

Service instructeur
Mission Grands Equipements

N° CP-2011-13-3-15

Service consulté

**PROTOCOLE D'INTENTION POUR LA REALISATION ET LE FINANCEMENT DE
LA SECONDE PHASE DE LA BRANCHE EST DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE
RHIN-RHONE**

Résumé : Le présent rapport propose d'autoriser la signature du protocole d'intention pour la réalisation et le financement de la seconde phase de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, dont les principaux points sont résumés ci-dessous, et qui est joint en annexe.

La première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône est en service commercial depuis quelques jours et les études de projet et acquisitions foncières pour la seconde phase sont suffisamment avancées pour pouvoir envisager un démarrage prochain des travaux de construction de cette seconde phase.

Il convient d'ailleurs de rappeler que notre collectivité a joué un rôle prépondérant pour obtenir de l'Etat en 2009 un engagement de financement pour la totalité de ces études et opérations foncières.

La seconde phase de la branche Est porte sur un linéaire total de 50 kilomètres dont 35 kilomètres se situent entre PETIT-CROIX (Territoire de Belfort) et LUTTERBACH, et 15 kilomètres entre VILLERS-LES POTS et GENLIS. Cette seconde phase doit apporter des gains de temps de parcours tant en Nord/Sud qu'en Est/Ouest ; à titre d'exemple de l'ordre de 25 minutes entre COLMAR et LYON et de 10 minutes entre MULHOUSE et PARIS.

Le coût de cette seconde phase s'élève à 1 160 M€, dont 850 M€ pour la section entre le Territoire de Belfort et le Haut-Rhin et 310 M€ pour la section située en Côte d'Or.

Ce coût ne comprend pas la réalisation d'une halte à LUTTERBACH (non prévue dans la déclaration d'utilité publique de 2002) qui, lorsqu'elle sera décidée, devra faire l'objet d'un financement particulier. Je rappelle notre position constante en faveur de cet arrêt.

La mise en chantier de cette seconde phase, techniquement prête, dépend de l'aboutissement de son plan de financement. La mission de financement constituée à cet effet a débuté son travail, mais les évaluations socio-économiques permettant au maître d'ouvrage Réseau Ferré de France (RFF) de fixer son niveau de contribution doivent encore être approfondies.

En effet les premières études aboutissent à un niveau de financement de RFF sensiblement inférieur à celui de la première tranche (pour rappel 27,8 % du coût du projet), et par voie de conséquence à un report de charge vers les autres partenaires (Etat et collectivités).

Aussi les partenaires du projet ont convenu de fixer par protocole les perspectives d'engagement de la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, ainsi que le cadrage et les principes de financement des investissements nécessaires à sa mise en œuvre.

Le protocole joint en annexe et qui pourra encore faire l'objet de légères corrections de forme sans altération du fond, prévoit que :

- le projet sera réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, en deux étapes successives et continues en commençant par la section Est entre PETIT-CROIX et LUTTERBACH ;
- une convention de financement définira précisément les participations et les engagements de chacun ;
- le coût du projet fera l'objet d'une forfaitisation aux risques de RFF, hormis l'évolution des conditions économiques ;
- déduction faite de la participation de RFF et de l'Union Européenne, les financements publics seront apportés sur la base d'un partage égal entre l'Etat d'une part, les collectivités et éventuellement la Suisse et l'Allemagne d'autre part ;
- les financements qui ont déjà été apportés pour les études et acquisitions foncières par chaque partenaire seront pris en compte ;
- la signature de la convention de financement devra intervenir au plus tard à la fin du premier semestre 2013 pour permettre un démarrage effectif des travaux au plus tard en 2014 ;
- pour ce qui concerne la contribution de RFF, les collectivités se fixent comme objectif de parvenir pour la deuxième phase à un niveau de participation qui ne s'éloigne pas trop fortement du taux retenu pour la première phase ;
- le montant de cette contribution de RFF sera précisé au fur et à mesure de l'avancement des études et de la mise en œuvre des facteurs d'amélioration identifiés dans le protocole ;
- les Régions se chargeront d'organiser la discussion sur la répartition infrarégionale des financements.

Je tiens à préciser que ces discussions sur les clés de répartition n'ont pas encore été engagées en Alsace et que le moment venu, nous aurons à veiller à l'équité des répartitions entre collectivités alsaciennes.

Le projet de protocole dont les points principaux viennent d'être rappelés ci-dessus, devrait faire l'objet d'une signature dans les tous prochains jours. Je vous propose d'approuver le contenu du projet de protocole, joint en annexe au présent rapport et de m'autoriser à le signer.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'C' followed by a vertical line and a horizontal stroke that extends to the right.

Charles BUTTNER

**PROTOCOLE D'INTENTION POUR LA REALISATION ET LE FINANCEMENT DE LA SECONDE
PHASE DE LA BRANCHE EST DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE RHIN-RHÔNE**

Projet du 23 novembre 2011

Entre les soussignés :

L'État, représenté par la Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET et le Ministre chargé des Transports, Monsieur Thierry MARIANI,

Réseau ferré de France (RFF), Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC), immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le n° B. 412.280.737 (2002B08113), dont le siège est 92, Avenue de France, 75648 PARIS CEDEX 13, représenté par son Président, Monsieur Hubert DU MESNIL,

Le Conseil régional d'Alsace, représenté par le Président du Conseil régional, Monsieur Philippe RICHERT, en application de ...,

Le Conseil général du Haut-Rhin, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Charles BUTTNER, en application de ...,

Le Conseil général du Bas-Rhin, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Guy-Dominique KENNEL, en application de ...,

Mulhouse Alsace Agglomération, représentée par son Président, M. Jean-Marie BOCKEL, en application de ...,

La communauté d'agglomération de Colmar, représentée par son Président, M. Gilbert MEYER, en application de ...,

La Communauté urbaine de Strasbourg, représentée par son Président, M. Jacques BIGOT, en application de ...,

Le Conseil régional de Franche-Comté, représenté par la Présidente du Conseil régional, Madame Marie-Guite DUFAY, en application de ...,

Le Conseil général du Doubs, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Claude JEANNEROT, en application de ...,

Le Conseil général de la Haute-Saône, représenté par le Président du Conseil général, M. Yves KRATTINGER, en application de ...,

Le Conseil général du Territoire de Belfort, représenté par le Président du Conseil général, M. Yves ACKERMANN, en application de ...,

La Communauté d'agglomération du Grand Besançon, représentée par son Président, M. Jean-Louis FOUSSERET, en application de ...,

La Communauté d'agglomération belfortaine, représentée par son Président, M. Étienne BUTZBACH, en application de ...,

La Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard, représentée par son Président, M. Pierre MOSCOVICI, en application de ...,

Le Conseil régional de Bourgogne, représenté par le Président du Conseil régional, Monsieur François PATRIAT, en application de ...,

Le Conseil général de la Côte d'Or, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur François SAUVADET, en application de ...,

La Communauté de l'agglomération dijonnaise, représentée par son Président, M. François REBSAMEN, en application de

*
* *

Préambule

Les trois branches de la LGV Rhin-Rhône sont inscrites dans le programme des 2 000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020 figurant dans la loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, ainsi que dans l'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), en cours d'élaboration.

Première ligne à grande vitesse de province à province, la LGV Rhin-Rhône présente aussi une dimension européenne fondamentale par laquelle seront améliorées les liaisons entre l'Allemagne et la Suisse d'une part et le bassin méditerranéen d'autre part. La branche Est de la LGV Rhin-Rhône fait partie du réseau Trans Européen de Transport (RTE-T) et figure dans la liste de 2004 des 30 projets européens prioritaires à l'horizon 2020. Son caractère prioritaire est confirmé dans le cadre de la révision en cours sur les RTE-T.

La branche Est de la LGV Rhin-Rhône a été déclarée d'utilité publique par décret du 25 janvier 2002, publié au *Journal officiel de la République française* le 27 janvier 2002.

Une **première phase** de réalisation de 140 km a été définie entre Villers-les-Pots (Côte-d'Or) et Petit-Croix (Territoire de Belfort). Elle a fait l'objet d'une décision d'approbation ministérielle le 28 mars 2006, puis d'une convention de financement ouvrant la voie au lancement du chantier, en juillet 2006. La mise en service de cette première phase interviendra le 11 décembre 2011.

Préalablement à cette mise en service, le schéma de dessertes de la ligne nouvelle a été défini dans le cadre de la mission confiée en juin 2008 à Madame Marie-Line MEAUX et Monsieur Claude LIEBERMANN. Les conclusions de cette mission permettront, dès 2012, des liaisons accélérées depuis Paris vers Besançon (2h05), Belfort (2h15), Mulhouse (2h40), Bâle et Zürich (4h05) ou Freiburg im Breisgau en 2013, ainsi que des liaisons Lyon-Strasbourg en 3h40.

En 2013 et 2014, des améliorations supplémentaires des fréquences et des temps de parcours seront apportées avec la mise en service du raccordement court de Mulhouse. Par ailleurs, la mission a prévu une étape de revoyure au début de l'année 2015, qui offrira aux partenaires l'occasion de s'accorder sur de nouvelles dessertes après avoir tiré le bilan de trois années d'exploitation.

La **seconde phase de la branche Est** est constituée des deux extrémités de la première phase de la branche Est : une section Ouest (entre Genlis et Villers-les-Pots) d'une longueur d'environ 15 km et une section Est (entre Petit-Croix et Lutterbach) d'une longueur d'environ 35 km.

L'organisation des dessertes sera prévue avec l'objectif d'améliorer encore le niveau de service permis par la première phase.

Les études préalables à la réalisation des travaux ainsi que les acquisitions foncières ont déjà donné lieu à des conventions de financement entre les différents partenaires du projet.

Le financement des travaux est traité dans le cadre de la mission de financement conduite par Claude LIEBERMANN, qui a réuni les différents partenaires afin de s'accorder sur les conditions de poursuite du projet.

*
* *

Article 1 : objet du protocole

Le protocole a pour objet de définir, en accord avec les partenaires concernés, les perspectives d'engagement de la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, ainsi que le cadrage et les principes de financement des investissements nécessaires à sa mise en œuvre.

Article 2 : consistance des travaux

La seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône consiste, conformément au Projet de la branche Est déclaré d'utilité publique dans son intégralité en 2002, en la réalisation de 50 kilomètres de ligne nouvelle à grande vitesse, répartis en deux sections distinctes situées aux extrémités Est et Ouest de la première phase de la branche Est.

La section à l'Est se situe en régions Franche-Comté et Alsace (départements du Territoire de Belfort et du Haut-Rhin), et est composée :

- de l'infrastructure à grande vitesse sur 35 km,
- de trois raccordements :
 - le raccordement à Petit-Croix, à l'Ouest, avec la première phase de la LGV,
 - les deux raccordements à l'Est avec la ligne actuelle Strasbourg – Mulhouse, l'un vers le Nord (direction Strasbourg) et l'autre vers le Sud (direction Mulhouse), qui forment « le triangle de Lutterbach »,
- d'une sous-station électrique sur la commune de Reiningue,
- du renouvellement des postes d'aiguillage d'ancienne technologie par des Postes d'Aiguillage Informatique permettant une meilleure gestion du trafic et une meilleure anticipation d'éventuels incidents,
- d'aménagements spécifiques de capacité sur le réseau existant (création d'un pas d'IPCS entre Bollwiller et Richwiller, banalisation des voies entre Richwiller et Lutterbach, un détecteur de boîtes chaudes à Sierrentz et deux voies d'évitement pour le fret).

La section à l'Ouest se situe en région Bourgogne, dans le département de la Côte d'Or. Elle est composée :

- de l'infrastructure à grande vitesse sur 15 km,
- de deux raccordements :
 - le raccordement en saut de mouton de Genlis, à l'Ouest, avec la ligne actuelle Dijon-Dole,
 - le raccordement à niveau à Villers-les-Pots, à l'Est, avec la première phase de la LGV,
- d'une sous-station électrique sur la commune de Magny-sur-Tille.

Par ailleurs, dans le cadre des conventions de financement du 30 mars 2010 et du 31 août 2011 mentionnées à l'article 3, une étude a confirmé la possibilité technique de créer une halte sur la ligne à grande vitesse au droit de Lutterbach. Le tracé de la ligne tient compte de cette possibilité. Ce projet n'entrant pas dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique de 2002, les conditions de sa réalisation ainsi que son financement feront l'objet d'une négociation et éventuellement d'une convention de financement particulière.

Article 3 : études, acquisitions foncières et fouilles archéologiques déjà réalisées

Les partenaires du projet ont déjà mobilisé les financements pour réaliser toutes les études nécessaires au lancement des travaux sur les deux sections de la seconde phase et pour procéder à l'ensemble des acquisitions foncières avant le 25 janvier 2012.

Afin d'y parvenir, les partenaires ont conclu le 4 juin 2002 une convention « relative à la réalisation des études d'avant-projet détaillé et des études foncières et archéologiques de la branche Est », dans le cadre de laquelle, un budget de 16,0 millions d'euros a été réservé pour la seconde phase.

Ils ont par ailleurs signé le 30 mars 2010 et le 31 août 2011 deux autres conventions de financement pour un montant total de 66,1 M€ afin de réaliser notamment les études de projet, les acquisitions foncières, les aménagements fonciers, les diagnostics et fouilles archéologiques sur cette seconde phase avant l'expiration de la DUP, en janvier 2012.

Article 4 : coût et conduite du projet

La seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône sera réalisée dans le cadre de la loi MOP, sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

Compte tenu du contexte économique, les partenaires s'accordent sur l'intérêt de conduire les travaux de cette seconde phase en deux étapes successives réalisées en continuité, en réalisant d'abord la section Est puis la section Ouest.

Sur la base des études menées par RFF, le coût d'investissement de la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône est estimé à ce stade (aux conditions économiques d'octobre 2011) à :

- 850,0 M€ HT pour la section Est,
- 310,0 M€ HT pour la section Ouest.

Ce coût comprend le montant des conventions de financement des études, acquisitions foncières et fouilles archéologiques, rappelées à l'article 3 du présent protocole.

Ce coût s'entend sur la base du programme d'opération défini à l'article 2 et intègre celui des futurs raccordements entre la première phase et la seconde phase de la LGV, qui a été estimé avec une hypothèse de coupure totale de la circulation sur la LGV (sur une durée compatible avec l'exploitation de la ligne). RFF procèdera à une nouvelle évaluation de ce coût en cas d'évolution du programme et vérifiera que toutes les pistes d'optimisation ont bien été prises en compte.

Article 5 : convention de financement

Une convention de financement définira précisément les participations et les engagements de chacun des partenaires, en préalable à l'engagement de la réalisation de la première étape.

La convention de financement s'appuiera sur le coût définitif du projet, arrêté par Réseau ferré de France. Ce coût fera l'objet d'une forfaitisation aux risques de RFF, hormis l'évolution des conditions économiques.

Le forfait de coût sera ainsi arrêté en euros constants, aux conditions économiques d'octobre 2011. Les participations seront appelées auprès des différents partenaires en fonction de l'avancement des travaux et les versements seront actualisés au fur et à mesure sur la base de l'évolution de l'index TP01.

Déduction faite de la participation de RFF et des éventuelles contributions de l'Union Européenne, les financements publics seront apportés sur la base d'un partage égal entre :

- l'État, d'une part,
- l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, de la Confédération suisse et éventuellement de l'Allemagne, d'autre part.

Les engagements pris par chaque partenaire au titre de cette convention tiendront compte des financements mis en place par chaque partie au titre des conventions précédentes, mentionnées à l'article 3. Ces financements seront actualisés aux conditions économiques d'octobre 2011.

Les partenaires s'entendent pour rechercher une signature de la convention de financement et un lancement des appels d'offres qui permettent un démarrage effectif des travaux de la première étape au plus tard en 2014. Pour ce faire, la convention devra être signée par l'ensemble des partenaires au plus tard à la fin du premier semestre 2013.

La préparation de cette convention aura lieu dans le cadre de la mission de financement.

Les Régions Alsace, Franche-Comté et Bourgogne se sont mises d'accord sur un pacte pour la réalisation de cette seconde phase. Les clés de financement pour la seconde phase s'établissent

ainsi à 53 % pour les collectivités alsaciennes, 20 % pour les collectivités bourguignonnes et 27 % pour les collectivités franc-comtoises. Une éventuelle contribution de la Région Rhône-Alpes ou d'autres partenaires, attendue par les trois Régions, viendra en déduction de la part « collectivités locales »; la clé de répartition entre les trois régions territorialement concernées restant inchangée.

Article 6 : contribution de RFF

La participation définitive de RFF sera déterminée de façon à éviter toute conséquence négative sur les comptes de l'entreprise du fait de la réalisation du projet, conformément à ses statuts (article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France).

RFF indique qu'au stade actuel, les premières études pour la seconde phase aboutissent à un montant sensiblement inférieur à celui de la première phase.

Les collectivités territoriales signataires se fixent néanmoins comme objectif de parvenir, pour la deuxième phase, à un niveau de contribution qui ne s'éloigne pas trop fortement du taux retenu pour la première phase.

Afin de travailler à cet objectif, les signataires conviennent des facteurs et leviers d'amélioration suivants, qui seront précisés et approfondis :

- Actualisation des études de trafic et de comportement des voyageurs, actuellement en cours.
- Retour d'expérience sur le schéma de dessertes de la première phase de la branche Est, tel que défini dans le cadre de la mission confiée en juin 2008 à Madame Marie-Line MEAUX et Monsieur Claude LIEBERMANN. Il s'agira notamment de préciser le niveau prévisionnel de trafic à la mise en service de cette première étape qui sera pris en référence pour mesurer l'apport de la deuxième phase.
- Études de dessertes visant à l'amélioration des services attendus pour chacune des deux étapes, notamment en termes de gains de temps de parcours et de possibilités d'arrêt.
- Développement des trafics transfrontaliers, notamment avec la Suisse alémanique et l'Allemagne du sud, et des trafics interrégionaux avec la Bourgogne, la Franche-Comté, et l'Alsace.
- Impact de l'arrivée de nouveaux opérateurs de transport ferroviaire dans le cadre de la directive n°2007/58/CE du 23 octobre 2007.

Le montant effectif de cette contribution sera précisé au fur et à mesure de l'avancement des études de façon à aboutir à un engagement sur un montant précis dans le cadre de la convention de financement.

Article 7 : Position des collectivités locales signataires

Les collectivités locales tiennent par le présent protocole à montrer leur engagement en faveur de la poursuite des travaux de la Branche Est du TGV Rhin-Rhône. La répartition de financement infrarégionale ne peut être précisée à ce stade de signature du protocole. Toutefois, moyennant un équilibre raisonnable du plan de financement global, les trois Régions se chargent d'organiser la discussion infrarégionale nécessaire à la bonne fin du processus d'élaboration de la convention de financement.

Fait à

le,