnel de ladite circulation. Néanmoins, (à notre grande surprise car objectivité exige...), **il s'est abstenu de chiffrer** comme désavantages du projet « les accidents inévitables et graves » qui se produiraient dans les 2 tubes. Il a tout simplement fait comme s'il n'y en aurait jamais !).

- Le maire de Neuilly, après avoir indiqué « *qu'un aménagement de surface qui se ferait entre 50 et 75 millions d'euros permettrait de faire quelque chose de tout à fait correct* »... a précisé –à la surprise de la salle- (cf. compte-rendu page 9 sur site «debatpublicrn13.org ») :

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

2. QUI PAIE ? ET COMMENT ?

Différents modes de financement ont été évoqués pour trouver l'impressionnante somme nécessaire : la participation classique de l'Etat et des différentes Collectivités mais aussi le Partenariat Public Privé qui implique qu'un partenaire y trouve son compte...

NB. Une association très en faveur du projet, eut même l'idée de multiplier les radars dans le secteur et d'utiliser le produit des amendes pour payer la couverture !

- Le directeur de la DDE92 a traité des modes de financement budgétaires et indiqué la répartition couramment pratiquée entre l'Etat et les différentes Collectivités, pour conclure (page 23 du compte –rendu) :

« On voit donc : Etat 30%, Région 50%, Département et Collectivités autour de 20%. Cela est classique ».

Il a rappelé que sur la base des sommes dépensées pour les routes dans les Haut-de-Seine pendant le dernier Contrat de Plan Etat/Région (2000/2006) il faudrait 50 ans pour financer le projet de la RN13 dont l'importance financière est exorbitante.

- Le maire de Neuilly a souhaité la création d'un « **Comité Financier** » regroupant toutes les Collectivités intéressées y compris l'Agence nouvellement créée de Financement des Infrastructures de Transports en Ile-de-France (AFIDF). Puis il a précisé (page 27) :

« J'ai indiqué tout à l'heure que le Département des Hauts-de-Seine avait donné un accord de principe... et la ville de Neuilly, mais un accord de principe pour ne pas donner grand-chose... ».

- Le directeur de la DDE92 a ensuite traité du péage. Avec un passage à 0,50ct d'euro, le rapport varierait entre 17 et 22 millions d'euros par an. Il varierait de 32 à 41 millions d'euros pour un péage à 1 euro. Il a souligné les difficultés de lutter contre la fraude et la difficulté de son acceptabilité : « **payer pour traverser Neuilly** » paraît une idée difficile à faire accepter !

NB. Le maire de Neuilly a même envisagé d'augmenter le péage de l'A14 la somme demandée englobant le passage dans les tunnels de La Défense et de Neuilly.

- Revenant sur les articles parus dans la Presse traitant des projets de tours à Neuilly, le maire a ainsi résumé sa position (page 35) :

« Je suis totalement d'accord pour que dans le rapport de la Commission soit indiqué que R + 40 partout, c'est NON ; la continuité vers La Défense, nous sommes prêts à réfléchir ».

Il avait précédemment défini cette continuité (page 34) :

« A partir de l'avenue de Madrid, si vous l'avez en tête, la fontaine Madrid, on commencerait à laisser monter légèrement les immeubles pour terminer par de très grands immeubles ». (Se souvenir que le projet qui nous a été présenté par la ville lors de la séance inaugurale du 22 février parle de 2 tours de 80/90 mètres de haut).
Voir sur notre site « Projets d'aménagement ».

Votre Association a posé 3 questions :

- La première question portait sur la constatation, à partir de la lecture attentive des 4 documents disponibles au siège de la CPDP concernant le financement, que les exigences précisées par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans sa décision du 2

février 2005 n'étaient pas respectées, à savoir : « *Des indications suffisamment précises sur les modes et plan de financement de l'aménagement routier* ».

Le Président, Monsieur PEYLET, a répondu (pages 36 et 37) :

« Au vu des considérations qui dépassent le cadre du seul débat de la RN13 à Neuilly » (la CNDP) « dans la décision qu'elle a prise ensuite » (publiée au JO de Janvier 2006), plusieurs mois après au vu du dossier qui lui a été remis, elle s'est située objectivement un petit peu en retrait par rapport à cette exigence »...

A notre question : « **Elle est donc revenue sur ses exigences ?** » ce dernier a expliqué :

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

Renseignement pris aux sources, le JO de janvier 2006 ne comporte RIEN sur ce point se contentant de rectifier une erreur matérielle d'impression...

UNE SEULE CONCLUSION S'IMPOSE : A CE JOUR, IL N'Y A PAS DE FINANCEMENT.

- La deuxième question s'adressait au maire de Neuilly. Elle portait sur le montant de la participation financière de la ville à la réalisation de la couverture en échange de la cession des volumes et surfaces de la dalle créés et payés par l'Etat. La ville a en effet calculé que le montant des redevances qu'elle tirerait des créations d'équipements ou de services SUR et SOUS la dalle s'élèverait, sur 30 ans en valeur actuelle, **à 97 022 549€**. Avec une parfaite mauvaise foi, il a fait semblant de ne pas comprendre la question et nous a reproché de mélanger le coût du tunnel et les recettes pour la couverture...

Monsieur CLAUDE (chargé du projet à la ville) a affirmé que les redevances dont nous faisons état n'avaient jamais été étudiées par la ville... Pourtant le document « *Création et Valorisation de nouveaux services ou valeurs* » dont nous les avons tirées précise que « **les hypothèses décrites ci-après ont été fournies par la ville de Neuilly dans le cadre de sa réflexion sur les aménagements de surface de la dalle, de ses abords et sur des opérations d'urbanisme** ».

Nous avons fait observer que si les documents déposés au siège de la CPDP -et que nous avons tous lus- n'étaient pas crédibles il fallait les retirer !

Le Président a alors souhaité « *que chacun soit clair sur le statut de ces documents* » (sic).

- La troisième question portait sur une différence de 4 ans à l'avantage de la maîtrise d'œuvre privée pour la livraison du 2^{ème} tube (c'est-à-dire 2016 au lieu de 2020) au motif d'une plus grande maîtrise des délais.

Le directeur de la DDE92 a expliqué, **qu'en cas d'utilisation d'argent budgétaire**, il avait prévu de laisser passer du temps entre la réalisation du premier et du deuxième tube.