



5.

- 5.1 Le débat public, un moment fort dans la vie du projet
- 5.2 Comment le débat public a-t-il été préparé ?
- 5.3 Après le débat public
- 5.4 Les modalités de financement du projet

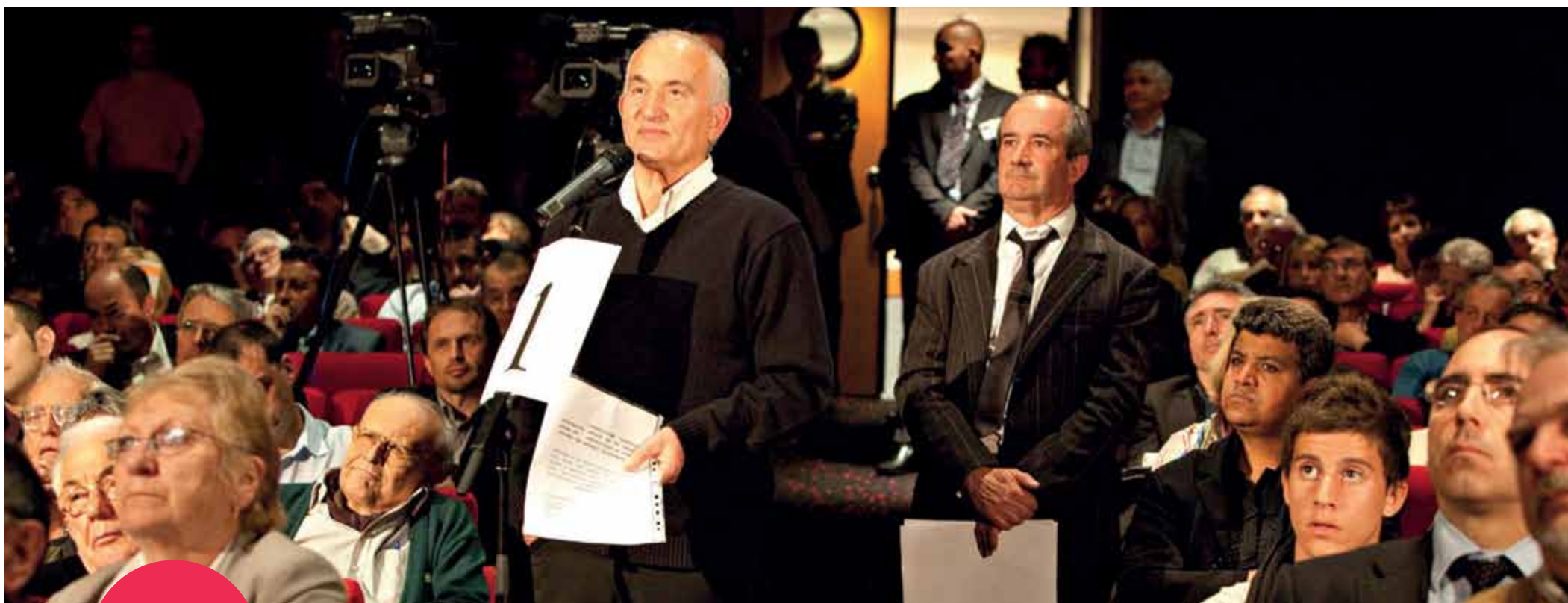
BLE—ACCOMPAGNEMENT
 — ACCOMPAGNEMENT
 E LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE
 ILOU CHAREN ES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—RHONE ALPES
 ANCIEN DÉPARTEMENT DU PAYS D'AUVERGNE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SECURITE—AMENAGEMENT
 S DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—ÎLE DE FRANCE
 BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE
 DANMARK—SVERIGE—SUOMI—ESTONIA—LATVIA—LITVANYA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE



UN PROJET D'INTERCONNEXION EN DÉBAT

Les projets ferroviaires sont ponctués de nombreuses étapes allant de la vision initiale du projet jusqu'à leur mise en service.

De nombreuses études ont été réalisées afin de préciser le projet et ses caractéristiques. Le débat public constitue un moment essentiel : il permet à toutes les parties prenantes – citoyen, riverain, utilisateur, opérateur de transports, acteur économique, élu ou association de protection de l'environnement – de s'exprimer sur l'opportunité du projet, de donner son opinion et ses idées sur ses objectifs et sur ses principales caractéristiques. Si, à la suite du débat public, le maître d'ouvrage décide de poursuivre le projet, d'autres étapes de concertation avec le public suivront. Elles seront fondées sur des études qui préciseront encore le projet, notamment en termes d'impacts sur l'environnement. Une fois le projet suffisamment défini, un choix sera fait entre les différents modes de financement envisageables.



5.1

Le débat public, un moment fort dans la vie du projet

Organisé en amont du projet, alors que toutes les options et solutions sont encore envisageables, le débat public constitue une phase essentielle de tout grand projet ferroviaire. Son rôle est de permettre à RFF, en lien avec les acteurs locaux et le public, d'en affiner les grands principes. Précédé de nombreuses études, le débat initie un dialogue déterminant sur l'opportunité du projet, sur les scénarios de réalisation possibles et sur les variantes proposées par le maître d'ouvrage.

5.1.1 Pourquoi un débat public ?

Le principe de participation du public a été mis en place puis renforcé par tout un dispositif législatif, notamment le code de l'environnement. Il est affirmé dans la loi du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement, dite loi Barnier. Ainsi « *un débat public peut être organisé sur les objectifs et les caractéristiques principales des projets pendant la phase de leur élaboration* ». Et, pour en garantir son organisation et la qualité de sa mise en œuvre une instance est mise en place: la Commission nationale du débat public (CNDP).

La loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité intègre un nouveau chapitre au code de l'environnement intitulé « *Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire* ». Cette loi modifie le statut de la CNDP qui devient une autorité administrative indépendante; elle diversifie et renforce ses attributions. Selon le code de l'environnement, la saisine de la Commission nationale

du débat public est obligatoire pour les projets d'infrastructures routières ou ferroviaires dont le coût dépasse les 300 millions d'euros. La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Loi Grenelle II, renforce les articles du code de l'environnement relatifs à l'information et la participation du public et des acteurs.

Un moment de dialogue et d'expression

Un débat public est un moment de dialogue portant sur un projet et ses enjeux et questionnant l'opportunité même de le réaliser. L'objectif est de permettre l'expression la plus large possible de toutes les parties concernées pendant la phase d'élaboration du projet, c'est-à-dire avant que les principales caractéristiques n'en soient définitivement fixées. Il permet d'évoquer toutes les questions et interrogations que chacun est en droit de se poser sur les fonctionnalités, les avantages et les contraintes du projet.

Si le débat public confirme l'opportunité du projet, il se poursuivra, et d'autres étapes de concertation, seront prévues avant l'enquête publique, pour apporter de nouvelles réponses et enseignements.

Le débat public est une démarche essentielle, préalable à la réalisation du projet car il permet d'échanger sur son opportunité et ses caractéristiques.



UN CADRE LÉGISLATIF PRÉCIS MIS EN PLACE PROGRESSIVEMENT

- La loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature crée l'étude d'impact, qui permet au public de prendre connaissance des conséquences environnementales de l'ouvrage prévu.
- La loi du 17 juillet 1978 garantit à chaque citoyen l'accès aux documents administratifs sous le contrôle d'une autorité administrative indépendante: la Commission d'accès aux documents administratifs.
- La loi du 11 juillet 1979 impose la motivation des actes administratifs.
- La directive européenne 85/337/CEE de juin 1985 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement révisée par la directive 97/11/CE de mars 1997.
- La loi n° 83-630 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, dite Loi Bouchardeau réforme l'enquête publique dont l'objet est d'informer le public et de recueillir ses appréciations, ses suggestions et ses contre-propositions.
- La directive européenne 90/313/CEE du 7 juin 1990 renforce la liberté d'accès à l'information en matière d'environnement.
- La circulaire Bianco du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, prévoit une procédure de concertation sur l'opportunité des grands projets d'infrastructures dès la conception des projets.
- La loi L.95-101 dite Loi Barnier du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement.
- La convention d'Aarhus, traité international de 1998 ratifié par la France en 2002, reconnaît le principe d'une gestion de l'environnement « *par tous et pour tous* » et consacre « *le droit de savoir, le droit de participer au processus décisionnel et le droit d'accès à la justice* ».
- Le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public.
- La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Loi Grenelle II, renforce les articles du code de l'environnement relatifs à l'information et la participation du public et des acteurs.

RFF souhaite en particulier que le débat enrichisse sa réflexion sur l'implantation de la gare TGV à Orly et sur la création éventuelle d'une seconde gare dans le sud de l'Île-de-France.

5.1.2 Comment le débat s'organise-t-il ?

Concernant le projet d'Interconnexion Sud, la Commission nationale du débat public (CNDP), saisie le 31 mars 2010 par RFF, a décidé le 5 mai 2010 l'organisation d'un débat public. Elle a donc nommé une commission indépendante, la Commission particulière du débat public (CPDP), qui est chargée de l'organisation et de l'animation du débat.

Le financement du débat public est assuré par l'État, la Région Île-de-France et le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, cosignataires d'une convention de financement.

Lors du débat public, le rôle du maître d'ouvrage est de présenter et d'expliquer le projet en réunions publiques, de répondre ouvertement et en toute transparence aux questions qui lui seront posées, dans la limite de ses compétences et de donner accès aux études qui ont permis de définir le projet. Réseau ferré de France adoptera pour cela une posture d'écoute et de dialogue avec tous les acteurs du débat.



LE DÉBAT PUBLIC, UNE EXIGENCE POUR RFF

Au cours de ces dernières années, dix projets ferroviaires importants ont fait l'objet de débats publics. Parmi eux, les deux derniers débats concernent les projets Roissy-Picardie, clôt le 31 juillet 2010 et le projet de prolongement du RER E à l'ouest dont la clôture est prévue le 19 décembre 2010.

Ces débats publics, qui portaient sur des projets de natures très différentes, ont permis à RFF de se convaincre de la nécessité de donner toute leur place à des instances de dialogue et de concertation. Cette volonté d'ouverture et de dialogue a d'ailleurs conduit RFF à poursuivre sa démarche de concertation à l'issue des débats publics, avec un dispositif de concertation territoriale: continue et parallèle au processus d'études, cette concertation favorise le partage d'informations et l'appréciation des enjeux territoriaux et des effets du projet par les participants et RFF.

5.1.3 Qu'attend le maître d'ouvrage de ce débat ?

Réseau ferré de France a déjà vécu dix débats publics et ces expériences riches d'enseignements montrent combien une concertation contribue à construire un projet durable et légitime.

Concernant ce projet, RFF est convaincu qu'une implication forte de la part des collectivités territoriales, des acteurs socio-économiques, du monde associatif et du grand public constitue un gage d'amélioration. Pour cette raison, il attend précisément de ce dialogue avec le public des éclairages majeurs lui permettant de se prononcer sur le principe et les conditions de poursuite du projet.

RFF attend aussi du débat qu'il aide à préciser les grandes caractéristiques du projet, portant notamment sur les objectifs du projet, la desserte du territoire et les couloirs de passage à privilégier. Afin d'illustrer ces caractéristiques et fonctionnalités possibles, les études préparatoires ont permis de définir trois grandes familles de scénarios très contrastées. Ces scénarios non figés permettront de vérifier la validité du projet et d'avancer vers une solution qui devra répondre aux objectifs fixés: favoriser les déplacements entre les régions, offrir une alternative aux gares parisiennes, mieux connecter le train et l'avion, contribuer à l'aménagement du territoire francilien; mais aussi aux objectifs que portent les acteurs locaux. Il ne s'agit donc pas forcément, au cours du débat, d'arrêter une solution, mais de valider les principes auxquels doit répondre le projet d'Interconnexion Sud. Les scénarios proposés visent à favoriser cette démarche.

RFF souhaite en particulier que le débat enrichisse sa réflexion à propos des différentes variantes d'implantation de la gare TGV à Orly, comme à propos de la création éventuelle d'une seconde gare dans le sud de l'Île-de-France.



5.2

Comment le débat public a-t-il été préparé ?

Pour préparer le projet, et présenter au public des familles de scénarios contrastées, Réseau ferré de France a mené des études préparatoires, sous la gouvernance d'un comité de pilotage désigné par l'État. Afin d'associer le mieux possible les acteurs du territoire à cette réflexion préliminaire, RFF a mis en place, dès le début de la réflexion, un large dispositif de concertation.



5.2.1 Un pilotage concerté

En 2007, un comité de pilotage est mis en place pour assurer à la fois la gouvernance du projet et l'information autour de l'Interconnexion Sud. Pour plus d'efficacité et en raison de la double dimension, locale et nationale, du projet, ce comité se compose d'une entité nationale (le comité de pilotage national) et d'un comité de pilotage Île-de-France destiné à traiter les aspects plus locaux ou régionaux du projet. Régulièrement, Réseau ferré de France a présenté aux membres du comité de pilotage l'avancée des études pour que les premières orientations soient définies, notamment les trois principes communs aux familles de scénarios : la création d'une ligne dédiée aux TGV, la desserte de Massy et la création d'une gare à Orly.

5.2.3 Des réunions d'information des acteurs

Un dispositif d'information des acteurs a permis à RFF d'associer les élus et les représentants économiques et associatifs non représentés au comité de pilotage mais néanmoins concernés territorialement par le projet d'Interconnexion Sud des LGV. Trois réunions d'information et d'échange ont eu lieu afin de présenter la première phase des pré-études fonctionnelles (les 1^{er} avril, 26 mai et 9 juin 2009). En parallèle, a été réalisée une étude de contexte territorial, incluant des entretiens avec de nombreux acteurs, qu'ils soient franciliens ou de province. Elle a permis d'évaluer au plus près les dimensions sociales, politiques et médiatiques du projet.

i

LES ÉTUDES RÉALISÉES

Pour initier la réflexion sur le projet d'Interconnexion Sud et alimenter le débat public, Réseau ferré de France a mené des études de 2008 à 2010. Elles portent notamment sur les fonctionnalités, les caractéristiques techniques et les coûts des différents scénarios étudiés. Elles permettent d'évaluer les effets potentiels du projet (gains de trafic, sensibilités environnementales...) et l'intérêt que sa réalisation peut représenter pour la société. Le contexte territorial est également étudié à travers une analyse des sites pouvant accueillir une gare, mais surtout en termes d'enjeux environnementaux pour le territoire. Cela permet de connaître précisément, en amont de la définition du projet, les contraintes dans lesquelles celui-ci doit s'insérer et de mettre en place les mesures pour en limiter les impacts.

5.2.2 Un suivi partenarial des études

RFF a mis en place début 2008 des groupes de travail techniques. Un premier groupe « fonctionnalités » a réuni une vingtaine de représentants des membres du comité de pilotage ainsi que des experts appartenant aux bureaux d'études.

Le groupe était notamment chargé d'analyser la problématique dans toutes ses dimensions, d'alimenter le cahier des charges des études, d'établir la liste des scénarios à étudier et de rédiger les argumentaires pour aider les décideurs à se prononcer sur les fonctionnalités à retenir. A partir de début 2008, les pré-études fonctionnelles ont permis d'analyser les fonctionnalités du projet, c'est-à-dire les avantages et améliorations qu'il apporte, puis de proposer et d'étudier des familles de scénarios. Ces études ont été financées par l'État, la Région Île-de-France et Réseau ferré de France dans le cadre du contrat de projets État-Région.

Tous ces éléments, portés à la connaissance du public et illustrés par trois grandes familles de scénarios, doivent permettre, lors du débat public, de préciser les principales caractéristiques du projet.

Deux groupes de travail thématiques ont par ailleurs été constitués : le premier chargé d'étudier les aspects « offre, trafic, socio-économie », le second chargé de la problématique de l'intermodalité train-avion.

i

LE COMITÉ DE PILOTAGE

En raison de la double portée du projet d'Interconnexion Sud, le comité de pilotage mis en place par l'État est composé de deux formations, l'une nationale et l'autre francilienne.

Le comité de pilotage national réunit :

- l'État et RFF
- les présidents de conseil régional de huit régions (Alsace, Aquitaine, Bretagne, Centre, Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire et Rhône-Alpes)
- la SNCF
- Aéroports de Paris
- l'association « Interconnexion Sud TGV en Île-de-France »

Le comité de pilotage francilien réunit :

- l'État et RFF
- le président du conseil régional d'Île-de-France
- les préfets et les présidents de conseil général des quatre départements concernés (Seine-et-Marne, Essonne, Hauts-de-Seine et Val-de-Marne)
- la SNCF
- le STIF
- Aéroports de Paris



5.3

Après le débat public

Si le débat public confirme l'opportunité de réaliser le projet, Réseau ferré de France décidera de poursuivre les études de l'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France. S'engagera alors un nouveau processus d'études conduit en concertation avec les acteurs et le public, ainsi que des procédures qui mèneront jusqu'au démarrage des travaux.

LA CONCERTATION, UNE PRIORITÉ POUR RFF

Au cours des dernières décennies, la conduite des projets ferroviaires a considérablement évolué. Impliquant de plus en plus d'acteurs, et de collectivités, elle s'envisage désormais dans le cadre de démarches soutenues de dialogue. La participation du public dans les projets qui affectent son cadre de vie est de plus en plus souhaitée et organisée. Conscient de l'évolution que constituent le dialogue et les échanges de points de vue, RFF a défini la concertation comme l'une des cinq grandes priorités de son plan d'action en faveur d'un développement durable. Outre la maîtrise des coûts et une meilleure accessibilité à l'ensemble du réseau ferroviaire national, RFF se fixe en effet comme priorité de dialoguer en continu avec les acteurs territoriaux et le public. Une telle concertation a pour objectif de construire avec le plus grand nombre et de façon sereine et participative les projets ferroviaires. Elle s'avère être le cadre souhaité permettant d'améliorer les projets à travers la prise en considération des multiples enjeux territoriaux.

5.3.1 Quelle décision après le débat public ?

A l'issue de la clôture officielle du débat public, et dans un délai de deux mois, la Commission particulière du débat public (CPDP) établit un compte rendu et le président de la Commission nationale du débat public (CNDP) en dresse le bilan. Ces documents n'ont pas pour objet de se prononcer ni même de donner un avis sur le fond du dossier. Ils attestent des conditions d'organisation du débat et de son déroulement et consignent l'ensemble des opinions, remarques, argumentations et propositions émises par le public au cours de celui-ci.

Après publication de ces documents, le maître d'ouvrage dispose de trois mois pour statuer sur le principe et les conditions de la poursuite éventuelle du projet. Cette décision se traduit par une délibération du conseil d'administration¹ de Réseau ferré de France qui est publiée au Journal officiel de la République française. Elle s'accompagne d'une information auprès de l'ensemble des participants au débat public. La décision du maître d'ouvrage doit dorénavant comprendre « *les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements du débat public* ».

5.3.2 Des étapes successives de définition du projet fondées sur le dialogue

Si RFF décide la poursuite du projet d'Interconnexion Sud, plusieurs étapes importantes vont alors se succéder pour préciser progressivement le projet : caractéristiques techniques, impacts environnementaux et mesures d'accompagnement envisagées, avantages socio-économiques...

Fondées sur un dialogue constant avec l'ensemble des partenaires et acteurs concernés par le projet, diverses études se succèdent alors jusqu'au démarrage des travaux.

¹. Le conseil d'administration de RFF est composé de sept représentants de l'État, cinq personnalités choisies en raison de leur compétence et six représentants élus par les salariés de l'entreprise.

- **Les études préalables** à l'enquête publique permettent de comparer plusieurs fuseaux correspondant aux fonctionnalités et aux caractéristiques retenues à l'issue du débat public (études préliminaires) et de retenir celui à l'intérieur duquel plusieurs tracés possibles feront l'objet d'études approfondies (avant-projet sommaire). Ces études sont précisées et partagées avec les acteurs et le public pour correspondre au mieux aux ambitions et aux fonctionnalités du projet comme au territoire. Elles aboutissent au choix d'une bande d'au plus 500 mètres de large dans laquelle il est prévu d'inscrire l'infrastructure.
- **L'enquête d'utilité publique** permet ensuite à chacun de s'exprimer sur un projet qui se traduit par un tracé de référence au sein d'une bande de 500 mètres. Une commission d'enquête recueille l'ensemble des expressions du public et rend un avis sur le projet. Cette procédure constitue un préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet par décret en Conseil d'État.
- **La phase d'avant-projet détaillé** (APD) est ensuite engagée afin de préparer les travaux principaux tout en conduisant les premières actions sur le terrain (acquisitions foncières, fouilles archéologiques préventives, travaux préparatoires...)
- Enfin, **la phase des travaux** est lancée.

LES APPORTS EN MATIÈRE DE CONCERTATION DE LA LOI GRENELLE II*

Outre l'élargissement de la composition de la CNDP, la loi Grenelle II précise que le débat doit également porter sur les modalités d'information et de participation du public après le débat. Ainsi, la décision du maître d'ouvrage doit comprendre :

- « *les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements du débat public* » ;
- l'information de la CNDP par le maître d'ouvrage des modalités d'information du public et de concertation mises en œuvre après le débat public ;
- la possibilité pour le maître d'ouvrage de solliciter la CNDP pour la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre de ces modalités, ce qui était déjà la pratique de RFF.

*loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

LE RÔLE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Créée le 30 avril 2009, l'Autorité environnementale donne des avis, rendus publics, sur les évaluations des impacts des projets, plans et programmes sur l'environnement et sur les mesures de gestion visant à éviter, atténuer ou compenser ces impacts. Composée de professeurs d'université, de préfets, d'ingénieurs ou encore d'architectes, cette entité est chargée d'évaluer les études d'impacts réalisées en vue de la réalisation des infrastructures nationales: il s'agit par exemple d'autoroutes, de lignes à grande vitesse, de lignes à haute tension ou de centrales nucléaires, mais aussi de projet locaux. Les avis de l'Autorité environnementale doivent être rendus publics lors de l'enquête publique, au même titre que l'étude d'impacts. Ces avis portent sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans l'élaboration du projet et sur la qualité de l'étude d'impact.

5.3.3 Une concertation continue

L'implication forte de la part des collectivités territoriales, des acteurs socio-économiques, du monde associatif et du grand public constitue un gage d'amélioration du processus d'élaboration de ce projet. Aussi, si Réseau ferré de France décide de poursuivre le projet à l'issue du débat public, le maître d'ouvrage souhaitera prolonger le dialogue qui s'y sera instauré.

La démarche partenariale et d'information du public sera donc poursuivie tout au long de l'élaboration du projet selon des modalités qui devront être débattues avec l'ensemble des participants dès le débat public. RFF s'engage ainsi à mettre en place, à l'issue du débat public, un dispositif de concertation territoriale dans un esprit de transparence et d'ouverture qui permette à chacun de fonder et d'exprimer son opinion et de savoir comment sa participation contribue à l'avancée des études, du projet, même quand toutes les approches ne peuvent être retenues.

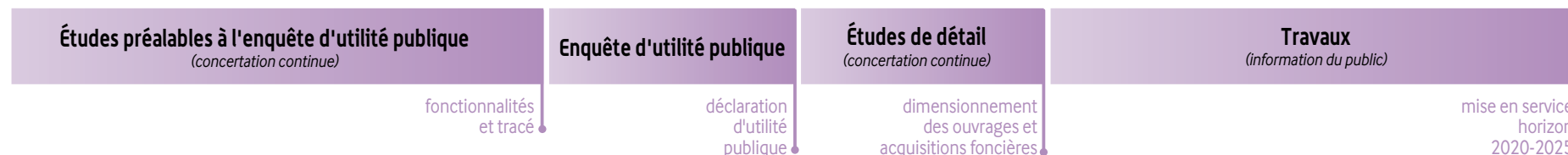
A travers ce dispositif d'information et de partage des opinions, connaissances et expertises, la concertation constitue une forme d'aide à la décision en apportant des éclairages améliorant l'approche de Réseau ferré de France au bénéfice du projet. Elle est aussi essentielle pour le public et les acteurs qui peuvent anticiper, apporter et défendre leurs idées pour adapter le projet et prévoir les accompagnements possibles, tant individuel que collectif pour préparer une insertion réussie.

Concrètement, la concertation territoriale repose essentiellement sur deux dispositifs complémentaires, dont les modalités seront adaptées aux spécificités et contexte du projet :

- un dispositif de dialogue, sous la forme d'ateliers de travail qui réunissent régulièrement les acteurs concernés par le projet. Il s'agit de créer des espaces d'échanges et de travail communs – souvent thématiques – sur le projet et ses effets.
- un dispositif de participation du public qui peut se matérialiser par de l'information : un site Internet du projet, des documents d'information et des réunions publiques de concertation fixées à des moments clés pour partager les résultats des études, restituer les travaux des groupes thématiques et débattre des perspectives à venir.

En complément de ces outils, RFF entretient un dialogue permanent avec les représentants élus des collectivités concernées par le projet. La Commission nationale du débat public pourra nommer un garant pour veiller à la qualité de la démarche participative, notamment à l'égale information du public et des acteurs, lors de cette étape de concertation après débat public. Il pourra s'appuyer sur la rédaction d'une charte précisant le rôle de chacun et les règles de travail en commun.

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET APRÈS LE DÉBAT PUBLIC





5.4

Les modalités de financement du projet

En raison des montants en jeu, plusieurs types de financements peuvent intervenir dans le projet de l'Interconnexion Sud : outre les financements classiques, associant l'État, Réseau ferré de France et les collectivités territoriales, il est envisageable de faire appel à des partenariats publics/privés.

5.4.1

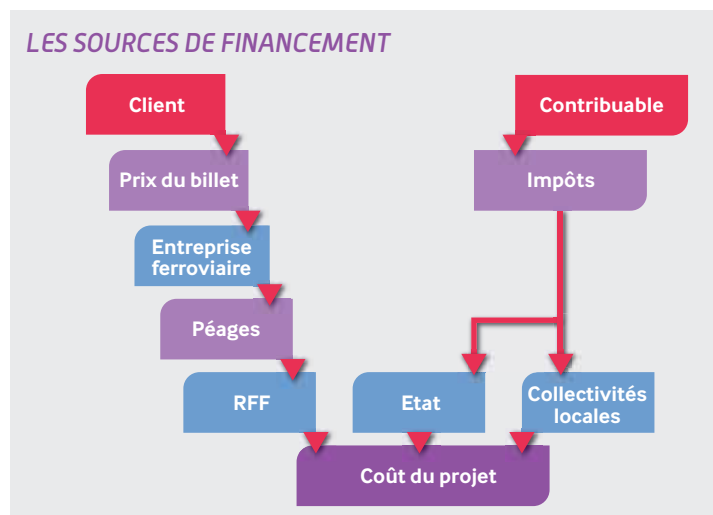
Les sources de financement

Le financement d'une nouvelle infrastructure provient principalement de deux sources: d'une part des clients utilisant les trains qui circulent sur la ligne nouvelle et d'autre part des contribuables nationaux et locaux.

La contribution qu'il est possible de récupérer auprès des clients est liée à la fois aux avantages que le projet leur apporte, à des facteurs externes tels que les performances des modes concurrents et aux niveaux de prix des billets retenus par les entreprises ferroviaires. Ils déterminent l'ampleur de l'augmentation des recettes que génère le projet pour ces dernières. Une partie de ces recettes supplémentaires sert à couvrir les dépenses des entreprises ferroviaires, tandis qu'une autre partie est récupérée par le constructeur de la nouvelle infrastructure, au travers des redevances demandées aux entreprises ferroviaires pour l'utilisation de la ligne par leurs trains, à l'image des péages autoroutiers acquittés par les automobilistes et les transporteurs routiers.

Le constructeur peut ainsi dégager une part d'autofinancement de son projet, en tenant compte de l'évolution de ses coûts d'exploitation.

La part de l'investissement qui ne peut être autofinancée doit quant à elle être couverte par des subventions publiques. Ce sont donc les contribuables qui la financent.



5.4.2

Les partenaires du financement

Le projet d'Interconnexion Sud, s'il est réalisé, nécessiterait le financement conjugué de différents partenaires: le maître d'ouvrage (RFF), l'État, les collectivités territoriales (en l'occurrence d'Île-de-France et de province) et éventuellement des acteurs privés, sous certaines conditions.

Le maître d'ouvrage: Réseau ferré de France

RFF, le maître d'ouvrage, apporte une part de financement telle que l'investissement correspondant soit couvert par ses recettes futures. Elle correspond à la part d'autofinancement du projet, alimentée par les clients via les entreprises ferroviaires.

L'État et les collectivités territoriales

L'État et les collectivités territoriales (régions, départements, agglomérations...) apportent des subventions qui reflètent la rentabilité socio-économique du projet pour la collectivité dans son ensemble, ainsi que les retombées attendues pour un territoire tant en termes de développement économique que d'accessibilité.

Les acteurs privés

Des acteurs privés peuvent être intéressés par des investissements sur les opérations ferroviaires. Ils peuvent désormais y contribuer dans le cadre des partenariats public/privé (PPP).

Le financement d'une nouvelle infrastructure provient principalement de deux sources: d'une part des clients utilisant les trains qui circulent sur la ligne nouvelle et d'autre part des contribuables nationaux et locaux.

L'équilibre financier d'un projet est obtenu sur une très longue période et en mobilisant des apports publics significatifs.

5.4.3 Les modalités de financement existantes

Les projets de création de ligne ferroviaire nouvelle nécessitent un montant élevé d'investissement. L'équilibre financier d'un projet est donc obtenu sur une très longue période en mobilisant des apports publics significatifs. Afin d'échelonner dans le temps ces apports financiers, il est souvent intéressant de réaliser le projet en plusieurs étapes, c'est-à-dire de faire un phasage.

Deux stratégies de financement pourront être recherchées : le financement « classique », qui repose exclusivement sur des fonds publics, et le financement sous le régime du partenariat public/privé, qui voit les fonds publics complétés par des fonds privés.

Le financement « classique »

Les cas de financement « classique » mis en œuvre récemment sont ceux de la première phase de la LGV Est européenne et de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Dans ces projets, le financement repose exclusivement sur des fonds publics associant l'État, les collectivités territoriales, les pays voisins intéressés, l'Union européenne, RFF et la SNCF.

Le partenariat public/privé (PPP)

D'autres modalités, pour la réalisation des projets, peuvent être recherchées dans le cadre des partenariats public/privé, qu'il s'agisse du contrat de partenariat ou de la concession. Cela est le cas, ou est envisagé actuellement, sur plusieurs projets : ligne nouvelle Perpignan – Figueras, liaison rapide Charles De Gaulle Express, LGV Sud Europe Atlantique (Tours – Bordeaux), LGV Bretagne – Pays de la Loire et contournement de Nîmes et de Montpellier.

5.4.4 La convention de délégation de service public (concession) et le contrat de partenariat

La loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports autorise RFF à faire appel aux financements privés pour concevoir, financer, réaliser et entretenir les projets d'infrastructures ferroviaires d'intérêt national et international (à l'exclusion de la gestion des trafics et des circulations, du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité). En France, depuis l'ordonnance du 17 juin 2004, le contrat de partenariat constitue une nouvelle forme de partenariat public/privé qui vient compléter le dispositif de la concession ou convention de délégation de service public.

Le contrat de partenariat se caractérise par un partage de risques. Dans le cas d'un contrat de partenariat pour un projet ferroviaire, le partenaire privé peut concevoir, financer, réaliser et entretenir l'infrastructure, mais il ne l'exploite pas. Les péages et les risques d'exploitation sont à la charge de RFF. Celui-ci rémunère le partenaire privé par le versement d'un loyer. Une évaluation préalable doit justifier le recours au contrat de partenariat au regard de la complexité et des motifs du projet, en termes de coût, de performance et de partage des risques.

Concernant la délégation de service public (concession), le concessionnaire s'engage à financer, concevoir, construire, exploiter et entretenir l'ouvrage concédé, à ses frais et à ses risques. Le concessionnaire, qui a un droit exclusif d'exploitation, se rémunère directement par les redevances d'utilisation de l'infrastructure, dont le montant a été estimé à l'avance. L'autorité publique concédante accepte en revanche une durée de concession importante (au minimum 40 ans pour le ferroviaire). À l'issue de la concession, le concédant entre immédiatement et gratuitement en possession de l'infrastructure et des redevances. Le concessionnaire se substitue ainsi à Réseau ferré de France pour assurer la part d'autofinancement du projet.