

ANNEXES :

- 1 - LISTE DES PERSONNES RENCONTREES**
- 2 - PRESENTATION DU QUESTIONNAIRE
D'ENQUETE**
- 3 - DOCUMENTS DE PRESENTATION DU PROJET
UTILISES LORS DES ENTRETIENS**

1 - PRESENTATION DU QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE

Voici la présentation intégrale du questionnaire tel qu'il a été utilisé lors des enquêtes :

1- Opinion générale sur le projet :

Ces opinions sont à exprimer à titre tout à fait personnel :

1-1 : Avant cet entretien, connaissiez-vous le projet de liaison ferroviaire à Très Grande Vitesse entre Lyon et Turin ?

Sur quels aspects estimez-vous avoir été le mieux informé ?

Le moins bien informé ?

Présentation sur un support – chevalet des schémas et tableaux 1,2,3,4,5,6 et 7.

1-2 : Quelles sont d'après vous les dimensions fondamentales de ce projet : une liaison européenne stratégique ;

- un rééquilibrage de l'équipement en transports entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud,
- un projet plus politique qu'économique,
- un outil important pour le développement régional,
- la contribution au développement du réseau national à très grande vitesse,
- autres...

Comment voyez-vous personnellement l'avenir de ce projet ?

Présentation des schémas 8 et 9.

1-3 : Pensez-vous que les relations entre la Région Rhône-Alpes et l'Italie du nord sont actuellement limitées par l'offre de transports ?

1-4 : A votre avis, la très grande vitesse ferroviaire est-elle une idée raisonnable pour franchir les Alpes, par rapport à d'autres moyens (route, avion, ferroviaire classique, autres modes de transports...) ?

L'idée d'un projet mixte associant le transport de voyageurs et le transport fret vous semble-t-elle être une idée opportune ?

1-5 : Quelle est votre sensibilité personnelle et votre opinion de contribuable et d'usager par rapport à un projet d'une telle ampleur ?

Quelles craintes exprimez-vous spontanément par rapport à ce projet ?

1-6 : D'après vous quelles sont les erreurs qui seraient à éviter par rapport à des projets comparables ?

Quelles sont d'après vous les spécificités et les originalités de ce projet par rapport à ces autres projets ?

1-7 : Un grand projet comme TRANSALPES doit-il être, selon vous, motivé par d'autres considérations que la stricte rentabilité de son exploitation ultérieure ?

2- Niveau de sollicitation du contribuable :

Présentation des tableaux 10, 11 et 12.

2-1 : Les dernières lignes TGV construites représentent un investissement de 34 MF par km (Atlantique) et 69 MF par km (TGV Méditerranée). Cette nouvelle ligne TGV devrait représenter un investissement de l'ordre de 200 à 300 MF par km .

Qu'en pensez-vous ?

2-2 : Pensez-vous justifié et normal que le contribuable (régional, français, européen...) soit sollicité pour le financement d'un tel projet ? Quel serait d'après vous un niveau acceptable, en pourcentage de l'investissement, de sollicitation sous la forme de subventions ?

Cette sollicitation vous semblerait-elle prioritaire par rapport à d'autres dépenses publiques ?

Lesquelles, par exemple ?

2-3 : Une solution de financement "tout public" est-elle d'après vous envisageable et raisonnable pour des projets de cette nature ?

2-4 : Pour la partie française : l'aménagement de la ligne TGV entre Lyon et la Combe de Savoie pourrait apporter un complément de trafic de 2 millions de passagers / an à horizon 2005, soit un niveau total de 9 millions de passagers.

Représentation éventuelle des documents 2,3,10, 11 et 12.

Pour un niveau de subvention de 30% du montant des travaux, un surcoût de l'ordre de 60 à 120 F par billet vous semblerait-il normal et supportable, pour des passagers hors relations régionales internes ?

2-5 : Pour l'ensemble du projet : supposons que 30% des investissements totaux (partie française et partie internationale) soient couverts par des subventions...

Pensez-vous possible de faire supporter l'investissement par un surcoût de l'ordre de 300 à 500F par ticket ?

Présentation du tableau 13.

2-6 : Quel serait d'après vous une juste répartition du coût des investissements entre :

- le contribuable régional (budget Rhône-Alpes : 6 milliards de francs en 1997) ?
- les autres collectivités locales (collectivités locales concernées en R.A. budget global de 70 milliards de francs en 1997) ?
- le contribuable national ?
- le contribuable européen ?

2-7 : En définitive, la sollicitation du contribuable pour le financement d'un tel projet serait d'après vous justifiée par :(veuillez préciser quel type de contribuable : français, européen, régional...)

- l'absence de perspectives réelles de rentabilité ;
- les risques élevés et les aléas de toutes natures ;
- les enjeux stratégiques européens d'un tel projet ;
- la contribution du projet à la protection de l'environnement ;
- les retombées futures en matière de développement économique.

3- Implications des pouvoirs publics :

3-1 : Connaissez-vous la vocation de RFF ? Savez-vous quelles sont ses principales missions ?

3-2 : RFF est le nouvel établissement public chargé de la gestion des équipements ferroviaires et des nouveaux investissements ferroviaires . La

qualité d'emprunteur de RFF bénéficiant de la garantie de l'Etat français vous paraît-elle être un facteur fondamental pour le financement global de la partie française d'un tel projet ?

3-3 : Dans quelle mesure le financement d'un tel projet pourrait-il concerner des capitaux privés, à côté de l'intervention des pouvoirs publics ?

Présentation du tableau 14.

3-4 : A votre avis, pour mobiliser des capitaux privés, le rôle des pouvoirs publics devrait-il être de préférence :

- de contribuer au financement du projet par une subvention d'investissement ?
- de subventionner des pertes d'exploitation futures ?
- de garantir les créanciers prêteurs de capitaux ?
- d'intéresser des investisseurs potentiels à un partage des recettes d'exploitation et/ou des éventuels profits?

3-5 : Une des difficultés majeures pour ce type de projet réside dans la difficulté de mobiliser des capitaux à très long terme (25 à 30 ans). Qu'en pensez-vous ?

Les épargnants régionaux peuvent-ils être sollicités pour le financement de ce projet sans la garantie des pouvoirs publics ?

Que pensez-vous d'une sollicitation spécifique de l'épargne régionale ?

4 - Analyse des risques vus par les financiers régionaux :

4-1 : Quel niveau principal d'incertitudes sur la définition et l'avenir de cet investissement devrait-il être levé avant de concevoir son financement ?

4-2 : Le phasage en plusieurs tronçons est-il d'après vous de nature à limiter les risques globaux du projet ?

4-3 : Quels sont, d'après votre propre expérience, les éléments favorables qui seraient de nature à mobiliser les capitaux privés ?

4-4 : Parmi les principaux risques liés à un tel projet, quels sont les "dérapages" que vous redoutez personnellement le plus :

- le coût des travaux ?

- les délais de mise en service ?
- les remises en cause de l'implication des pouvoirs publics (risques politiques ou assimilés) ?
- les dérapages financiers au niveau de l'évolution des taux d'intérêts à terme ?
- l'optimisme des prévisions du trafic ?
- la concurrence directe des autres moyens de transport ?
- autres suggestions...

5 - Implication financière régionale :

5-1 : Par quel montage financier et par quels produits, l'épargne régionale pourrait-elle être mobilisée pour participer au financement de ce projet ?

5-2 : Quelles pourraient être les retombées positives d'un tel projet sur le développement de l'activité financière et bancaire régionale ?

5-3 : Est-ce qu'il serait réaliste, à l'occasion de ce projet, d'imaginer la création d'un grand pool rassemblant les établissements financiers des Régions concernées c'est à dire le Piémont, la Suisse francophone, Rhône-Alpes, la Catalogne ? Avez-vous des idées personnelles pour organiser un tel tour de table ?

6 - Montage juridique de l'opération :

6-1 : Quels enseignements, faut-il d'après vous tirer de l'expérience "Eurotunnel" ? Dans quelle mesure pensez-vous que le tunnel international France-Italie pourrait faire l'objet d'un financement partiellement privé ?

6-2 : La concession d'un "outillage public" comme l'aéroport international de Satolas à une personnalité concessionnaire de droit public serait-elle une solution réaliste et satisfaisante pour la Transalpine ? (des subventions d'investissement pourraient être accordées au concessionnaire, on peut également imaginer un cofinancement de l'ouvrage).

6-3 : L'exemple de TEO peut-il, à contrario, condamner le principe même de la concession pour ce genre d'ouvrage ? Pourquoi ?

6-4 : L'exemple du tunnel sous le Mont Blanc, Société d'Economie Mixte franco-italienne vous semble-t-il transposable juridiquement à un tunnel ferroviaire ?

6-5 : Les compagnies ferroviaires qui exploiteront l'ouvrage doivent-elles être parties prenantes dans son financement ?

6-6 : Quel serait d'après vous la meilleure formule juridique pour assurer ultérieurement le meilleur rapport coût-prestation ?

Je vous remercie de cet entretien et de votre disponibilité.

2 - LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

Enquêtes tests, réalisées en avril 1998 par Adrien GRANDEMENGE

Monsieur Michel FRAISSE,
Consultant,
Ancien Directeur Général de la Banque de Vizille
4, rue Emile Zola
69002- Lyon

Monsieur Edmond Richard,
Agent de Change, Président
Directeur Général Richard Finance
5, rue Gentil
69002- Lyon

Enquêtes réalisées en juin-juillet 1998 par Jean-François CHEMAIN

Monsieur Michel ANGE,
Directeur Général,
Lyonnaise de Banque
8, rue de la République
69002- Lyon

Monsieur Etienne SUBRA,
Directeur Régional,
Banque de France,
14, rue de la République
69002- Lyon

Monsieur Sylvain BESANCON,
Directeur Régional,
Crédit Mutuel
8 bis rue Rhin et Danube
69266 LYON Cedex 09

**Enquêtes réalisées en juin - juillet 1998
par Adrien GRANDEMENGE**

Monsieur Pierre WALKER,
Président de Lyon Place Financière & Tertiaire
Palais du Commerce - Place de la Bourse
69002 - Lyon.

Monsieur Bernard AILLERET,
Directeur Régional
Caisse des Dépôts et Consignations.
44, rue de la Villette
69003 - Lyon

Monsieur Franck FOUGERAT,
Consultant, D.M. Conseil,
Ancien Directeur Général de la SDR Sud-Est
20, boulevard Eugène Deruelle
69432- Lyon Cedex 03

Monsieur Jean-François DUPUIS,
Directeur Régional
Crédit Local de France
19, avenue Georges Pompidou
69003-Lyon Cedex 03

Monsieur Marcel DERUY,
Directeur Régional, Sofaris
L'Europe
62, rue de Bonnel
69448-Lyon Cédex 03

Monsieur Henri DUFER,
Directeur Général,
Crédit Agricole Centre-Est
1, rue Pierre de Truchis de Laïs
69410- Champagne au Mont d'Or

Monsieur Marc KELLER,
Directeur Régional de l'Exploitation Rhône-Alpes Auvergne
Crédit Lyonnais
Tour du Crédit Lyonnais
129, rue Servient
69003-Lyon