

Quel financement pour le projet, quelle tarification pour les usagers ?

Au cours des réunions comme sur le site internet du débat, le coût et le financement du projet ont été très fréquemment mis en question.

Habituellement, les modalités de financement ne sont arrêtées qu'à un stade ultérieur. Cependant, la mise en place par les pouvoirs publics d'une mission sur le financement du projet indique la volonté des autorités de proposer rapidement des pistes de travail.

Le cadre général des financements de lignes nouvelles sera présenté : contrat de partenariat, maîtrise d'ouvrage directe, concession. Des indications plus précises devraient par ailleurs être apportées par RFF sur l'évaluation socio-économique du projet et sa rentabilité. La question de la tarification sera également examinée.

Les premiers éclairages apportés par le débat

Le coût du projet est estimé entre 10,7 et 14,5 milliards d'euros en fonction du scénario. Réseau Ferré de France a indiqué lors des réunions locales que le montant de sa participation au financement du projet de LNPN n'est pas encore fixé. Sa contribution aux projets les plus récents a été comprise entre 15 et 30% de leur montant global. La règle est que RFF ne peut s'engager au-delà des perspectives de péage que lui verseront les opérateurs ferroviaires. La maîtrise d'ouvrage directe ou le partenariat public-privé sont des modalités envisageables pour le projet de LNPN.

Concernant l'évolution de la tarification, RFF indique qu'il est difficile de connaître aujourd'hui le prix des billets que les usagers de la LNPN seront amenés à payer. Tout comme pour la réservation, il dépendra en effet fortement des choix que feront les autorités organisatrices des transports. A titre informatif, le maître d'ouvrage a précisé que, sur la liaison à grande vitesse Paris-Reims, le prix du billet a été majoré de 17 centimes par minute gagnée à la mise en service de la ligne. Transposée à la ligne nouvelle Paris-Normandie, cette augmentation représenterait une hausse moyenne du prix des billets d'environ 20%.



Les trois scénarii soumis au débat par le maître d'ouvrage.