

CONCLUSION

Conclusion de l'étude

1. L'étude a pour objet de proposer des schémas juridico-financiers permettant de réaliser la partie française de la liaison ferroviaire mixte voyageurs/fret Lyon-Turin, avec l'aide de financements privés significatifs prenant une part appréciable des risques du projet, et en minimisant les subventions des pouvoirs publics ainsi que les péages à payer par l'opérateur ferroviaire.

2. Une première étude conduite de juin 1996 à mars 1997 avait conclu à la possibilité d'envisager une société concessionnaire qui, par une procédure de sélection, recevrait une concession pour la construction, le financement et l'exploitation de l'infrastructure à réaliser sur un scénario choisi (c'est-à-dire selon un tracé et un phasage adéquats). Cette société concessionnaire conclurait des contrats de réservation de sillons avec la SNCF, les Ferrovie dello Stato et éventuellement d'autres opérateurs ferroviaires pour l'exploitation technique et commerciale avec leur matériel roulant (TGV, trains de fret, TERGV). En contrepartie, ces opérateurs ferroviaires s'engageraient à payer un péage comportant une partie fixe, indexée partiellement sur le coût des travaux à charge de la société concessionnaire d'infrastructure, et une partie variable en fonction du trafic et des revenus.

Des propositions détaillées ont été présentées en ce qui concerne les modalités :

- d'organisation de la maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'oeuvre des travaux,
- de passation des contrats de travaux,
- de partage des responsabilités entre la société concessionnaire et la SNCF en matière de gestion de l'infrastructure (maintenance, gestion du trafic, attribution des sillons, exploitation technique, exploitation commerciale).

Elles impliqueraient des délégations partielles de certaines fonctions à la SNCF ou du moins une coopération étroite avec celle-ci.

Parmi les nombreux scénarii étudiés (comportant chacun un tracé et un phasage déterminé) le scénario dit C0 était apparu le moins difficile à financer. Il comportait la réalisation :

- d'une première phase en 2005 de Satolas à Lepin avec raccordement à Chambéry et Aix, ainsi qu'à St André le Gaz vers Grenoble
- d'une deuxième phase en 2010 comportant un tunnel mixte monotube profond sous Chartreuse et des aménagements en Combe de Savoie, ainsi qu'une gare nouvelle à Montmélian,
- d'une troisième phase en 2015 comportant la réalisation d'une voie fret spécialisée d'Ambérieu à Avressieux.

Dans tous les cas, certains aménagements devaient être réalisés hors financements privés (de Montmélian à Grenoble par exemple, ainsi que tous surcoûts éventuels préparant les services ultérieurs de l'autoroute ferroviaire).

Cette première étude a conclu que le scénario C0, ainsi défini, était faisable financièrement, à la condition qu'un partage de risques équilibré soit effectué entre tous les intervenants (investisseurs, prêteurs à recours limité, constructeurs, pouvoirs publics, opérateurs ferroviaires) et que le niveau de péages envisagé soit acceptable.

Elle a souligné cependant la trop courte durée d'une concession limitée à 30 ans d'exploitation, et la nécessité d'un niveau de subvention d'environ 40 % du besoin de financement ainsi que d'une masse de péages assez élevée pour assurer un équilibre financier satisfaisant de la société concessionnaire de l'infrastructure.

Cette faisabilité conditionnelle est cependant apparue suffisamment encourageante pour engager une deuxième phase d'études.

3. Dans la présente étude, il est apparu utile de procéder à des comparaisons de nouveaux scénarii qui n'avaient pas été examinés, et de considérer de nouvelles hypothèses concernant la durée de la concession (55 ans y compris les périodes de construction), et le phasage (2 phases au lieu de 3). Les prévisions de trafic et de coût ont aussi été revues compte tenu des progrès des études réalisées entre temps.

Il est apparu nécessaire d'inscrire les propositions de schéma juridico-financiers dans le nouveau contexte juridique de la création du RFF, ainsi que des règles européennes et françaises en matière de concurrence et de passation des marchés pour vérifier la compatibilité du schéma proposé avec ce cadre juridique et/ou les adaptations requises.

La nouvelle étude, après l'examen rapide de nouvelles variantes, a permis de comparer trois scénarii redéfinis provisoirement comme suit :

- **C0** comportant une première phase en 2005 de Satolas à Lepin avec raccordement à Chambéry et Aix, et une 2ème phase en 2015 comportant un tunnel mixte sous Chartreuse avec sortie à Apremont, une gare à Montmélian et une liaison dédiée au fret entre Ambérieu et Avressieux .
- **C1** comportant la même première phase en 2005, et en 2ème phase en 2015 la réalisation d'un tunnel sous Chartreuse pour trains de voyageurs avec sortie à Chambéry Sud, ainsi que celle d'une voie dédiée au fret et séparée de bout en bout d'Ambérieu à St Pierre d'Albigny (avec tunnels sous les massifs de Chambotte et des Bauges),
- **C2** comportant en première phase en 2006 la réalisation de la liaison de Satolas à Chambéry Nord et en 2ème phase en 2015 celle de la voie dédiée au fret d'Ambérieu à St Pierre d'Albigny (avec tunnels sous Chambotte et les Bauges).

4. Des simulations financières ont, pour chacun des trois scénarii, été effectuées sur 4 cas :

- *avec des péages analogues aux péages envisagés lors de la première étude* qui ont permis de constater l'amélioration des résultats obtenus par l'allongement de la concession, le perfectionnement du modèle et des prévisions de coûts et de trafics et la modification du phasage ;
- *avec des péages tenant compte d'une approche approximative de la "capacité contributive" de la SNCF¹*. Celle-ci a été provisoirement définie par Coopers & Lybrand comme égale aux recettes supplémentaires provenant du trafic voyageurs induites par la réalisation des tronçons, ainsi qu'aux recettes fret relatives à ces nouveaux tronçons, après déduction des coûts d'exploitation supportés par la SNCF respectivement pour assurer ce trafic voyageur et ce trafic fret. Elle ne tient pas compte des frais de commercialisation ni des amortissements du matériel roulant et ne préjuge pas bien entendu de études ultérieures sur ce sujet.

Cette simulation financière confirme la faisabilité du schéma C0 avec un financement majoritairement privé. Par contre, elle montre la nécessité d'un financement majoritairement public pour le scénario C2 et encore plus pour le scénario C1 qui présente des indicateurs financiers à la limite de ce qui serait acceptable par les investisseurs et prêteurs privés,

- *avec des subventions maximales de 30 % du besoin maximum de financement* à chacune des deux phases. Cette simulation a permis de déterminer les péages globaux voyageurs et fret qui seraient alors nécessaires pour assurer l'équilibre financier de la société concessionnaire. Il est apparu cependant que ceux-ci étaient supérieurs d'environ 30 % à ceux correspondant à la capacité contributive précédemment définis.
- *avec des péages tenant compte de la concurrence de la route* : cette simulation visait simplement à évaluer le montant de péage à ne dépasser en aucun cas pour que le rail reste compétitif par rapport à la voiture individuelle, et au transport de fret par camions. Tous les péages des 3 cas précédent pour chacun des 3 scénarii répondent à cette exigence, sauf le cas de simulation n°1 avec péages antérieurs pour le fret,
- *en cas de saturation* : un cas supplémentaire de sensibilité a été effectué pour le scénario C0 afin de tester l'effet d'un seuil éventuel de saturation de 19 MT de trafic fret du Tunnel sous Chartreuse, alors que le seuil de saturation de 33 MT du tunnel de base a été appliqué à tous les scénarii. Les résultats sont rassurants puisque ce seuil de saturation n'abaisse que très légèrement la rentabilité pour les investisseurs et ne modifie pas l'ordre des scénarii du point de vue de leur faisabilité financière à savoir : C0 suivi de C2 puis de C1.

Par ailleurs, il n'existe pas de problèmes de saturation pour le trafic voyageurs sur la durée de la concession, ni pour le Tunnel de base, ni pour le Tunnel sous Chartreuse qui ne puissent être aisément résolus par un meilleur remplissage des trains, par un jumelage de rames et par l'utilisation de trains à deux étages.

¹ Voir remarque sur la notion de "capacité contributive" du Chapitre 2 (p 43)

5. Dans tous les cas, des contraintes financières ont été introduites dans le modèle pour que le projet soit éligible "par construction" à un financement privé maximum, de façon à minimiser les subventions publiques.

On a supposé que les modalités proposées de partage des risques entre tous les intervenants seraient acceptées, et qu'ainsi les risques à charge des investisseurs et prêteurs seraient atténués de manière à ce que :

- un rendement de 15 % environ soit considéré comme satisfaisant par les investisseurs sur le capital ;
- des ratios de sécurité et des durées des prêts, correspondant aux habitudes du marché bancaire international soient respectés pour les prêteurs. Ceci leur donne une bonne probabilité que les prêts soient remboursés par le cash flow net du projet sur les durées prévues des prêts, et en tous cas sur la durée de la concession ;
- des plans de financement optimisant la part des fonds propres, celle des prêts subordonnés, celle des prêts à recours limité remboursés par le seul cash flow net du projet, et celle des prêts de la BEI prioritaires dans leur remboursement par rapport à toutes les autres dettes ont été élaborés de façon adaptée à chacun des scénarii.

6. Il a paru réaliste de choisir comme **cas de base** celui qui approche le mieux, en première analyse, la "capacité contributive" de la SNCF, c'est-à-dire le cas où les péages sont calculés en tenant compte des recettes moins ses coûts d'exploitation. Ce péage est inférieur à celui qui avait été envisagé lors de la première phase d'études. Les principaux résultats de la simulation dans le cas de base sont :

a) le péage en francs 96, compte tenu des prévisions de trafic :

- 66 francs par voyageur en première phase pour C0 et C1 et 74 francs par voyageur en première phase pour C2,
- 70 francs par voyageur en 2ème phase pour C0, 74 francs pour C2 et 69 francs pour C1,
- de 6 francs par tonne de fret pour C2 et C1 et de 14 francs par tonne de fret pour C0, dont le trajet de ligne nouvelle utilisé par le fret est plus long.

Ces chiffres ont été déterminés à partir d'un péage global annuel pour l'utilisation de l'ensemble des tronçons de ligne nouvelle et de lignes anciennes aménagées.

b) le montant maximum des financements à réunir serait :

- en première phase de 8,5 MMF pour C0 et C1, et de 11,2 MMF pour C2,
- pour le total des phases 1+2, de 20 MMF pour C0, 20,6 MMF pour C2 et 23,5 MMF pour C1.

Ces montants sont supérieurs aux coûts de construction car ils tiennent compte de l'inflation, des intérêts capitalisés pendant les périodes de construction, ainsi que des autres frais de la société concessionnaire d'infrastructure avant l'arrivée des revenus qui permettent de couvrir le service de la dette et les dividendes.

c) les subventions nécessaires pour les 3 scénarii sont :

- en première phase de 40 % de ce montant maximum soit 3,3 MMF pour C0 et C1, et de 47 % soit 5,2 MMF pour C2 en francs courants,
- pour le total des phases 1+2 de 41 % soit 8,2 MMF pour C0, 54 % soit 11,1 MMF pour C2 et 57 % soit 13,5 MMF pour C1. L'écart du montant des subventions pour le total des deux phases est donc par rapport à C0 de + 2,9 MMF pour C2 et + 5,3 MMF pour C1.
Exprimé en FF de 1996, l'écart reste substantiel puisqu'il est de + 2,4 MMF pour C2 et de + 3,9 MMF pour C1 par rapport à C0.

Le péage de C0 est plus faible que dans les autres scénarii car les coûts de construction sont plus faibles et que la ligne mixte permet de percevoir deux péages (fret et voyageur) sur une même ligne.

Le montant des subventions nécessaires pour C0 paraît raisonnable si l'on tient compte du fait qu'il s'agit d'une ligne nouvelle destinée à la fois au fret et aux voyageurs et répondant

pour ces derniers à la fois aux besoins du trafic international, national et régional.

Il serait naturellement plus difficile de réunir un montant de subvention plus élevé nécessaire pour les autres scénarii, et en particulier pour C1, sauf à démontrer des fonctionnalités (sécurité, facilités d'exploitation, environnement) nettement supérieures et indispensables.

d) Du point de vue du financement privé, bien que les contraintes soient satisfaites par construction, il faut noter qu'il a fallu baisser le niveau des fonds propres et assimilés par rapport à la norme de 25 % des besoins de financement afin d'obtenir des taux de rendement acceptables.

Les fonds propres et assimilés représentent 20 % pour C0 dans la première phase, et pour C1 et C2 en première phase. Par contre, ils atteignent seulement 15 % pour C1 et 17 % pour C2 pour le total des phases 1+2, ce qui est faible.

Malgré cela, le taux de rendement sur dividendes qui est satisfaisant pour C0 et C1 en phase 1 (15,3 %) est plus faible pour C2 sur le total des phases 1 + 2 (14,4 %) et dans la limite la plus basse de la fourchette possible pour C1 (14 %).

Les taux de rendement économiques sont pour le total des phases 1+2 de 9,3 % pour C0, 8 % pour C2 et seulement 7,7 % pour C1. La valeur actuelle nette du projet est particulièrement basse pour C1 (3,3 MMF) contre 4,2 MMF pour C2 et 7,7 MMF pour C0.

En définitive, le scénario C0 apparaît donc comme le plus facilement finançable à la fois pour la phase 1 et pour le total des deux phases, suivi par C2 et plus loin derrière par C1.

Notons que C1, malgré les subventions et les péages les plus élevés, présente les indicateurs financiers les plus faibles à la limite de ce qui est acceptable par les investisseurs.

7. Du point de vue des risques :

a) En ce qui concerne le niveau des risques :

- Les trois scénarii présentent des *risques de trafic* comparables. Cependant, les scénarii C2 et C1, qui comportent des voies spécialisées pour le fret de bout en bout (d'Ambérieu à St Pierre d'Albigny) présenteraient moins de risques de saturation à long terme et se prêteraient mieux à la mise en oeuvre ultérieure éventuelle du service de l'autoroute ferroviaire. Soulignons que les surcoûts de l'autoroute ferroviaire devraient être couverts hors financements privés car son trafic est trop incertain pour être pris en compte par le secteur privé à ce stade. Le trafic de l'autoroute ferroviaire ne pourrait d'ailleurs être significatif que si des mesures restrictives du trafic routier étaient adoptées. Or, celle-ci pourraient difficilement être imposées en dehors du tunnel international sous les Alpes et ses abords. Les scénarii C2 et C1 présenteraient également des facilités d'exploitation supérieures.
- En ce qui concerne les *risques de construction*, et compte tenu de l'état actuel des études, les scénarii C2 et C1 présentent aujourd'hui des risques de construction supérieurs. Il n'en a pas été tenu compte cependant dans l'analyse financière, en considérant que ce handicap est dû au stade préliminaire des études sous le tunnel des Bauges et de Chambotte.

b) *Les modalités de partage des risques* supposées acceptées par toutes les parties et sur lesquelles ont été fondées les choix des hypothèses financières et simulations ont été les suivantes :

- pour *les risques de construction* :
 - les premiers 20 % de dépassements de coûts seraient répartis par le biais des contrats de construction moitié/moitié entre la société concessionnaire et les constructeurs, avec une participation incitative aux risques, à fixer, des entreprises de la maîtrise d'ouvrage déléguée (project management),
 - la tranche de 20 % à 35 % (ou peut-être 40 %) devrait être couverte par l'Etat concédant, sous forme de garantie d'un crédit supplémentaire subordonné à mettre en place si ce risque apparaissait très probable ou d'un crédit stand-by subordonné mis en place dès le départ pour couvrir cet aléa et notamment pour couvrir les surcoûts découlant des cas de force majeure et des exigences particulières des pouvoirs publics en matière de sécurité et d'environnement ;
 - au delà de 35 % (ou 40 %), le risque serait seulement supporté par la société concessionnaire
- pour *les risques de trafics et revenus*

Péage à parties fixe et variable

Une première répartition des risques serait effectuée entre la société concessionnaire et la SNCF (et éventuellement d'autres opérateurs comme les FS réservant à l'avance des sillons) par la formule de détermination du péage qui comporterait une partie fixe partiellement indexée sur la part des coûts de construction à charge de la société concessionnaire, et une partie variable fonction du trafic et de revenus.

Il n'entrait pas dans le cadre de cette étude de déterminer les modalités détaillées

du péage. Le principe énoncé plus haut aboutit à mettre à charge des opérateurs ferroviaires à travers la partie fixe du péage une faible part des risques de construction, et une part plus significative des risques de trafic et revenus qui seraient à préciser ultérieurement

Péage minimum global

Par ailleurs, il serait demandé à la SNCF (et éventuellement aux FS) de prendre un engagement de péage minimum global (partie fixe + partie variable) à payer sur la totalité de la durée de la concession permettant de rembourser sur cette durée la totalité de la dette. Il faudrait cependant un trafic inférieur de plus de moitié aux prévisions pour que cet engagement ait à jouer.

Prolongation de concession

Une alternative à cet engagement de péage minimum global serait un engagement de l'Etat concédant à prolonger la concession autant que nécessaire pour permettre le remboursement des dettes, et probablement assurer une rentabilité minimum de 5% au capital investi.

Il conviendra d'étudier ultérieurement quelles modalités sont les plus faciles à mettre en oeuvre (soit l'engagement de péage global minimum par les opérateurs soit l'engagement de prolongation de la concession par l'Etat), notamment d'un point de vue juridique. Il est clair cependant que l'un ou l'autre de ces engagements seront nécessaires, compte tenu de la réticence des investisseurs et prêteurs à supporter seuls des risques de trafic importants après plusieurs expériences défavorables récentes. Les banques peuvent accepter que les remboursements de leurs prêts soient fortement différés si le trafic réalisé ne correspond pas au trafic prévu, mais ne peuvent accepter de risquer la perte d'une partie de leurs prêts. Les investisseurs peuvent se contenter d'un taux de rendement limité à 15% si les risques de la société concessionnaire sont limités.

Péage moins élevé en cas de réservation

Enfin, il est rappelé que les opérateurs réservant des sillons et prenant ces engagements pourront en contrepartie bénéficier de tarifs de péages plus faibles que ceux ne prenant aucun engagement à l'avance.

Transfert de trafic

Le trafic fret devra être totalement transféré sur les tronçons de ligne nouvelle jusqu'au moment où ceux-ci seront saturés après optimisation de l'utilisation des voies nouvelles et du matériel roulant par des mesures appropriées d'exploitation. L'excédent de trafic pourra alors être écoulé sur la voie actuelle dans des conditions à préciser à l'avance.

8. La conclusion la plus importante est qu'une première phase du projet pourrait être réalisée rapidement en 2005 ou 2006 avec un financement privé majoritaire et environ 2,9 MMF de subventions pour le scénario le moins coûteux. Cette première phase comporterait la réalisation d'un tronçon de voie nouvelle de Satolas à Lepin, l'utilisation de la voie existante par des raccordements vers Chambéry et Aix et à St André le Gaz vers Grenoble et l'aménagement des gares de Chambéry, Aix et Grenoble.

Cette première phase serait **suffisamment rentable** pour répondre aux exigences des investisseurs et prêteurs, **même si le tunnel de base sous le Fréjus n'était jamais réalisé**, à condition que le péage soit fixé au moins à un niveau tenant compte des recettes supplémentaires pour la SNCF induites par la réalisation du tronçon moins ses coûts d'exploitation, tel que nous l'avons calculé en ce qui concerne les voyageurs.

Cette première phase pourrait être décidée, sans choisir à ce stade le contenu de la phase suivante qui pourrait être précisée ultérieurement en fonction des progrès des études et correspondre soit au scénario C0 soit au scénario C1. Il nous paraîtrait même souhaitable de laisser ouverte la possibilité de choisir ultérieurement le scénario C2 (bretelle de Chambéry Nord). Cela supposerait toutefois que la SNCF définisse un tronç commun à tous les scénarii, puisse concevoir un phasage de la bretelle de Chambéry Nord, et minimise les frais de raccordement qui seraient engagés provisoirement pour rejoindre la voie actuelle vers Chambéry et Aix et l'adapter au trafic.

Le choix d'un scénario avec une prise de décision en deux temps présente divers avantages :

- La réalisation de cette première phase ferait réaliser un gain de temps appréciable pour les liaisons internationales vers l'Italie, nationales vers les stations alpines et régionales vers toutes les villes du sillon alpin (au moins 29 minutes sur le Paris Chambéry et 39 minutes sur Paris Turin) ;
- Elle permettrait aussi à une société concessionnaire de l'infrastructure de mettre en place plus facilement les premiers financements nécessaires. Ensuite, celle-ci pourrait dégager des revenus d'exploitation pendant plusieurs années avant de lever sur les marchés bancaires et financiers de nouveaux financements pour la réalisation de tronçons supplémentaires qui élargiraient sa concession. Cette approche progressive lui permettrait de faire appel à l'épargne publique, notamment régionale, sur la base de risques de construction et de trafic maîtrisés et d'une première activité bénéficiaire ;
- Ce phasage réaliste permettrait de plus de roder la coopération entre les divers partenaires publics et privés, de jauger l'intérêt de recourir à un tel schéma juridico-financier et de limiter les subventions nécessaires à un niveau de 2,9 MMF de 1996 pour lancer le projet, tout en limitant également la masse des péages à verser par les opérateurs ferroviaires à un montant dont il conviendra de vérifier l'acceptabilité par les opérateurs ferroviaires ;
- Enfin, ce phasage permettrait aux pouvoirs publics de poursuivre les études en vue d'optimiser le contenu de la seconde phase, et de coordonner les progrès ultérieurs de la construction de la partie française de la liaison Lyon-Turin, avec celle de la partie internationale.

9. *Sur le plan juridique*, seules certaines questions ont été étudiées à ce stade.

a) *l'existence d'un monopole légal au profit de RFF* est discutable.

- on pourrait soutenir que le monopole légal existe et qu'une loi est nécessaire pour y déroger,
- on pourrait en sens inverse considérer que la loi ne consacre expressément aucun monopole au profit de RFF,
- on pourrait soutenir qu'un décret peut suffire pour déroger à un éventuel monopole légal.

La solution de la modification législative serait certes la plus confortable. Toutefois, la simple adoption d'un décret serait envisageable, mais il conviendrait de consulter le Conseil d'Etat avant d'adopter cette seconde solution, afin d'éviter toutes incertitudes juridiques.

Il convient de souligner cependant qu'il serait envisagé que le RFF soit actionnaire de la société concessionnaire de l'infrastructure. Or, une dérogation en faveur d'une filiale de RFF serait peut être de nature à faciliter le montage d'un point de vue légal.

Il serait également possible que les collectivités territoriales participent indirectement et sous certaines conditions à l'actionnariat si la société concessionnaire était une société d'économie mixte. Ce point devrait cependant être approfondi ultérieurement.

b) Les questions liées aux *règles de publicité et de mise en concurrence* se posent au moment de l'octroi de la concession mais également lors du choix par le concessionnaire de ses cocontractants.

Sans entrer dans le détail des analyses juridiques effectuées, les principales conclusions sont les suivantes :

- la qualification de marché public ne s'applique pas en principe au contrat de concession envisagé,
- le choix du concessionnaire n'est en principe pas soumis aux contraintes de la "loi MOP" de 1985.
- la "loi Sapin" de 1993 s'applique par contre à la passation de contrats de délégation de services publics. Elle exige une procédure de publicité mais l'autorité concédante serait libre de négocier les offres présentées et de choisir librement le concessionnaire.
- la directive travaux de la CEE s'appliquerait également pour le choix du concessionnaire et exige une publicité.

Finalement, il apparaît cependant que les procédures de publicité légale qui devraient être mises en oeuvre simultanément pour respecter la "loi Sapin" et la "Directive travaux" ne seraient pas de nature à remettre en cause le schéma financier envisagé.

Les deux procédures n'imposent que des normes de publicité et maintiennent une liberté de choix du concessionnaire.

Les procédures permettant de sélectionner une société à capitaux purement privés n'excluent pas l'octroi de la concession à une société d'économie mixte (SEM) dont les partenaires privés seraient choisis au terme de la consultation.

- Le problème du renouvellement automatique de la concession par l'Etat en cas d'insuffisance des revenus de la concession pour amortir la totalité de la dette tel que nous l'avons prévu poserait semble-t-il quelques problèmes au regard de la loi Sapin. Une exception pourrait cependant être prévue dans un texte de loi, qui prévoirait en même temps le recours à l'arbitrage pour la détermination des cas de force majeure et autres donnant lieu à garantie de l'état du crédit nécessaire pour financer les surcoûts correspondant à ces cas

Finalement, il apparaît donc qu'il serait probablement opportun pour mettre en place le schéma juridico-financier proposé de prévoir une disposition législative pour être certain que la concession puisse être accordée et renouvelée dans des conditions non ambiguës et pour expliciter les conditions de constitution du partenariat public/privé en dérogeant en tant que de besoin à la loi créant le RFF et à la loi Sapin. Cette loi pourrait éventuellement fixer par la même occasion les subventions et garanties partielles consenties par les pouvoirs publics au projet.

Même si une dérogation explicite n'est pas indispensable, une procédure législative paraît préférable pour éviter toutes incertitudes juridiques et clarifier dans le même texte les conditions du support public au projet.

10. En définitive, un montage recourant à une société concessionnaire de l'infrastructure finançant et construisant la partie française de la liaison Lyon-Turin paraît envisageable. Pour ce faire, certaines conditions doivent être réunies :

- le scénario choisi (tracé et phasage) doit limiter les coûts de construction et utiliser partiellement la voie existante ;
- les risques doivent être suffisamment réduits par une étude d'APS poussée, et partagés entre tous les intervenants de façon adéquate : investisseurs, prêteurs, constructeurs, SNCF (et éventuellement d'autres opérateurs comme les FS), l'Etat, avec des engagements précis des diverses parties ;
- tous les trafics (notamment de fret) concernés par la liaison doivent se reporter sur les voies nouvelles, les tronçons de voies anciennes parallèles ne pouvant être utilisées qu'au delà des seuils de saturation et dans des circonstances limitativement énumérées ;
- des subventions adéquates doivent être apportées à chacune des deux phases, la première phase Satolas-Chambéry-Aix avec raccordement vers Grenoble à St André le Gaz étant susceptible d'être décidée rapidement et réalisée en 2005 ou 2006, indépendamment de la réalisation du tunnel sous le Fréjus, dont les travaux devaient par contre être largement engagés avant le lancement de la deuxième phase de la partie française de la liaison ;
- le niveau de péage envisagé doit apparaître acceptable à la SNCF et éventuellement à d'autres opérateurs ferroviaires. Une étude approfondie sur ce sujet en coopération étroite avec la SNCF serait nécessaire pour en déterminer les modalités.

Dans ces conditions, une première phase comportant la création d'une ligne nouvelle de Satolas à Lepin-Chambéry-Aix avec raccordement à Grenoble peut être décidée rapidement indépendamment de la réalisation du Tunnel de base et financée de façon majoritairement privée.