

**Service instructeur**  
Mission Grands Equipements

**3<sup>ème</sup> Commission - N° 2006/III - 39/21**

**Service consulté**



**Approbation du protocole d'intentions préalable à la réalisation et au financement de la première phase de la branche Est du TGV Rhin-Rhône**

Résumé : *Le présent rapport propose d'approuver le « Protocole d'intentions préalable à la réalisation et au financement de la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône » (annexe 1) et d'accepter de participer au financement de ce projet.*

Le TGV Rhin Rhône est conçu comme une étoile à trois branches :

- une branche Est correspondant à une ligne nouvelle entre Mulhouse et Dijon ;
- une branche Ouest reliant par ligne nouvelle Dijon à la voie TGV Paris-Lyon
- une branche Sud reliant en ligne nouvelle ces deux branches à l'agglomération lyonnaise.

C'est ainsi que le TGV Rhin-Rhône a été inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 14 mai 1991.

Premier maillon du TGV Rhin-Rhône, la branche Est a été déclarée d'utilité publique par décret du 25 janvier 2002. Elle reliera par une ligne nouvelle longue de 190 km l'agglomération dijonnaise à l'agglomération mulhousienne.

Cette branche Est a une double fonctionnalité (annexe 2) :

- en Est-Ouest elle relie l'Est de la France et la Suisse alémanique à l'Ile de France et plus largement au Nord de la France et à la façade atlantique. Elle permettra ainsi d'améliorer les temps de parcours sur des liaisons telles que Bâle - Mulhouse - Belfort - Besançon - Dijon - Paris.
- en Nord-Sud elle relie le Nord-Est de la France, l'Allemagne et la Suisse alémanique au couloir rhodanien et l'arc méditerranéen. Elle permettra ainsi d'améliorer les temps de parcours sur des liaisons telles que Strasbourg, Colmar, Mulhouse - Lyon - Marseille.

Le coût de cette branche Est s'élève à environ 3 milliards d'Euros et sa réalisation a été scindée en deux phases (annexe 3).

La première phase qui fait l'objet du présent rapport, relie par ligne nouvelle Villers-les-Pots (près de Dijon) à Petit-Croix dans le Territoire de Belfort, et la deuxième phase correspond au tronçon de ligne nouvelle entre Petit-Croix et Lutterbach.

La première phase de la branche Est, porte sur une ligne nouvelle d'une longueur de 145 km et a été chiffrée à 2 506 M€. Sa réalisation a été confirmée par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003.

Cette première phase de la branche Est apportera d'importants gains de temps; ainsi les temps de parcours entre Mulhouse et Paris seront ramenés à 2h40 (au lieu de 4h20 actuellement et de 3h10 en 2007 avec l'arrivée du TGV Est), entre Mulhouse et Lyon à 2h35 (au lieu de 3h45 actuellement), entre Colmar et Lyon à 2h55 (au lieu de 4h15 actuellement).

Pour le financement de cette première phase de la branche Est dont le coût est estimé à 2 506 M€, les contributions suivantes sont prévues : pour l'Etat 785 M€, pour Réseau Ferré de France et la SNCF qui ont la maîtrise d'ouvrage du projet 736 M€, pour l'Union Européenne 200 M€, pour la Suisse 66 M€ et pour les collectivités des régions concernées, à savoir l'Alsace, la Franche-Comté, la Bourgogne et Rhône-Alpes 719 M€.

La part de l'Alsace ressort à 206 M€.

Pour la prise en charge de cette contribution alsacienne les clefs de répartition sont les suivantes :

Conseil Régional d'Alsace	50,81 %	soit	104,675 M€
Conseil Général du Bas-Rhin	6,25 %	soit	12,875 M€
Communauté Urbaine de Strasbourg	6,25 %	soit	12,875 M€
<b>Conseil Général du Haut-Rhin</b>	<b>25,81 %</b>	<b>soit</b>	<b>53,175 M€</b>
Agglomération de Mulhouse	7,50 %	soit	15,450 M€
Ville de Colmar	3,37 %	soit	6,950 M€

Il est important de signaler que les chiffres indiqués correspondent à des valeurs de réalisation c'est-à-dire qu'ils incluent l'actualisation monétaire.

Un « Protocole d'intentions préalable à la réalisation et au financement de la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône », annexé au présent rapport, a été signé à Paris le 28 février 2006.

Il détaille les engagements et indique notamment que la prise en charge par les collectivités des risques de surcoût du projet est limitée à 90 M€ et sera répartie au prorata des contributions respectives.

REÇU A LA PRÉFECTURE

27 JUIN 2006

Compte tenu des clés de financement initialement prévues, notre participation à un éventuel surcoût du projet ne dépasserait pas 7,3 M€.

Le protocole prévoit également qu'en cas de défaut ou d'excès de financement effectif de la part de la Suisse ou de l'Union européenne par rapport aux prévisions, celui-ci serait reporté à due concurrence sur les collectivités publiques au prorata de leurs contributions.

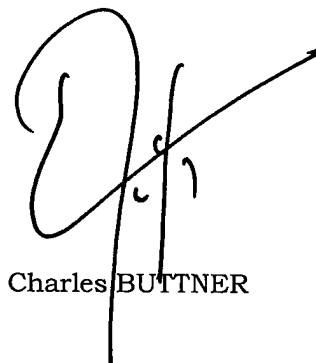
Il précise aussi le calendrier de réalisation qui doit aboutir à une mise en service fin 2011.

Ce protocole doit être complété et remplacé par une convention de financement dont la signature devrait intervenir le 3 juillet 2006.

Compte tenu du caractère structurant de ce projet pour le Haut-Rhin, et afin de respecter les engagements pris par votre exécutif le 28 février dernier lors de la signature du protocole d'intentions, je vous propose :

- d'approuver le « Protocole d'intentions préalable à la réalisation et au financement de la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône » joint en annexe 1 au rapport,
- de prendre acte du coût global prévisionnel du projet (2 506 M€), du plan de financement et des clauses d'ajustement prévus au protocole
- d'accepter de participer aux travaux de la première phase de la branche Est du TGV Rhin-Rhône à hauteur de 25,81 % de la part de financement demandée à l'Alsace, ce qui correspond à une contribution prévisionnelle de 53,175 M€, sous réserve des clauses d'ajustement prévues au protocole ; cette subvention sera à verser à Réseau Ferré de France ;
- d'ouvrir une autorisation de programme d'un montant de 53,175 M€ sous A093, chapitre 204, nature 20418, fonction 63 ;
- de m'autoriser à signer les conventions et documents afférents à ce projet,
- de donner délégation à la Commission Permanente pour le suivi de ces dossiers.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER

**LGV RHIN-RHÔNE – BRANCHE EST**

**Première phase**

**Villers-les-Pots – Petit-Croix**

**PROTOCOLE D'INTENTIONS PREALABLE A LA REALISATION ET AU  
FINANCEMENT DE LA PREMIERE PHASE**

REÇU A LA PRÉFECTURE  
27 JUIN 2006

## **LGV Rhin-Rhône – Branche Est**

### **Protocole d'intentions préalable à la réalisation et au financement de la première phase**

#### **Entre**

L'Etat, représenté par le ministre des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

L'Agence de financement des infrastructures de transports, représentée par le président de son conseil d'administration ;

Le Conseil régional d'Alsace, représenté par son président ;

Le Conseil général du Haut-Rhin, représenté par son président ;

Le Conseil général du Bas-Rhin, représenté par son président ;

La Communauté urbaine de Strasbourg, représentée par son président ;

La Ville de Colmar, représentée par son maire ;

L'agglomération de Mulhouse, représentée par le maire de Mulhouse, Président du Pays de la région mulhousienne ;

Le Conseil régional de Franche-Comté, représenté par son président ;

Le Conseil général du Jura, représenté par son président ;

Le Conseil général du Doubs, représenté par son président ;

Le Conseil général de la Haute-Saône, représenté par son président ;

Le Conseil général du Territoire de Belfort, représenté par son président ;

La Communauté d'agglomération du Grand Besançon, représentée par son président ;

La Communauté d'agglomération belfortaine, représentée par son président ;

La Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard, représentée par son président ;

Le Conseil régional de Bourgogne, représenté par son président ;

Le Conseil général de la Côte d'Or, représenté par son président ;

La Communauté d'agglomération de Dijon, représentée par son président ;

Le Conseil régional de Rhône-Alpes, représenté par son président ;

Le Conseil général du Rhône, représenté par son président ;

La Communauté urbaine de Lyon, représentée par son président ;

Réseau ferré de France, représenté par le président de son conseil d'administration ;

La Société nationale des chemins de fer français représentée par le président de son conseil d'administration.

## **PREAMBULE**

---

**I -** 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.

Le 27 octobre 1999, le ministre en charge des Transports a retenu l'hypothèse d'une première phase de réalisation de 148 km entre Villers-les-Pots (Côte d'Or) et Petit-Croix (Territoire de Belfort).

**II -** Le 4 juin 2002, une convention relative au financement des études d'avant-projet et de projet, des procédures foncières et des acquisitions anticipées a été signée par l'Etat, Réseau ferré de France et les Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté. Une deuxième convention a été signée le 21 juin 2002 entre l'Etat, les Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté et la SNCF pour les études d'avant-projet détaillé relevant du transporteur.

Par ailleurs, une convention relative à la réalisation des études préalables à la DUP, des études d'avant projet détaillé et de projet concernant la réalisation d'un raccordement ferroviaire court à Mulhouse a également été signée le 23 juillet 2002 par l'Etat, RFF, la SNCF et les Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté. Cette opération ne fait pas partie du présent protocole bien que complémentaire au projet (et indispensable pour atteindre l'objectif de Strasbourg-Lyon en 3h environ avec la première phase du projet). Elle sera réalisée dans le même temps que le projet, dans le cadre d'une convention spécifique avec l'objectif d'une mise en service prévisible au même horizon que la première phase de la Branche Est, soit le 2<sup>ème</sup> semestre 2011. Elle bénéficiera prioritairement des économies éventuellement réalisées sur la construction du projet.

**III -** Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) a décidé le 18 décembre 2003 le lancement de la première phase des travaux de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône en 2006.

Suite à cette décision et afin de respecter le calendrier annoncé, la préparation d'une convention intermédiaire portant sur un montant de 60,6M€ permettant à RFF de préparer les marchés relatifs à la maîtrise foncière des terrains, la réalisation d'une partie des opérations de remembrement, les fouilles archéologiques et les déplacements de réseaux a été décidée. Une convention relais a été signée le 14 novembre 2005.

Pour mémoire, la SNCF est responsable par ailleurs de l'acquisition du matériel roulant nécessaire au projet.

Dans le prolongement de ces décisions, le ministre en charge des Transports a chargé l'ingénieur général de FENOYL de conduire une mission relative au financement de la

première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône et d'actualiser les éléments d'un premier rapport établi en septembre 2000.

Ces travaux ont permis d'aboutir à un schéma de financement présenté ci-après.

\*  
\* \*

**IV - La décision de réaliser la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône répond à des besoins de transport et à une préoccupation d'aménagement du territoire à l'échelon national et européen.**

La LGV Rhin-Rhône est constituée de trois branches centrées sur la région de Dijon. Chacune d'entre elles fait l'objet d'un projet distinct :

- **la branche « Est »**, reliant en ligne nouvelle l'agglomération dijonnaise à Mulhouse ;
- **la branche « Ouest »** reliant en ligne nouvelle l'agglomération dijonnaise à la ligne à grande vitesse Paris - Lyon. Les études actuellement financées devraient permettre l'inscription de cette branche en projet d'intérêt général (PIG) dans sa traversée de l'agglomération dijonnaise ;
- **la branche « Sud »** qui reliera, en ligne nouvelle, ces deux branches à la région lyonnaise. Actuellement les études préliminaires en vue de l'établissement du fuseau qui sera soumis à DUP sont financées et permettront d'engager les concertations nécessaires en 2006.

**V - Le Projet vise à améliorer les liaisons sur deux axes majeurs :**

- l'axe Nord-Sud, liaisons entre, d'une part, le Nord-Est de la France, l'Allemagne et la Suisse alémanique, et, d'autre part, le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen, en tirant profit de l'effet réseau des lignes à grande vitesse à l'échelle européenne ;
- l'axe Est-Ouest, liaisons entre d'une part, l'Est de la France et la Suisse alémanique, et, d'autre part, l'Ile de France et plus largement le Nord de la France.

Il présente également une forte implication communautaire, en permettant l'amélioration des relations depuis Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard, Mulhouse et Lyon, notamment vers Bruxelles, l'Allemagne, la Suisse et l'Espagne. Il figure parmi les projets prioritaires du réseau trans-européen de transports.

La dimension internationale du Projet est renforcée par la participation de la Confédération Helvétique à son financement, qui a fait l'objet d'un accord en date du 25 août 2005.

#### **ARTICLE PRELIMINAIRE - DEFINITIONS**

---

Chaque fois qu'ils seront utilisés dans le présent acte ses annexes et les titres des articles ou des clauses, les termes suivants, utilisés avec une majuscule initiale, auront le sens défini au présent article, sans qu'il y ait lieu de distinguer selon qu'ils sont utilisés au singulier ou au pluriel.

- « Collectivités Publiques » :** désigne ensemble l'Etat (AFITF), les Régions Alsace, Bourgogne, Franche-Comté, Rhône Alpes, les Conseils généraux du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Côte-d'Or, du Doubs, du Jura, de la Haute-Saône, du Territoire de Belfort, du Rhône, les Communautés urbaines de Lyon et de Strasbourg, les Communautés d'agglomération du Grand Besançon, belfortaine, du Pays de Montbéliard, de Dijon, l'agglomération de Mulhouse et la Ville de Colmar ;
- « Conditions Suspensives » :** désigne les conditions suspensives cumulatives stipulées à l'article 8 du Protocole ;
- « Contributions » :** désigne les contributions respectives de chaque Partie au Financement du Projet, selon les montants en euros courants figurant à l'article 5 ;
- « Conventions de Financement » :** désigne ensemble la Convention de Financement RFF et la Convention de Financement SNCF ;
- « Convention de Financement RFF » :** désigne la convention de financement afférente au Projet pour la partie sous maîtrise d'ouvrage RFF que les Parties s'engagent à négocier et à signer au plus tard à la Date de Signature selon ce qui est stipulé à l'article 8 du Protocole ;
- « Convention de Financement SNCF » :** désigne la convention de financement afférente au Projet pour la partie sous maîtrise d'ouvrage SNCF que les Parties s'engagent à négocier et à signer au plus tard à la Date de Signature selon ce qui est stipulé à l'article 8, du protocole ;
- « Coût Prévisionnel RFF » :** désigne l'estimation du coût prévisionnel, en euros courants, de réalisation du Projet pour la partie sous maîtrise d'ouvrage RFF, selon ce qui est indiqué à l'article 4.1 du Protocole ;
- « Coût final RFF » :** désigne l'ensemble des dépenses constatées pour réaliser le Projet pour la partie sous maîtrise d'ouvrage RFF à l'achèvement des travaux, en euros courants ;
- « Coût Prévisionnel SNCF » :** désigne l'estimation du coût prévisionnel, en euros courants, de réalisation du Projet pour la partie sous maîtrise d'ouvrage SNCF, selon ce qui est indiqué à la clause 4.2 du Protocole ;
- « Date de Signature » :** désigne la date de signature de la dernière des Conventions de Financement, cette date ne pouvant être postérieure au 30 juin 2006 sauf décision commune des Parties pour proroger cette date de trois mois comme indiqué à la clause 8.2 du Protocole ;



« **Contributions des parties** » : désigne le montant en euros courants des Contributions des Parties ;

« **Parties** » : désigne ensemble les signataires du Protocole ;

« **Projet** » : désigne la construction de la première phase de la Branche Est de la LGV Rhin-Rhône telle que décrite à l'article 2 du présent protocole. La Branche Est a été déclarée d'utilité publique par décret du 25 janvier 2002, publié au Journal Officiel de la République française le 27 janvier 2002.

## **ARTICLE 1 – OBJET DU PROTOCOLE**

---

**1.1** Le Protocole a pour objet de fixer les modalités de financement des investissements nécessaires à la construction du Projet. Ce Protocole sera suivi par la conclusion de deux Conventions de Financement selon les modalités stipulées à l'article 8 du Protocole.

**1.2** En conséquence les Parties s'engagent par la présente, chacune pour ce qui la concerne, selon les termes du Protocole et sous les Conditions Suspensives, sur le financement de la construction du Projet. Ce schéma de financement ( Annexe 1) présente les engagements respectifs des Parties, co-financeurs, engagements dont les modalités seront plus précisément décrites dans les Conventions de Financement qui devront être finalisées et signées au plus tard à la Date de Signature selon ce qui est indiqué à l'article 8.1 ci-dessous et sous réserve des Conditions Suspensives.

## **ARTICLE 2 - CONSISTANCE DE LA PREMIERE PHASE DE LA BRANCHE EST DE LA LGV RHIN-RHONE**

---

**2.1** La première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône consiste en la réalisation d'une Ligne nouvelle à grande vitesse, conformément au Projet déclaré d'utilité publique et décrit dans le dossier d'avant projet détaillé soumis à l'approbation du ministre en charge des Transports.

Le Projet comprend la réalisation et la construction :

- (i) d'une ligne à grande vitesse constituée de 148 km de ligne nouvelle entre Villers les Pots (Côte d'Or) et Petit Croix (territoire de Belfort) ;
- (ii) de deux gares nouvelles desservant les agglomérations de Besançon et de Belfort-Montbéliard ;
- (iii) de trois raccordements au réseau ferré classique à Villers-les-Pots sur la ligne Dijon-Dole, Petit-Croix sur la ligne Belfort-Mulhouse et vers Besançon par la ligne de Besançon à Devecey, décrit dans le dossier d'avant projet ;
- (iv) du raccordement de Perrigny ;
- (v) des installations de remisage et maintenance du matériel ;
- (vi) de l'aménagement des gares existantes de Besançon-Viotte et Mulhouse.

La partie sous maîtrise d'ouvrage RFF comporte les travaux :

- (i) de construction de la ligne nouvelle à grande vitesse ;
- (ii) de confortement et d'électrification de la ligne de Besançon à Devecey entre la gare de Viotte et les raccordements à la LGV, le raccordement ferroviaires de Perrigny dans le nœud

ferroviaire dijonnais pour favoriser les échanges entre la ligne Paris-Lyon-Marseille et les lignes de Dijon vers Dole et Nancy ;

(iii) d'aménagement des gares existantes de Besançon-Viotte et de Mulhouse, pour ce qui concerne RFF ;

(iv) d'adaptation et d'amélioration des lignes classiques empruntées en entrée et sortie de la LGV entre Villers-les-Pots et Mâcon ou Aisy et entre Petit-Croix et Mulhouse, puis au-delà vers Strasbourg et Bâle. Ces travaux portent sur la création ou l'adaptation des installations permanentes de contresens nécessaires à la capacité et à la maintenance de la ligne, ainsi que le renforcement de l'alimentation électrique.

La partie sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF concerne :

- les travaux d'aménagement des gares existantes notamment de Besançon-Viotte et de Mulhouse ;
- les gares nouvelles de Besançon-Auxon et Méroux ;
- les installations de remisage et de maintenance des rames à Mulhouse, Strasbourg et Nice ;
- les travaux de l'atelier de maintenance des rames TGV (EIMM) de Lyon ;

### **ARTICLE 3 - CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION**

---

Conformément aux engagements pris par le gouvernement lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003, les Parties prennent acte que les travaux de génie civil du Projet seront lancés au printemps 2006, pour une mise en service prévue fin 2011.

Un calendrier prévisionnel de réalisation du Projet est joint en annexe du protocole (Annexe 2).

### **ARTICLE 4- COUT TOTAL DU PROJET**

---

#### **4.1 Coût Prévisionnel RFF**

L'estimation des investissements nécessaires à la réalisation du projet sous maîtrise d'ouvrage RFF est de 2 053 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2004.

Compte tenu du calendrier prévisionnel visé à l'article 3 ci-dessus, le coût prévisionnel est estimé à 2312 millions en euros courants. Il comprend également :

- (i) le coût des études d'avant-projet détaillé et les travaux préparatoires financés par les conventions de financement du 4 juin 2002 ;
- (ii) le coût des prestations couvertes par la convention relais signée le 14 novembre 2005.

#### **4.2 Coût prévisionnel SNCF**

Le Coût prévisionnel SNCF des investissements placés sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF de 194,2 millions en euros courants se décompose en :

- les aménagements des gares nouvelles, des gares existantes liées au projet, ainsi que les installations de maintenance et de remisage à Mulhouse, Strasbourg et Nice, pour un montant de 79,2 M€ au CE 01/04, ce qui représente 96,2 M€ courants

- les travaux de l'atelier de maintenance à Lyon pour un montant total de 81 M€ aux conditions économiques 01/04, ce qui représente 98 M€ courants.

Il comprend également le coût des études d'avant projet détaillé sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF financées par la convention du 21 juin 2002.

## **ARTICLE 5- FINANCEMENT**

---

Les parties s'engagent à mettre en place le financement de l'opération sous réserve des conditions suspensives dans les conditions indiquées ci-après, étant précisé que :

- les contributions de l'Etat pourraient être apportées par l'AFITF.
- les apports des collectivités territoriales finançant les investissements du périmètre RFF sont limités à une participation fixe de 653 millions d'euros courants, majorable au maximum de 90 millions d'euros, ainsi que du montant éventuellement dû au titre de l'article 5.2.

**5.1** Le financement du Projet sera réparti sur la base de l'estimation actuelle du Coût Prévisionnel RFF et du Coût Prévisionnel SNCF.

Le plan de financement défini à l'article 5.4 a été établi sur la base d'un coût de la ressource pour RFF, maître d'ouvrage et pour les collectivités territoriales de 4%. Dans le cas d'une modification substantielle du coût de la ressource pour RFF d'ici à la formalisation par RFF des engagements nécessaires au financement du projet, alors les Parties qui financent les investissements du périmètre RFF se concerteront dans les meilleurs délais pour prévoir les ajustements nécessaires à leur participations respectives.

**5.2** Les Parties qui financent les investissements du périmètre RFF conviennent qu'en cas de défaut ou d'excès de financement effectif de la part de la Suisse ou de l'Union européenne par rapport à la prévision en euros courants ci-après, ce défaut ou cet excès de financement serait reporté à due concurrence sur les Collectivités Publiques participant au financement du périmètre RFF, au prorata de leurs Contributions.

L'Etat s'engage à mettre tout en œuvre, notamment dans le cadre des demandes de financement que la France formulera pour la période 2007-2013, afin que l'objectif d'une participation de l'Union européenne de 200 M€ courants au moins puisse être atteint. Des contacts seront pris sans délai avec la Commission Européenne à ce sujet.

**5.3** Pour le financement des investissements du périmètre SNCF, les Parties conviennent des modalités suivantes pour une période de 5 ans au plus à compter de la mise en service du Projet : si les modalités de calcul des taxes professionnelles et foncières venaient à être significativement modifiées pour une cause extérieure aux Parties ou si des décisions propres à la SNCF venaient à en diminuer l'assiette et si cette modification entraînait une variation importante des recettes fiscales des collectivités signataires, les Parties conviennent de réexaminer les montants des subventions telles que prévues à l'article 5.5b.

**5.4** Les Contributions de chaque Partie sont prévues comme indiqué dans les tableaux suivants sous réserve de l'application de l'article 5.1.

Les financements mis en place par chaque Partie au titre des conventions précédentes seront pris en compte dans les engagements pris par chaque Partie concernée au titre des Conventions de Financement et sont repris en annexe (Annexe 3).

5.5 Les Contributions au financement du projet sont réparties comme suit, sur la base d'une répartition en euros courants (plafond d'appels de fonds pour chaque cofinanceur), la répartition en pourcentage étant indicative.

a) Répartition des Contributions et du financement du Projet sous maîtrise d'ouvrage de RFF :

	En %	En millions d'euros Courants
<b>Etat (AFITF)</b>	32,5 %	751
<b>Alsace</b>	8,9 %	206
<b>Bourgogne</b>	5,7 %	131
<b>Franche-Comté</b>	13,7 %	316
<b>Rhône-Alpes</b>	0%	-
<b>Sous-total des collectivités territoriales</b>	28,2 %	653
<b>Suisse</b>	2,8%	66
<b>Union européenne</b>	8,7 %	200
<b>RFF</b>	27,8 %	642
<b>Total</b>	100%	2 312

b) Répartition des Contributions et du financement du périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF :

	En %	En millions d'euros Courants
<b>Etat (AFITF)</b>	17,5 %	34
<b>Alsace</b>	-	-
<b>Bourgogne</b>	-	-
<b>Franche-Comté</b>	-	-
<b>Rhône-Alpes(*)</b>	34 %	66
<b>Sous-total des collectivités territoriales</b>	34 %	66
<b>Suisse</b>	-	-
<b>Union européenne (estimation)</b>	-	-
<b>SNCF</b>	48,5 %	94
<b>Total</b>	100%	194

(\*) La participation des collectivités de Rhône-Alpes sera affectée aux seuls investissements de la SNCF sur les ateliers de maintenance des rames.

c) Un échéancier indicatif des appels de fonds par les maîtres d'ouvrages est joint en annexe au Protocole (Annexe 4). Chaque appel de fonds aux Collectivités publiques sera accompagné

d'un échéancier prévisionnel des appels de fonds suivants mis à jour pour la durée restante des paiements à effectuer avec toutes les justifications sur les plans techniques et financiers, permettant aux Collectivités publiques une gestion de trésorerie et budgétaire la plus fine possible.

**5.6** Afin de se prémunir contre d'éventuels frais de trésorerie résultant d'un décalage entre versement des contributions et dépenses réelles constatées par RFF, une provision forfaitaire sera constituée au profit du maître d'ouvrage. Sa consistance et son calendrier de versement seront précisés dans la Convention de Financement RFF.

S'agissant de la SNCF, le calendrier des appels de fonds sera fonction de l'avancement des travaux.

## **ARTICLE 6- MODALITES DE PARTAGE DES RISQUES SUR LES COUTS ET CLAUSES D'AJUSTEMENT**

---

### **6.1 Ajustement au coût final d'exécution du Projet**

La Contribution des Collectivités Publiques au financement des investissements du périmètre SNCF étant forfaitaire, le champ du présent article est réduit au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

A l'achèvement des travaux, si le Coût Final RFF se révèle en euros courants inférieur au Coût Prévisionnel RFF, les économies seront réparties entre les Cofinanceurs au prorata des participations prévues dans la convention de financement, à l'exception de la Suisse et de l'Union européenne.

Si le Coût Final RFF dépasse le Coût Prévisionnel RFF, le montant du surcoût sera réparti entre RFF et les Collectivités Publiques dans les conditions suivantes :

- pour la part du surcoût inférieure à 10 % du Coût prévisionnel RFF, alors RFF prend en charge 10% de cette part, et RFF et les Collectivités publiques prennent en charge les 90% restants au prorata de leur participation respective.
- pour la part du surcoût qui dépasse 10% du Coût prévisionnel RFF, celle-ci est intégralement à la charge de RFF.

### **6.2 Garanties apportées par les Collectivités Publiques intervenant sur le périmètre RFF**

La participation de RFF a été établie en prenant comme hypothèse qu'une partie des risques pris par RFF serait garantie par ses partenaires. A ce titre, les Collectivités Publiques s'engagent à apporter des garanties couvrant certains aléas d'exploitation qui pourraient porter notamment sur :

- (i) les trafics prévisionnels de la Ligne,
- (ii) les coûts d'entretien et de maintenance,

le tout à concurrence d'un montant équivalent à une contribution complémentaire maximale des Collectivités Publiques correspondant au plafond global défini à l'article 6.3 du présent protocole.

RFF est chargé de proposer un dispositif de garantie dans ce cadre, d'ici à la conclusion de la Convention de Financement RFF.

### **6.3 Plafonnement global des contributions complémentaires des Collectivités Publiques**

L'ensemble des dispositions décrites aux articles 6.1 et 6.2. ne saurait conduire, pour l'Etat d'une part et les collectivités territoriales d'autre part, à une contribution au financement du projet dépassant de plus de 90 M€ les contributions indiquées à l'article 5.5.a) du présent protocole.

### **6.4 Partenariat Public Privé**

RFF est chargé d'étudier la mise en place d'un Partenariat Public Privé, en application de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006 et de ses textes d'application en cours d'élaboration, pour ce qui concerne la construction, l'exploitation et la maintenance des superstructures et équipements ferroviaires de la Ligne, sous le contrôle de l'Etat, et devra en rendre compte aux autres Parties selon des modalités qui seront précisées dans le cadre de la Convention de Financement RFF. Ce dispositif pourrait permettre une meilleure maîtrise des risques de construction, d'exploitation et de maintenance de la Ligne. RFF est chargé de présenter aux Parties les avantages économiques attendus par la réalisation des équipements en Partenariat Public-Privé par rapport à des modalités classiques de réalisation. Les Parties prendront ensuite, d'un commun accord, la décision de lancer la procédure de dévolution correspondante.

Dans cette hypothèse de la mise en place d'un Partenariat Public Privé, la Convention de Financement RFF sera adaptée pour tenir compte des modifications qui seront apportées à l'échéancier des dépenses.

Les Parties conviennent par ailleurs de la nécessité de maîtriser le délai de réalisation du Projet : la procédure visant à mettre en place un Partenariat Public Privé devra être compatible avec le délai de mise en service du Projet en 2011. A défaut, RFF est chargé de mettre en place, avec l'accord de chacune des Parties, une autre procédure de dévolution permettant de respecter cette contrainte.

### **6.5 Garanties apportées par la SNCF sur les coûts de gestion du trafic et des circulations de la Ligne**

Une convention portant sur les engagements réciproques de la SNCF et de RFF s'agissant des coûts de gestion du trafic et des circulations de la Ligne sera conclue entre RFF et la SNCF avant la mise en place des Conventions de Financement. Cette convention a pour but de garantir à RFF le montant des dépenses relatives à l'exploitation (gestion du trafic et des circulations) de la ligne. Cette convention couvre, outre les coûts directs de gestion, les coûts d'amortissement, financiers et de fonctionnement des moyens de secours mis à disposition de la SNCF sur demande de RFF. Elle figurera en annexe aux Conventions de Financement.

### **6.6 Mode de prise en compte des coûts d'entretien engendrés par la mise en service de la LGV Rhin Rhône branche Est**

Les coûts d'entretien engendrés par la mise en service de la LGV sont de trois natures :

(i) les surcoûts liés au volume supplémentaire de circulations sur le réseau RFN, en service au moment de l'ouverture de la LGV et aux modifications et adaptations du RFN (Perrigny, raccordements, IPCS...). Ces dépenses sont prises en compte par RFF au titre d'un avenant à la Convention de Gestion de l'infrastructure conclue avec la SNCF.

(ii) les coûts relatifs aux installations de la LGV dont l'entretien est inclus dans le périmètre d'un partenariat public privé. Les dépenses sont couvertes dans le cadre du contrat de partenariat correspondant.

(iii) les coûts relatifs aux installations de la LGV dont l'entretien n'est pas inclus dans le périmètre de partenariat public privé (génie civil de la LGV, installations de sécurité, coûts de balayage de la LGV, mobilier outillage etc....). Ces dépenses sont prises en compte par RFF au titre du même avenant visé en (i).

#### **ARTICLE 7 - ENGAGEMENT DE LA SNCF SUR LES DESSERTES**

---

7.1 L'engagement de la SNCF vis-à-vis de RFF sur les dessertes et les engagements réciproques de RFF vis-à-vis de la SNCF font l'objet d'un protocole distinct entre les deux établissements publics, dont les Parties prennent acte du bon état d'avancement, et constatent qu'il n'y a pas d'obstacle majeur à sa conclusion rapide au plus tard le jour de la Date de Signature (le « Protocole Desserte »). Le Protocole Desserte sera annexé aux Conventions de Financement. La SNCF et RFF conviennent dès à présent de faire leurs meilleurs efforts pour que le Protocole Desserte soit conclu avant la signature des Conventions de Financement dans des conditions compatibles avec celles prévues par le présent Protocole.

7.2 Les engagements pris par la SNCF et RFF dans le Protocole Desserte comportent des clauses ayant trait aux contraintes de saturation de la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon et de la gare de Lyon à Paris. L'Etat s'engage à tout mettre en œuvre pour faire aboutir le projet de désaturation de cette ligne dans des conditions équilibrées, notamment économiques et financières des investissements correspondants, et proposera, d'ici à la fin 2007, un programme d'augmentation de capacité de la LN1.

7.3 Un programme d'investissements de capacité en gare de Lyon à Paris cohérent avec les dessertes envisagées dans l'avenir et notamment celles du projet sera proposé par RFF à l'Etat au plus tard fin 2007 accompagné de l'avis de la SNCF.

#### **ARTICLE 8 - MISE AU POINT DES CONVENTIONS DE FINANCEMENT ET CONDITIONS SUSPENSIVES**

---

8.1 Sous la seule réserve de la réalisation des Conditions Suspensives, les dispositions du Protocole sont fermes et définitives. Le jour de la Date de Signature, les Parties signeront les Conventions de Financement dont les termes définitifs seront négociés de bonne foi entre elles selon les usages en la matière. Il est précisé que le groupe de travail mis en place par le gouvernement et présidé par l'Ingénieur général Christian de FENOYL est chargé de préparer

les Conventions de Financement, et en particulier de veiller à l'application des dispositions du Protocole.

8.2 De convention expresse, les engagements des Parties stipulées au Protocole sont globalement soumis à la réalisation des Conditions Suspensives cumulatives énoncées ci-dessous, les Parties concernées s'engageant chacune pour ce qui la concerne à mettre tout en œuvre pour qu'elles se réalisent :

- (i) Accord des organes délibérant de chacune des Collectivités Publiques sur le Protocole et les Conventions de Financement ;
- (ii) Accord du conseil d'administration de RFF sur les termes du Projet et les engagements en résultant pour RFF en application du Protocole et de la Convention de Financement RFF ;
- (iii) Accord du Conseil d'administration de la SNCF sur les termes du Projet et les engagements en résultant pour la SNCF en application du Protocole et de la Convention de financement SNCF ;
- (iv) Confirmation dans le cadre de l'élaboration de la Convention de Financement RFF des garanties des Collectivités Publiques au profit de RFF visées à la clause 6.3 du Protocole ;
- (v) Signature des Conventions de Financement.

Les collectivités territoriales s'engagent à se concerter pour finaliser la répartition intra-régionale sous 2 mois.

En cas de non réalisation de l'une quelconque des Conditions Suspensives au plus tard à la Date de Signature, les Parties pourront :

- soit constater purement et simplement la caducité du Protocole, sans indemnité de part ni d'autre,
- soit proroger d'un commun accord la Date de Signature d'une période de 3 mois complémentaire, soit au plus tard le 30 septembre 2006.

#### **ARTICLE 9 - DUREE**

---

Le Protocole entre en vigueur à la date de signature du dernier signataire. Cette date sera apposée par le dernier signataire. Il expire le jour de la Date de Signature des Conventions de Financement et au plus tard le 30 juin 2006, sauf décision de prorogation unanime des Parties jusqu'au 30 septembre 2006. A défaut de réalisation des Conditions Suspensives dans les délais prévus, il expirera de plein droit sans indemnité de part ni d'autre.



Fait et signé à Paris

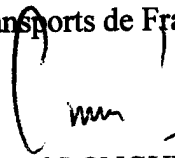
Le 28 FEV. 2006

REÇU A LA PRÉFECTURE  
27 JUIN 2006

Le Ministre des Transports, de l'équipement,  
du tourisme et de la mer,

  
Dominique PERBEN

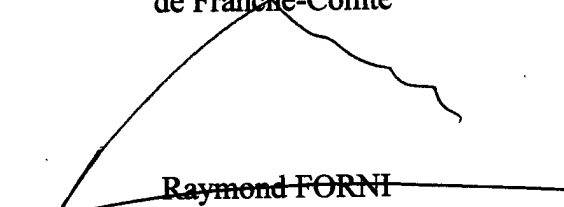
Le Président du Conseil d'administration de  
l'Agence de financement des infrastructures  
de transports de France,

  
Gérard LONGUET


Le Président du Conseil régional d'Alsace,

  
Adrien ZELLER

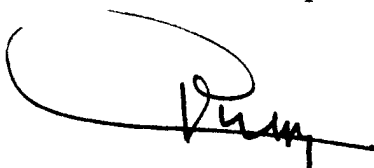
Le Président du Conseil régional  
de Franche-Comté

  
Raymond FORNI

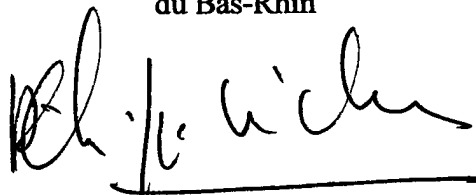
Le Président du Conseil régional de  
Bourgogne

  
François PATRIAT

Le Président du Conseil régional  
de Rhône-Alpes

  
Jean-Jack QUEYRANNE

Le Président du Conseil général  
du Bas-Rhin

  
Philippe RICHERT

Le Président de la Communauté urbaine de  
Strasbourg

  
Robert GROSSMANN

REÇU A LA PRÉFECTURE


27 JUIN 2006

Le Président du Conseil général  
du Haut-Rhin



Charles BUTTNER

Le maire de Mulhouse, Président du Pays de  
la région mulhousienne



Jean-Marie BOCKEL

Le maire de la ville de Colmar



Gilbert MEYER

Le Président du Conseil général du Jura

Gérard BAILLY

Le Président du Conseil général  
du Doubs



Claude JEANNEROT

Le Président du Conseil général  
de la Haute-Saône



Yves KRATZINGER

Le Président du Conseil général du Territoire  
de Belfort



Yves ACKERMANN

Le Président de la Communauté  
d'agglomération du Grand Besançon



Jean-Louis FOUSSERET

Le Président de la Communauté  
d'agglomération belfortaine



Jean-Pierre CHEVENEMENT

Le Président de la Communauté  
d'agglomération du Pays de Montbéliard

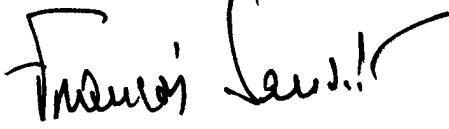


Louis SOUVET

REÇU A LA PRÉFECTURE

27 JUIN 2006

Le Président du Conseil général  
de Côte d'Or



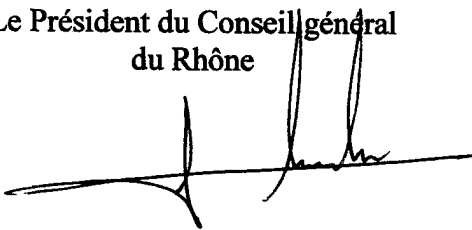
Louis de BROISSIA

Le Président de la Communauté  
d'agglomération de Dijon



François REBSAMEN

Le Président du Conseil général  
du Rhône

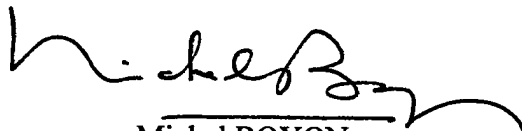


Michel MERCIER

Le Président de la Communauté urbaine de  
Lyon

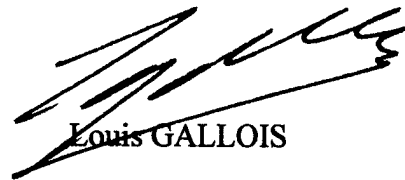
Gérard COLLOMB

Le Président du Conseil d'administration de  
Réseau ferré de France



Michel BOYON

Le Président du Conseil d'administration de la  
SNCF

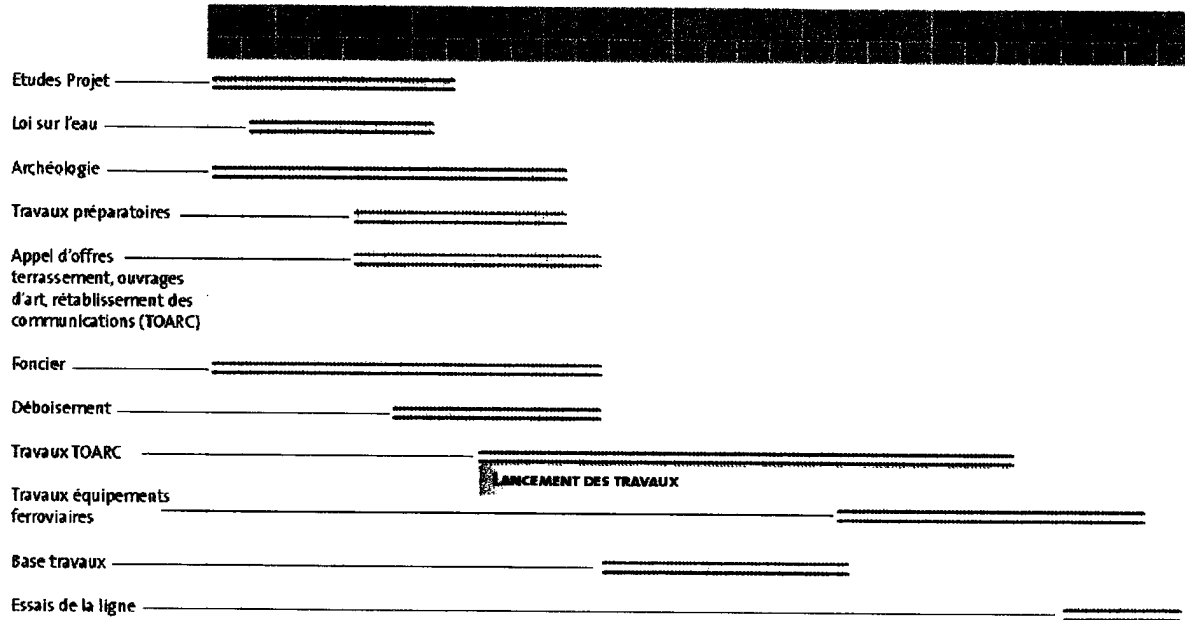


Louis GALLOIS

**ANNEXE 1:**  
**Hypothèse de répartition entre collectivités territoriales**

	%	M€ courants
<b>Alsace</b>		
Conseil régional	50.0%	103.0
Conseil général du Bas-Rhin	6.25%	12.875
Communauté urbaine de Strasbourg	6.25%	12.875
<i>Sous-total Bas-Rhin</i>	<i>12.5%</i>	<i>25.75</i>
Conseil général du Haut-Rhin		
Agglomération de Mulhouse		
Ville de Colmar		
<i>Sous-total Haut-Rhin</i>	<i>37.5%</i>	<i>77.25</i>
<b>Total Alsace</b>	<b>100%</b>	<b>206</b>
<b>Franche Comté</b>		
Conseil régional	60.0%	189.6
Conseil général du Doubs		
Conseil général de la Haute-Saône		
Conseil général du Jura		
Territoire de Belfort		
<i>Sous-total Conseils généraux</i>	<i>30.0%</i>	<i>94.8</i>
Communauté d'agglomération de Besançon		
Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard		
Communauté d'agglomération belfortaine		
<i>Sous-total Villes</i>	<i>10.0%</i>	<i>31.6</i>
<b>Total Franche-Comté</b>	<b>100.0%</b>	<b>316.0</b>
<b>Bourgogne</b>		
Conseil régional	50.0%	65.5
Conseil général de la Côte d'Or		
Communauté d'agglomération de Dijon	50.0%	65.5
<b>Total Bourgogne</b>	<b>100.0%</b>	<b>131.0</b>
<b>Rhône-Alpes</b>		
Conseil régional	30.3%	20.0
Conseil général du Rhône	19.7%	13.0
Communauté urbaine de Lyon	50.0%	33.0
<b>Total Rhône Alpes</b>	<b>100.0%</b>	<b>66.0</b>

## ANNEXE 2 : CALENDRIER DES TRAVAUX



### **ANNEXE 3 : Engagements antérieurs au Protocole de financement**

<i>En M€</i>	APD juin 2002 RFF <i>Phase 1</i>	APD juin 2002 RFF <i>Phase 2</i>	APD juin 2002 SNCF	Convention relats nov.	Total
Etat/AFITF	22.5	-	1.5	20.2	<b>44.2</b>
Franche-Cor	9.5	5.9	0.6	9.8	<b>25.8</b>
Alsace	8.6	5.3	0.6	6.4	<b>20.8</b>
Bourgogne	4.5	2.8	0.3	4.0	<b>11.6</b>
RFF	22.5	14.0	-	20.2	<b>56.7</b>
<u>SNCF</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1.5</u>	<u>-</u>	<u>1.5</u>
Europe					
<b>Total</b>	<b>67.5</b>	<b>28.0</b>	<b>4.5</b>	<b>60.6</b>	<b>160.6</b>

#### **ANNEXE 4 : ECHEANCIERS INDICATIFS DES APPELS DE FONDS**

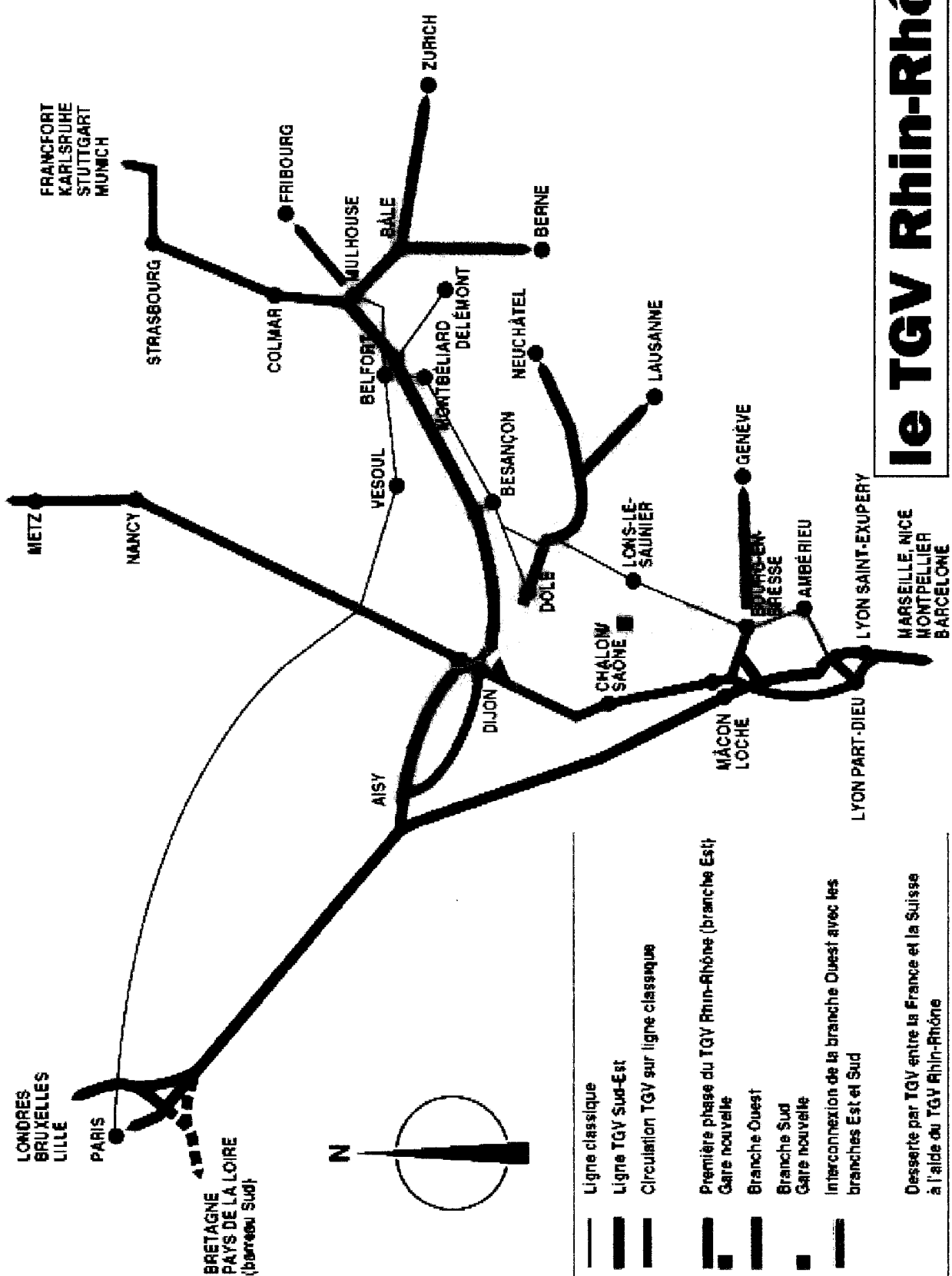
##### Echéancier indicatif des appels de fonds RFF en euros courants

<b>Années</b>	<b>2002/ 2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Total</b>
Valeur en M€ courants	44	76	177	448	594	387	321	220	45	<b>2312</b>

##### Echéancier indicatif des appels de fonds SNCF en euros courants

<b>Années</b>	<b>2002/ 2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Total</b>
Valeur en M€ courants	8	35	42	40	31	38	<b>194</b>

Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée - Novembre 2002



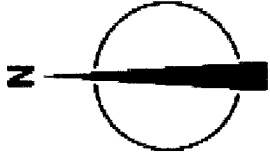
# le TGV Rhin-Rhône

- Ligne classique
  - Ligne TGV Sud-Est
  - - - Circulation TGV sur ligne classique
  - Première phase du TGV Rhin-Rhône (branche Est)  
■ Gare nouvelle
  - Branche Ouest
  - Branche Sud
  - Gare nouvelle
  - Interconnexion de la branche Ouest avec les branches Est et Sud
- Desserte par TGV entre la France et la Suisse à l'aide du TGV Rhin-Rhône

LONDRES  
BRUXELLES  
LILLE

PARIS

BRETAGNE  
PAYS DE LA LOIRE  
(barreau Sud)



LUXEMBOURG

METZ

NANCY

STRASBOURG

COLMAR

FRIBOURG

MULHOUSE

BALE

ZURICH

BERNE

BELFORT

MONTBÉLIARD

DELEMONT

BESANCON

NEUCHÂTEL

LAUSANNE

VESOUL

DOLE

CHALOM  
SACONÉ

LOMS-LE-  
SAUNIER

GENÈVE

BURG-EN-  
BRESSE

AMBIÉRIEU

AISY

DIJON

MÂCON  
LOCHE

LYON PART-DIEU

LYON SAINT-EXUPÉRY

MARSEILLE, NICE  
MONTPELLIER  
BARCELONE



Le tracé de la Branche Est de la LGV Rhin-Rhône

Légendes	
◆	Nouvelles gares
—	Tracé de la LGV - 4 <sup>ème</sup> tranche
- - -	Tracé de la LGV - 3 <sup>ème</sup> tranche
—	Recordement au réseau existant
⌋	Ouvrage d'art
⌋	Tunnel
■	Communes traversées
▲	Base maintenance
▲	Base travaux
—	Cours d'eau
—	Autostrade

