

**Service instructeur**  
Mission Grands Equipements

**3<sup>ème</sup> Commission - N° CG-2009-4-3-1**

**Service consulté**

**CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE RÉALISATION DE LA 2<sup>ÈME</sup> PHASE DE  
LA LGV EST EUROPÉENNE**

Résumé : *Le présent rapport propose la ratification de la convention de réalisation et de financement de la seconde phase de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Est Européenne, et de contribuer à ce projet à hauteur de 20,53 M€.*

L'achèvement de la première phase de la LGV Est (ligne nouvelle entre Vaires sur Marne et Baudrecourt) a permis de mettre en service le TGV Est le 10 juin 2007, et ainsi de rapprocher les grandes villes alsaciennes de la capitale.

Le temps de parcours entre Strasbourg et Paris est passé de 4h00 à 2h20, celui de Colmar vers Paris à 2h50 (au lieu de 4h40), et Mulhouse se trouve depuis, à 3h10 de la capitale contre 4h25 précédemment.

Le succès commercial de ce TGV s'est rapidement avéré, puisque dès juin 2009, 23 millions de passagers ont été comptabilisés, ce résultat ayant été atteint un an plus tôt que prévu.

Mais le projet TGV Est restait incomplet tant que la section de ligne entre Baudrecourt et Vendenheim, d'une longueur de 106 km n'était ni engagée ni financée.

Au terme de négociations après, un consensus entre les différents partenaires a pu être trouvé sur les termes de la convention de financement et de réalisation de la 2<sup>ème</sup> phase de la LGV Est Européenne, et a abouti à la signature de cette convention le 1<sup>er</sup> septembre 2009. M. STRAUMANN a représenté notre collectivité lors de cette cérémonie de signature.

Les principaux points de cette convention, jointe en annexe, sont les suivants :

- l'objectif est de lancer les travaux de réalisation de la 2<sup>ème</sup> phase de la LGV-Est en 2010 de façon à permettre une mise en service en mars 2016 ;
- la vitesse commerciale sur cette ligne sera de 320 km/h ;

- elle permettra d'assurer la liaison Paris-Strasbourg en 1h50 et celle de Paris-Colmar en 2h20 ;
- le coût des investissements est estimé à 2 010 millions d'Euros aux conditions économiques de juin 2008 ;
- la contribution de l'Etat sera de 680 M€, celle du maître d'ouvrage RFF de 532 M€, l'Europe devrait apporter un concours de 118 M€ et le Luxembourg participera pour 40 M€ ;
- 122 M€ proviennent de l'application par anticipation et de manière définitive, de la clause de retour à bonne fortune qui avait été introduite dans la convention de financement de la 1<sup>ère</sup> phase de la LGV-Est ;
- les quatre régions concernées (Ile de France, Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace) apporteront un concours total de 518 M€, la part prépondérante soit 236 M€ revenant à l'Alsace ;
- ces 236 M€ sont répartis comme suit :
 

▪ Région Alsace :	95,58 M€
▪ Département du Bas-Rhin :	59,00 M€
▪ CUS :	51,92 M€
▪ <b>Département du Haut-Rhin :</b>	<b>20,53 M€</b>
▪ Agglomération de Mulhouse :	5,90 M€
▪ Agglomération de Colmar :	3,07 M€

Il est important de noter que notre collectivité a déjà contribué à la 1<sup>ère</sup> phase de ce TGV pour un montant de 30,4 M€.

- Si le coût des investissements devait être supérieur aux prévisions, celui-ci sera pris en charge par le maître d'ouvrage RFF ;
- Les appels de fonds seront indexés sur l'indice TP 01 (indice général tous travaux) ;
- Un intéressement des collectivités aux résultats d'exploitation de la ligne a été aménagé, permettant un droit de retour au prorata des participations respectives des collectivités, en cas de dépassement significatif des objectifs de trafics ;
- L'entrée en vigueur de la convention est conditionnée d'une part à l'accord des organes délibérants de chacune des collectivités signataires, et d'autre part à la mise en œuvre par l'Etat d'engagements périphériques à la convention elle-même, tels que l'augmentation au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2011 d'au moins un centime de la taxe intérieure sur les produits pétroliers au profit des Régions.

Dans le cadre de la solidarité alsacienne qui s'exerce pour les deux TGV, je vous propose, pour permettre la réalisation de la 2<sup>ème</sup> phase de la LGV-Est :

- de ratifier la convention de réalisation et de financement de la seconde phase de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Est Européenne signée par notre collègue M. Eric STRAUMANN pour le compte de notre collectivité,
- d'accepter de contribuer à ce projet pour 20,53 M€,

- d'ouvrir une autorisation de programme de 20,53 M€ sur le programme A093 ; les crédits nécessaires seront inscrits au budget primitif 2010,
- de donner délégation à la Commission Permanente pour le suivi de ce projet.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

LE PRESIDENT

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'C' followed by a vertical line and a horizontal stroke, with a small flourish at the end.

Charles BUTTNER

# LGV Est européenne phase 2

• Baudrecourt – Vendenheim •

## CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE RÉALISATION



Le 1<sup>er</sup> septembre 2009

---

## **LGV EST EUROPEENNE**

---

### **CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION DE LA DEUXIEME PHASE**

## **LGV Est européenne** **Convention de financement et de réalisation de la deuxième phase**

### **Entre**

L'État, représenté par

Le ministre d'État, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat ;

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports ;

Le préfet de la région Alsace, préfet du Bas-Rhin ;

Le préfet de la région Lorraine, préfet de la Moselle ;

Le préfet de la région Champagne-Ardenne, préfet de la Marne ;

Le secrétaire général de la la Préfecture de région Ile-de-France ;

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;  
représentée par son secrétaire général ;

La Région Champagne-Ardenne, représentée par son président ;

Le Département des Ardennes, représenté par une vice-présidente ;

La Communauté d'agglomération de Reims Métropole, représentée par sa présidente ;

La Région Lorraine, représentée par son président ;

Le Département de la Meuse, représenté par un vice-président ;

Le Département de la Meurthe-et-Moselle, représenté par un vice-président ;

Le Département des Vosges, représenté par son président ;

La Région Alsace, représentée par un vice-président ;

Le Département du Bas-Rhin, représenté par son président ;

La Communauté urbaine de Strasbourg, représentée par son président ;

Le Département du Haut-Rhin, représenté par un conseiller général ;

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

L'Agglomération de Mulhouse, représentée par le président de la communauté d'agglomération de Mulhouse Sud Alsace ;

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

puis, après notification de leur accord à toutes les Parties :

La Région Île-de-France, représentée par son président ;

Le Département de la Marne, représenté par son président ;

Le Département de la Moselle, représenté par son président.

## VISAS

- Loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- Décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- Convention de réalisation et de financement de la première phase du TGV Est européen, signée le 7 novembre 2000,
- Protocole additionnel à la convention de réalisation et de financement du TGV Est européen signé le 7 novembre 2000,
- Protocole de financement relatif à la 1<sup>ère</sup> étape de la 2<sup>ème</sup> phase de la LGV Est européenne conclu le 24 janvier 2007 signé entre l'État, plusieurs collectivités locales et RFF,
- Convention de financement relative aux travaux préliminaires de la 1<sup>ère</sup> étape de la 2<sup>ème</sup> phase de la LGV Est européenne conclue le 22 avril 2009 entre l'État et RFF au titre du plan de relance.

## CONSIDERANTS

---

1. L'État a saisi la Commission européenne pour la création d'une tranche supplémentaire de modulation de la TIPP d'au moins un centime additionnel au profit des régions qui auront signé une convention de financement d'un grand projet de transport durable fluvial ou ferroviaire figurant dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Le produit de cette nouvelle ressource sera dédié au financement de ce projet.

La loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit explicitement « l'achèvement de la ligne Paris-Strasbourg ». Les quatre régions concernées par le financement de cette infrastructure seront donc éligibles à cette augmentation de la TIPP.

2. L'État s'engage à signer avec les régions Champagne-Ardenne et Île-de-France et les autres partenaires concernés (autres collectivités et RFF), une convention commune d'application des contrats de projets État – Région (2007 – 2013) relative à l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle, section Gretz-Troyes.

3. L'État s'engage à signer avec la région Champagne-Ardenne, le Conseil général de la Marne et RFF un protocole cadre relatif à la desserte ferroviaire de l'aéroport de Vatry. Ce protocole indiquera les étapes du projet, en commençant par les études qui permettront de préciser les coûts, les calendriers prévisionnels et les différentes phases opérationnelles. Les crédits inscrits dans le contrat de projets 2007-2013 pour cette opération seront complétés par une participation supplémentaire de l'État à hauteur de 5 millions d'euros.

4. Le Département de la Marne, par courrier du 17 juillet 2009 et par la présence du Président du Conseil général lors de la séance de signature de la présente convention, a fait connaître son intérêt pour le projet et son intention de proposer à son assemblée délibérante, en octobre 2009, une participation forfaitaire à hauteur de 16,08 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008, sous réserve des réponses attendues sur la desserte ferroviaire de l'aéroport de Vatry, mentionnée au point 3. L'accord définitif de cette collectivité, après délibération du conseil général, prendra la forme d'une convention entre l'État, le Département de la Marne et RFF. Cet accord sera ensuite notifié par les services de l'État à toutes les Parties. Le Département de la Marne sera alors réputé être cosignataire de la présente Convention.

5. La Région Île-de-France, par courrier du 19 juin 2009, a fait connaître son intérêt pour le projet et son intention de proposer à son assemblée délibérante, en octobre 2009, une participation forfaitaire à hauteur de 49 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008, sous réserve des réponses attendues de l'État en matière de développement des transports urbains et régionaux. L'accord définitif de cette collectivité, après délibération du conseil régional, prendra la forme d'une convention entre l'État, la Région Île-de-France et RFF. Cet accord sera ensuite notifié par les services de l'État à toutes les Parties. La Région Île-de-France sera alors réputée être cosignataire de la présente Convention.

6. Le Conseil régional de Lorraine rappelle le protocole additionnel du 7 novembre 2000 signé par l'Etat, la Région Lorraine, les Départements de Moselle et Meurthe-et-Moselle et RFF, fixant la gare d'interconnexion TGV à Vandières. Le Conseil régional de Lorraine réaffirme son souhait de voir aboutir la réalisation de cette gare d'interconnexion avec l'aide de l'Etat. Ce dernier a pris, le 21 août dernier, l'arrêté de mise à l'enquête publique du projet. En fonction des résultats, il soutiendra financièrement les études et les réalisations de nature à améliorer les infrastructures ferroviaires dans la région Lorraine ou à réaliser cette interconnexion TER/TGV. L'Etat et la région conviendront d'un protocole prévoyant la participation financière de l'Etat à ces projets à hauteur de 30 Millions d'Euros.



## PRÉAMBULE

---

La ligne nouvelle de chemin de fer à grande vitesse dite « TGV Est européen » entre Paris et Strasbourg a été déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'État du 14 mai 1996 dont les effets ont été prorogés par décret du 3 mai 2004. La première phase de la ligne nouvelle à grande vitesse, entre Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) et Baudrecourt (Moselle), a été financée et réalisée grâce à des concours importants des différents signataires de la convention de réalisation et de financement du 7 novembre 2000. Elle a été mise en service le 10 juin 2007 et a permis de relier directement, par la grande vitesse, les principales villes de l'est de la France avec Paris ainsi qu'avec celles du nord, de l'ouest et du sud-ouest de la France. Le succès de cette première réalisation est avéré, avec un trafic déjà supérieur aux prévisions initiales et un nombre croissant de voyageurs fréquentant les gares nouvelles, comme le montre l'exemple de la gare Meuse.

La seconde phase du projet consiste à prolonger la ligne à grande vitesse entre Baudrecourt et Vendenheim (Bas-Rhin) sur 106 kilomètres et à la raccorder au réseau classique dans la zone de Vendenheim. Elle permettra d'assurer la liaison Paris-Strasbourg en 1h50, en accélérant les dessertes de l'ensemble de l'Alsace, notamment celle de Mulhouse et Colmar, qui ont vocation à être pérennisées, et d'améliorer les relations entre les pays de l'Union Européenne, notamment dans le cadre de la Magistrale pour l'Europe (RTE-T 17). Ainsi, l'accessibilité de Strasbourg, capitale européenne, en particulier depuis Bruxelles et Luxembourg, sera renforcée.

Suite au Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 qui a décidé du lancement de cette deuxième phase d'ici 2010, un « protocole de financement de la première étape du projet » a été signé le 24 janvier 2007, afin de permettre à Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage, d'engager la maîtrise foncière des terrains et les opérations de remembrement en Moselle, les fouilles archéologiques et les déplacements de réseaux et de mener les études et procédures nécessaires au lancement des travaux. Par courrier du 8 décembre 2008, le Directeur des infrastructures de transport au ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, a confirmé la réalisation du projet par RFF, en maîtrise d'ouvrage publique.

Le financement de cette première étape a été contractualisé dans le cadre d'un protocole d'un montant de 94,16 millions d'euros, établi à partir des principes qui avaient guidé le financement de la première phase.

Après l'annonce du plan de relance de l'économie française, ce montant a été complété par 35 millions d'euros apportés par l'État dans le cadre d'une convention spécifique signée en avril 2009 entre l'État (AFITF) et RFF, afin de terminer les travaux préparatoires et procéder aux premiers approvisionnements.

Dans un souci de simplification et de cohérence du projet, la présente convention intègre dans son dispositif les dispositions du protocole de 94,16 millions d'euros et de la convention de financement complémentaires de 35 millions d'euros entre l'État et RFF.

A la suite de la signature de ce protocole, alors que la réalisation de la deuxième phase de la LGV Est européenne est confirmée dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, la mission de financement a abouti au plan de financement présenté ci-après.

#### **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'État (dont la contribution est apportée par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France - AFITF), les Régions Île-de-France, Champagne-Ardenne, Lorraine, Alsace, les Départements des Ardennes, de la Marne, de la Meuse, de la Meurthe et Moselle, de la Moselle, des Vosges, du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, la Communauté urbaine de Strasbourg, les Communautés d'agglomérations de Reims Métropole et de Colmar, ainsi que l'agglomération de Mulhouse et la Ville de Reims ;
- « Contributions » :** désigne les contributions respectives de chaque Partie au financement du Projet, selon les montants figurant à l'article 5 ;
- « Convention de Financement »**  
**Ou « Convention »** désigne la convention de financement afférente au Projet, soit le présent document ;
- « Contributions des parties »** désigne le montant en euros aux conditions économiques de juin 2008 des Contributions des Parties ;
- « Parties » :** désigne ensemble les signataires de la Convention de Financement ;
- « Projet » :** désigne la construction de la deuxième phase de la LGV Est européenne telle que décrite à l'article 2 de la présente Convention.

## **ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION**

---

La Convention a pour objet de fixer les modalités de financement et de réalisation des investissements nécessaires au Projet, tel que décrit à l'article 2.

## **ARTICLE 2 - CONSISTANCE DU PROJET**

---

La 2<sup>ème</sup> phase de la ligne à grande vitesse Est européenne consiste à réaliser :

- une ligne nouvelle de 106 kilomètres entre Baudrecourt (point de jonction avec la LGV Est phase 1 mise en service en juin 2007) et Vendenheim au nord de Strasbourg où la LGV se raccordera sur la ligne classique en provenance d'Haguenau selon les dispositions de la modification de la déclaration d'utilité publique en cours d'instruction.

La vitesse commerciale maximale permise à la mise en service sera de 320 km/h.

Le tracé sera conforme à la DUP du 14 mai 1996 et à la DUP modificative du 6 septembre 2002 dans le secteur de Belles-Forêt en Moselle. La traversée des Vosges se fera au niveau de St Jean de Saverne par un tunnel de 4 kilomètres environ ;

- un raccordement avec tronçon à voie unique à Lucy en Moselle pour assurer les relations Luxembourg - Metz - Strasbourg ;
- un raccordement à Réding utilisant partiellement, après modernisation, un secteur de la ligne à voie unique de Réding à Drulingen selon les dispositions de la DUP modificative du 30 avril 2009 permettant d'assurer des dessertes Nancy - Strasbourg.
- un raccordement dénivelé à Vendenheim, permettant de franchir à 160 km/h le nœud ferroviaire.

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

---

L'objectif est de lancer les travaux en 2010, de façon à permettre une mise en service prévisionnelle du Projet en mars 2016.

Un calendrier prévisionnel de réalisation du Projet est joint en annexe de la Convention (Annexe 1).

Ce calendrier sera mis à jour par le maître d'ouvrage au moins deux fois par an et présenté au comité de pilotage visé à l'article 7. Entre ces deux échéances, le maître d'ouvrage avisera au plus tôt les Parties de toute évolution significative du calendrier susceptible d'avoir une incidence sur les prévisions budgétaires de l'année en cours et de l'année suivante, et sur la date de mise en service.

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

---

L'estimation du coût des investissements nécessaires à la réalisation du Projet est de 2 010 millions d'euros hors taxes, aux conditions économiques de juin 2008.

Le détail des travaux et leur coût aux conditions économiques de juin 2008 figure en annexe 2 à la présente Convention.

Ce montant comprend notamment :

1. le coût des études d'avant-projet détaillé et des travaux préparatoires financés par le protocole de financement du 24 janvier 2007 ;
2. le coût de la deuxième tranche des travaux préparatoires financés par l'État (AFITF) dans le cadre du plan de relance par la convention du 22 avril 2009.

Le coût et le financement de ces deux dernières conventions sont rappelés en annexe 3.

#### **ARTICLE 5- FINANCEMENT**

---

5.1 Les Contributions de chaque Partie au financement du Projet s'établissent comme indiqué dans le tableau suivant, sur la base d'une répartition en millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008.

	Millions d'euros CE juin 2008	Part %
<b>Ile de France</b>	<b>49,00</b>	<b>2,44</b>
<b>Champagne-Ardenne</b>		
Conseil régional	27,14	1,35
Reims Métropole	31,96	1,59
Conseil général des Ardennes	4,82	0,24
Conseil général de la Marne	16,08	0,80
<b>Total Champagne Ardenne</b>	<b>80,00</b>	<b>3,98</b>
<b>Lorraine</b>		
Conseil régional	120,48	5,99
Conseil général de la Meuse	2,61	0,13
Conseil général de Meurthe et Moselle	10,04	0,50
Conseil général de la Moselle	14,45	0,72
Conseil général des Vosges	5,42	0,27
<b>Total Lorraine</b>	<b>153,00</b>	<b>7,61</b>
<b>Alsace</b>		
Conseil régional	95,58	4,76
Conseil général du Bas Rhin	59,00	2,94
Communauté urbaine de Strasbourg	51,92	2,58
Conseil général du Haut Rhin	20,53	1,02
Communauté d'agglomération de Colmar	3,07	0,15
L'Agglomération de Mulhouse	5,90	0,29
<b>Total Alsace</b>	<b>236,00</b>	<b>11,74</b>
<b>Retour 1<sup>ère</sup> phase</b>	<b>122,00</b>	<b>6,07</b>
<b>Luxembourg</b>	<b>40,00</b>	<b>1,99</b>
<b>Total collectivités</b>	<b>680,00</b>	<b>33,83</b>
<b>Etat (AFITF)</b>	<b>680,00</b>	<b>33,83</b>
<b>RFF</b>	<b>532,00</b>	<b>26,47</b>
<b>Europe</b>	<b>118,00</b>	<b>5,87</b>
<b>TOTAL DU FINANCEMENT</b>	<b>2010,00</b>	<b>100</b>

RFF et l'État se rapprocheront afin de déterminer les conditions, notamment au plan tarifaire, nécessaires pour atteindre l'objectif de participation de RFF prévu au présent article.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions versées par les collectivités publiques en tant que subventions d'équipement sont exonérées de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

**5.2** Les Contributions seront appelées et actualisées dans les conditions précisées à l'article 5.6 ci-après.

**5.3** L'État s'engage à mettre tout en œuvre, notamment dans le cadre des demandes de financement que la France a formulées dans le cadre du plan de relance européen, afin que l'objectif d'une participation de l'Union européenne de 118 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008 au moins puisse être atteint. L'État tiendra les Collectivités territoriales informées de l'avancement des démarches et des procédures relatives à ce financement.

Les versements de l'Union Européenne seront effectués selon les modalités du règlement financier aux conditions économiques en vigueur. Les demandes de concours financiers seront présentées à la Commission européenne par l'État, sur présentation par RFF des calendriers de dépenses annuels ou pluriannuels correspondants. L'Union européenne versera les subventions accordées au titre du projet, à l'État ou directement au maître d'ouvrage, selon les modalités prévues par le règlement financier CE en vigueur.

Les versements du Grand-Duché de Luxembourg seront effectués selon les modalités qui seront définies dans le cadre d'une convention *ad hoc* entre cet État, la France et RFF.

En cas de défaut de financement de la part du Grand Duché de Luxembourg ou de l'Union Européenne par rapport à la prévision inscrite dans l'article 5.1, les Collectivités Publiques conviennent de se revoir pour s'accorder sur les solutions les mieux adaptées.

#### **5.4 Modalités d'application de la clause de retour à bonne fortune de la première phase**

La convention de financement portant sur la première phase de réalisation de la LGV Est, signée le 7 novembre 2000, prévoit un droit de retour au bénéfice des trois régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace, sur le tiers du surplus des résultats d'exploitation obtenus par RFF pendant les vingt premières années d'exploitation. Le produit de ce droit pourrait potentiellement être versé en 2012, 2017 et 2027.

Le montant prévisible de ce retour a été évalué en 2008, sur la base des premiers résultats d'exploitation, à un solde total actualisé de 122 millions d'euros HT. Les collectivités parties à cette première convention et qui sont également signataires de la présente Convention conviennent de faire valoir leur droit de retour sur la première phase de manière définitive et irrévocable à hauteur du montant précité.

Elles s'engagent à investir l'intégralité de ce montant dans la deuxième phase du Projet.

L'intégralité de cette somme sera versée par RFF selon des modalités analogues à celles prévues à l'article 5.5 ci-après. Après le versement de la provision prévue au 5.5 e), elle couvrira globalement les premiers versements des collectivités territoriales.

## **5.5 Modalités de versement**

### **a) Principe de versement**

Les appels de fonds périodiques s'appuient sur les dépenses constatées, à savoir enregistrées et approuvées par RFF, ce qui induit un décalage de chronologie entre les paiements supportés par RFF et les versements des co-financeurs.

Ce décalage sera compensé par la mise en place d'une provision forfaitaire à la charge des Collectivités Publiques dans les conditions prévues au e) ci-après. Les premiers appels de fonds des Collectivités Publiques concernées par la clause de retour de la première phase seront couverts par le mécanisme mentionné au 5.4

### **b) Échéancier prévisionnel des appels de fonds**

Afin de permettre à l'ensemble des co-financeurs de programmer leurs dépenses, un échéancier prévisionnel indicatif des versements par année est joint à la présente convention en annexe 4.

Cet échéancier sera mis à jour au moins deux fois par an par RFF, avec un niveau de précision mensuel pour le semestre à venir. Il sera présenté au comité de pilotage visé à l'article 7. Entre ces deux échéances, RFF avisera au plus tôt les co-financeurs des éventuelles modifications significatives de l'échéancier des appels de fonds.

### **c) Périodicité des appels de fonds**

Les Contributions des Collectivités Publiques feront l'objet d'appels de fonds mensuels émis par RFF auprès de chaque co-financeur.

### **d) Montant des appels de fonds**

L'assiette globale de l'appel de fonds au titre du mois N sera égale aux dépenses cumulées depuis la date de signature de la présente convention (en prenant en compte les dépenses effectuées au titre du protocole de 94,16 millions d'euros et de la convention de 35 millions d'euros) jusqu'au mois N inclus, en euros courants hors taxes, enregistrées et approuvées par RFF.

Cette assiette sera répartie entre chaque co-financeur sur la base de sa part en pourcentage fixée au tableau du 5.1.

Pour chaque co-financeur, le montant de l'appel de fonds au titre du mois N sera calculé selon la formule suivante :

*(assiette globale au mois N x part en %) - cumul des appels déjà émis.*

Ces dispositions permettront de tenir compte des versements déjà effectués par les Collectivités Publiques au titre du protocole de 94,16 millions d'euros, de la convention de 35 millions d'euros et de la présente Convention. L'annexe 5 présente les appels de fonds déjà émis dans le cadre des engagements antérieurs.

La justification des montants appelés sera annexée à l'appel de fonds et également transmise au comité de pilotage prévu à l'article 7.

**e) Montant de la provision**

Le décalage entre les paiements supportés par RFF et les versements des co-financeurs est évalué à 1,5 mois en moyenne pendant toute la durée du projet.

Ce décalage sera compensé par une provision forfaitaire non révisable et non actualisable, que les Collectivités Publiques verseront à RFF, dès l'entrée en vigueur de la Convention. Cette provision sera égale à 3% de leur contribution financière telle qu'indiquée au 5.1, en tenant compte des versements déjà effectués. L'annexe 6 précise le montant de la provision dû par chacun des financeurs à RFF.

Quatre années à compter de la date d'encaissement par RFF de chacune des contributions, le maître d'ouvrage reversera à chaque Collectivité Publique le montant de la provision versée en la déduisant des appels de fonds à venir après la date de reversement de la provision. RFF est tenu de préciser cette date par écrit aux Collectivités Publiques lors de l'émission de l'appel de fonds correspondant à la provision mentionnée ci-avant.

**f) Facturation, recouvrement**

Les contributions des Collectivités Publiques feront l'objet d'appels de fonds adressés par RFF par lettre recommandée avec accusé de réception.

En ce qui concerne les appels de fonds à l'AFITF, RFF adressera ses appels de fonds à l'État – Direction des infrastructures de transport, et en transmettra en même temps une copie pour information à l'AFITF. L'État vérifiera la régularité des appels de fonds au regard de la présente Convention, notamment du suivi de l'exécution du Projet, et fera connaître à l'AFITF si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés.

Les versements au profit de RFF devront être effectués dans le délai maximal de 45 jours à compter de la réception de l'appel de fonds émis par RFF, la réception étant réputée acquise à la date de l'accusé de réception.

En cas de retard de paiement, les sommes dues par les Collectivités Publiques seront majorées d'intérêts de retard calculés au taux d'intérêt légal national pour un retard inférieur ou égal à deux mois, ce taux étant majoré de 2 points pour un retard supérieur à deux mois. Le retard susmentionné est comptabilisé à partir du 46<sup>ème</sup> jour suivant l'émission de l'appel de fonds.

Les versements au profit de RFF seront effectués par virement bancaire portant le numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) au compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Paris Opéra, 6 rue Auber, 75009 à Paris ;  
Compte Banque : 30003, Code Guichet : 03620, n° de Compte : 00020062145, Clé RIB : 94



## **5.6 Modalités de suivi du financement aux conditions économiques de juin 2008**

Le montant des appels de fonds étant calculé sur la base des dépenses enregistrées et approuvées par RFF, ceux-ci sont valorisés en euros courants.

Pour vérifier *in fine* que les appels de fonds restent limités à l'engagement initial, il est nécessaire de ramener le montant de l'assiette globale des appels de fonds aux conditions économiques de juin 2008, afin de la comparer au montant global défini à l'article 5.1.

L'assiette globale des appels de fonds sera actualisée en appliquant à chaque tranche mensuelle la variation de l'indice TP01 entre le mois d'appel de l'appel de fonds (dernier indice TP01 connu) par RFF et le mois de juin 2008 (indice TP01 = 630,7).

## **ARTICLE 6- CLAUSES D'AJUSTEMENT**

---

### **6.1 Ajustement du financement au montant final du projet**

Le coût de réalisation des investissements est fixé forfaitairement au montant de 2 010 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008, tel que défini à l'article 4.

Si le coût de réalisation des investissements est supérieur à ce montant, celui-ci est pris en charge par RFF.

A l'inverse, si le coût de réalisation des investissements est en économie par rapport à ce montant, cette économie bénéficie à RFF. Le montant du dernier appel de fonds sera ajusté afin que le montant cumulé des appels de fonds calculé aux conditions économiques de juin 2008 soit égal au montant du coût de l'opération défini à l'article 4.

En cas de survenance d'un aléa géologique majeur, notamment sur le tunnel de Saverne, les Parties conviennent de se revoir pour examiner les conditions de couverture des coûts encourus par RFF.

### **6.2 Intéressement des collectivités locales aux résultats d'exploitation de la ligne**

Un droit de retour est institué au bénéfice des collectivités locales selon les modalités définies en annexe 7 en cas de dépassement significatif des objectifs de trafics, sur la base de l'excédent d'exploitation généré par les circulations additionnelles par rapport aux prévisions sur la section Baudrecourt-Vendenheim.

Ce droit de retour peut être perçu par périodes de 6 ans, pendant 18 ans à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017 ou de la date de la mise en service si elle était postérieure. Il est versé aux régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne, au prorata des participations régionales globales de ces trois régions, à charge pour elles de le redistribuer aux collectivités de la Région signataires, au prorata de leurs participations. Ce versement interviendra dans la limite d'un montant maximum global fixé à 20% des apports de ces trois régions, soit 93,8 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008, répartis pour 47,2 millions d'euros pour l'Alsace, 30,6 millions d'euros pour la Lorraine et 16,0 millions d'euros pour la Champagne-Ardenne. Ces sommes seront actualisées à la date des versements en fonction de l'indice INSEE des prix hors tabac.

Le 1<sup>er</sup> septembre 2009

A partir de 2018, RFF présentera chaque année au comité de pilotage les résultats de l'année précédente en termes de trafic (nombre d'équivalents-trains) comparés aux prévisions figurant en annexe 7.

#### **ARTICLE 7 – SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT**

---

Le comité de pilotage du Projet est le même que celui désigné dans le cadre de la convention de financement et de réalisation de la première phase.

Il est composé d'un président désigné par l'État et d'un représentant de chacune des Collectivités Publiques, l'AFITF y étant représentée par l'État.

Il veille à la mise en œuvre des dispositions prévues par la présente Convention et s'assure, dans un souci de transparence, que les informations nécessaires sont transmises à l'ensemble des Parties.

Il est tenu régulièrement informé du déroulement de l'opération, de la situation des dépenses, des évolutions du calendrier mentionné à l'article 3 et des modifications apportées à l'échéancier des paiements mentionné à l'article 5.5b.

Il se réunira au moins deux fois par an pendant la période de réalisation de la ligne, sur convocation de son président, ou à la demande d'un tiers de ses membres adressée au président.

#### **ARTICLE 8 – COMMUNICATION**

---

RFF s'engage à faire mention des collectivités publiques à chaque publication relative au projet. Par ailleurs, pendant le chantier, un panneau est apposé par RFF, faisant apparaître leur logotype.

#### **ARTICLE 9 – PROPRIETE DES ETUDES ET CONFIDENTIALITE**

---

Les études réalisées dans le cadre de la présente Convention restent la propriété de RFF.

Les résultats des études peuvent être communiqués aux collectivités locales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

#### **ARTICLE 10 – REGLEMENT DES LITIGES**

---

**10.1** La présente Convention est régie par le droit français.

**10.2** En cas de différend découlant de la présente Convention, ou en relation avec celle-ci, les Parties s'efforceront de le résoudre à l'amiable, notamment en organisant des contacts et échanges entre les dirigeants de chacune des Parties, en particulier dans le cadre du comité de pilotage prévu à l'article 7.

**10.3** A défaut d'accord amiable obtenu selon les modalités définies à l'article 10.2 ci-dessus dans les 60 jours de leur survenance, tous différends découlant de la présente Convention, de sa validité, de son exécution ou de son inexécution, ou en relation avec celle-ci pourront être soumis à la juridiction compétente.

#### **ARTICLE 11 – CONDITION SUSPENSIVE ET ENTREE EN VIGUEUR**

---

La présente convention est exécutoire sous réserve des clauses suspensives suivantes :

- Les engagements des Parties stipulés dans la présente Convention sont soumis à l'accord des organes délibérants de chacune des collectivités territoriales et de RFF, dans les trois mois qui suivent la date de signature de la présente Convention.
- La disposition mentionnée au point 1 des Considérants, relative à la création d'une tranche supplémentaire de modulation de la TIPP, sera en vigueur au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2011.
- Les documents contractuels mentionnés aux points 2 et 3 des Considérants seront signés par l'État dans les trois mois qui suivent la date de signature de la présente Convention.

La présente Convention entre ainsi en vigueur au plus tard trois mois après la signature des Parties soit, en tout état de cause, au plus tard le 1<sup>er</sup> décembre 2009.

#### **ARTICLE 12 – DUREE – ENREGISTREMENT ET MESURES D'ORDRE**

---

La présente convention cessera ses effets à la fin de la dix-huitième année, qui suivra la mise en service de la ligne (2016).

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des Parties qui entendrait soumettre la présente Convention à cette formalité.

Le 1<sup>er</sup> septembre 2009

Fait en 23 exemplaires originaux et signé à PARIS, le 1 - SEP. 2009

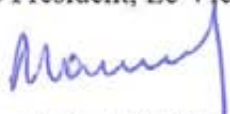
Le Ministre d'État, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

  
Jean-Louis BORLOO

Le Secrétaire d'État chargé des Transports

  
Dominique BUSSEREAU

Le Président du Conseil régional d'Alsace  
Pour le Président, Le Vice-président

  
Hubert HAENEL

Le Président du Conseil régional de Lorraine

  
Jean-Pierre MASSERET

Le Président du Conseil régional de Champagne-Ardenne

  
Jean-Paul BACHY

Le Président du Conseil général du Haut-Rhin,  
Pour le Président, le Conseiller général

  
Eric STRAUMANN

Le Président du Conseil général du Bas-Rhin

  
Guy-Dominique KENNEL

Le Président du Conseil général des Ardennes,  
Pour le Président, la Vice-présidente

  
Elisabeth FAILLE

Le Président du Conseil général de Meurthe et Moselle,  
Pour le Président, le Vice-président

  
Jean-Marie UHLRICH

Le Président du Conseil général de la Meuse,  
Pour le Président, le Vice-président

  
Jean-Louis CANOVA

Le Président du Conseil général des Vosges

*Sous réserve de l'accord du conseil général.*

Christian PONCELET



La Présidente  
de la Communauté d'agglomération  
de Reims Métropole



Adeline HAZAN

Le Président de la Communauté  
urbaine de Strasbourg



Jacques BIGOT

Le Président de la Communauté  
d'agglomération de Colmar



Gilbert MEYER

Le Président de la Communauté  
d'agglomération de Mulhouse Sud Alsace



Jean-Marie BOCKEL

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



Stéphane KHEMIF

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



Hubert du MESNIL

En présence du Président du Conseil  
général de la Marne



René Paul SAVARY

Le Préfet de la région Ile-de-France,  
Pour le Préfet, le Secrétaire général de la  
Préfecture de région Ile-de-France



Jean-François KRAFT

Le Préfet de la région Alsace,  
Préfet du Bas-Rhin




Pierre-Etienne BISCH

Le Préfet de la région Champagne-Ardenne,  
Préfet de la Marne



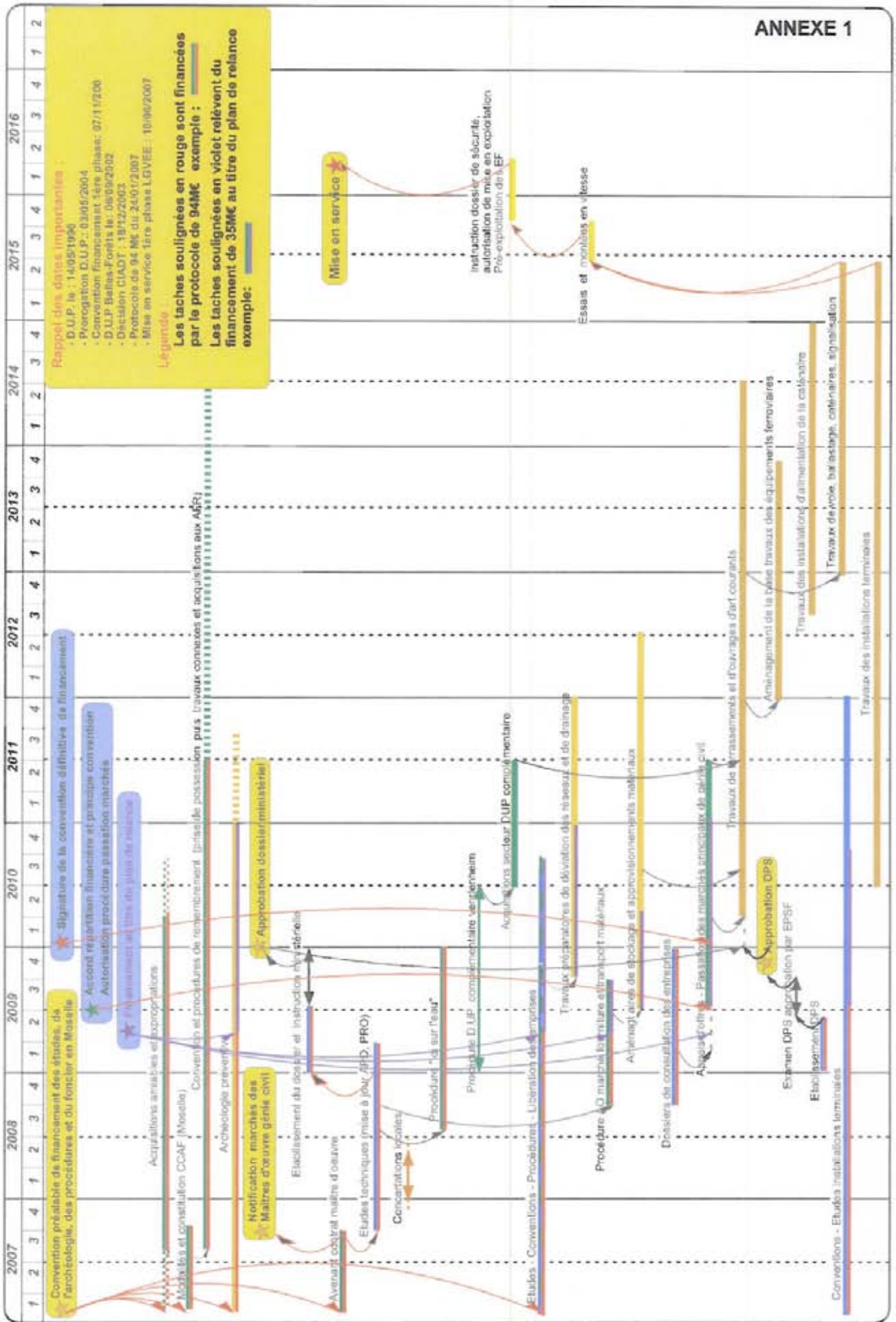
Gérard MOISSELIN

Le Préfet de la région Lorraine,  
Préfet de la Moselle



Bernard NIQUET

# Deuxième phase de la LGV EST européenne : CALENDRIER D'ENSEMBLE



**ANNEXE 2 : Détail des coûts de l'opération  
aux conditions économiques de juin 2008**

<b>LGV EST EUROPEENNE</b> <b>DOSSIER MINISTERIEL</b> <b>ESTIMATION DU COUT DU PROJET</b> A-Synthèse de l'estimation (en k€ c.e 06/08) HT
---

<b>INFRASTRUCTURE</b>	<b>1 228 267,6</b>
Foncier	32 917,3
Archéologie	12 000,0
Libération des emprises	29 210,0
Génie Civil	1 154 140,3
<b>EQUIPEMENTS FERROVIAIRES</b>	<b>463 434,6</b>
Base travaux et maintenance	83 733,7
Superstructure Ferroviaires	357 247,3
Alimentation HT	22 453,6
<b>MAITRISE D'ŒUVRE</b>	<b>112 823,2</b>
Génie Civil	75 205,0
Equipements Ferroviaires	32 268,2
Indemnités Concours	5 350,0
<b>AMENAGEMENT DU RESEAU EXISTANT</b>	<b>126 551,9</b>
Raccordement de Lucy/Baudrecourt	57 100,0
Raccordement de Reding	5 505,0
Raccordement de Vendenheim	63 947,0
<b>MAITRISE D'OUVRAGE</b>	<b>78 922,7</b>
Frais de maîtrise d'ouvrage directe	52 500,0
Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Technique	10 678,2
Acquisition de données	15 744,5
<b>TOTAL COUT DU PROJET</b>	<b>2 010 000,0</b>

## ANNEXE 3 : Rappel des participations décidées au titre des conventions précédentes

### 1. Protocole de janvier 2007 : 94,16 M€

Répartition des Contributions et du financement de la première étape du Projet :

	Montant (M€)	%
<b>TOTAL</b>	<b>94,16</b>	<b>100,00%</b>
<b>ETAT</b>	<b>27,08</b>	<b>28,76%</b>
<b>RFF</b>	<b>22</b>	<b>23,36%</b>
<b>UNION EUROPEENNE</b> (sous la réserve exprimée au point 4.3)	<b>18</b>	<b>19,12%</b>
<b>Total Collectivités territoriales</b>	<b>27,08</b>	<b>28,76%</b>
<b>Total Champagne-Ardenne</b>	<b>3,68</b>	<b>3,91%</b>
Conseil régional	1,56	1,66%
Ville de Reims	1,69	1,79%
Communauté d'agglomération de Reims	0,15	0,16%
Conseil général des Ardennes	0,28	0,30%
<b>Total Lorraine</b>	<b>9,4</b>	<b>9,98%</b>
Conseil régional	7,53	8,00%
Conseil général Meuse	0,15	0,16%
Conseil général Meurthe et Moselle	0,58	0,62%
Conseil général Moselle	0,83	0,88%
Conseil général Vosges	0,31	0,33%
<b>Total Alsace</b>	<b>14</b>	<b>14,87%</b>
Conseil régional	6,71	7,13%
Conseil général Bas-Rhin	3,66	3,89%
Communauté Urbaine Strasbourg	2,12	2,25%
Conseil général Haut-Rhin	1,06	1,13%
Ville de Colmar	0,16	0,17%
Agglomération de Mulhouse	0,3	0,32%

### 2. Convention plan de relance 22 avril 2009 : Etat 35 M€

Nota : Ces dépenses et participations sont incluses dans le plan de financement de l'article 5.1



## ANNEXE 4 : Échéancier prévisionnel des paiements

### LGV Est européenne – Phase 2 Baudrecourt – Vendenheim

Échéance de paiement  
en M€ CE 6/2008

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
7	18	45	199	494	494	404	213	112	17	7	2010

**ANNEXE 5 : Protocole de financement de la seconde phase de janvier 2007  
et convention Etat Plan de relance**

**Montant des appels de fonds RFF cumulé au 30/06/09 hors avance  
en euros courants**

Répartition par financeur	Dépenses déjà appelées en € 2007	Dépenses déjà appelées en € 2008	Dépenses déjà appelées en € 2009	Dépenses déjà appelées en € Cumulé
<b>COLLECTIVITES TERRITORIALES</b>				
<b>Ile de France</b>	-	-	-	-
<b>Champagne-Ardenne</b>				
Région Champagne-Ardenne *	108 578,28	300 146,98	160 564,74	569 290,01
Ville de Reims	117 081,40	323 652,47	173 139,09	613 872,96
Reims Métropole	10 465,38	28 929,83	15 476,12	54 871,33
Conseil Général des Ardennes	19 622,58	54 243,43	29 017,72	102 883,74
Conseil Général de la Marne	-	-	-	-
<b>Lorraine</b>				
Région Lorraine	523 268,81	1 446 491,49	773 805,99	2 743 566,29
Conseil Général de la Meuse	10 465,38	28 929,83	15 476,12	54 871,33
Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle	40 553,33	112 103,09	59 969,96	212 626,39
Conseil Général de la Moselle	57 559,57	159 114,06	85 118,66	301 792,29
Conseil Général des Vosges	21 584,84	59 667,77	31 919,50	113 172,11
<b>Alsace</b>				
Région Alsace	466 363,32	1 289 185,54	689 654,59	2 445 203,46
Conseil Général du Bas-Rhin	254 439,46	703 356,49	376 263,16	1 334 059,11
Communauté urbaine de Strasbourg	147 169,35	406 825,73	217 632,94	771 628,02
Conseil Général du Haut-Rhin	73 911,72	204 316,92	109 300,10	387 528,74
Ville de Colmar	11 119,46	30 737,94	16 443,38	58 300,78
Ville de Mulhouse *	20 930,75	57 859,66	30 952,24	109 742,65
<b>Luxembourg</b>	-	-	-	-
<b>ETAT **</b>	<b>1 881 151,36</b>	<b>5 200 136,91</b>	<b>4 215 849,52</b>	<b>11 297 137,80</b>
* Pas ou peu d'encaissement sur la période				
** Protocole de 94 M€ + Plan de Relance de 35 M€				

**ANNEXE 6 : Montant de la provision due au titre de l'article 5.5.E  
en M€ aux conditions économiques de juin 2008**

Assiette globale de l'appel de fonds	Total Projet <b>2 010,00</b>
--------------------------------------	---------------------------------

Répartition par financeur	Dépenses cumulées par financeur en €	Avance à 3,00%	Part en %
<b>COLLECTIVITES TERRITORIALES</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	
<b>Ile de France</b>	49 000 000,00	1 470 000,00	3,00%
<b>Champagne-Ardenne</b>			
Région Champagne-Ardenne	27 140 000,00	814 200,00	3,00%
Reims Métropole	31 960 000,00	958 800,00	3,00%
Conseil Général des Ardennes	4 820 000,00	144 600,00	3,00%
Conseil Général de la Marne	16 080 000,00	482 400,00	3,00%
<b>Lorraine</b>			
Région Lorraine	120 480 000,00	3 614 400,00	3,00%
Conseil Général de la Meuse	2 610 000,00	78 300,00	3,00%
Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle	10 040 000,00	301 200,00	3,00%
Conseil Général de la Moselle	14 450 000,00	433 500,00	3,00%
Conseil Général des Vosges	5 420 000,00	162 600,00	3,00%
<b>Alsace</b>			
Région Alsace	95 580 000,00	2 867 400,00	3,00%
Conseil Général du Bas-Rhin	59 000 000,00	1 770 000,00	3,00%
Communauté urbaine de Strasbourg	51 920 000,00	1 557 600,00	3,00%
Conseil Général du Haut-Rhin	20 530 000,00	615 900,00	3,00%
Communauté d'agglomération de Colmar	3 070 000,00	92 100,00	3,00%
Agglomération de Mulhouse	5 900 000,00	177 000,00	3,00%
<b>Retour bonne fortune 1ère Phase</b>	122 000 000,00		
<b>Luxembourg</b>	40 000 000,00	1 200 000,00	
<b>Total Collectivités</b>	680 000 000,00	15 540 000,00	
<b>Etat AFITF</b>	680 000 000,00	20 400 000,00	3,00%

## Annexe 7 : Intéressement des collectivités locales à l'exploitation de la ligne

Un droit de retour est institué au bénéfice des collectivités locales en cas de dépassement significatif des objectifs de trafics sur la base de l'excédent d'exploitation généré pour RFF par les circulations additionnelles sur la section Baudrecourt-Vendenheim.

Ce droit de retour est fixé pour une période de 18 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier qui suivra la mise en service de la ligne (1<sup>er</sup> janvier 2017).

Le montant maximum global des versements est fixé à 20% des apports des collectivités locales des régions Alsace, Lorraine et Champagne Ardenne, soit 93,8 millions d'euros au total, répartis à hauteur de 16,0 millions d'euros pour la Champagne-Ardenne, 30,6 millions d'euros pour la Lorraine, et 47,2 millions d'euros pour l'Alsace. L'ensemble de ces montants s'entendent aux conditions économiques de juin 2008. Ces plafonds seront actualisés à la date des versements en fonction de l'indice INSEE des prix hors tabac.

Les modalités de détermination du montant du droit de retour sont les suivantes :

- RFF a fixé un volume prévisionnel de circulation, exprimé en trains-équivalents circulant sur la totalité de la section Baudrecourt-Vendenheim, en utilisant le barème multiplicatif suivant :

Période de circulation	Train-équivalent
Heures de pointes	1,3 train-équivalent
Heure intermédiaire	1,2 train-équivalent
Heure normale	1 train-équivalent
Heure creuse	0,5 train-équivalent

Emport	Train-équivalent
Unité Simple 1 Niveau	1 train-équivalent
Unité Simple 2 Niveaux	1,2 train-équivalent
Unité Multiple 1 Niveau	1,2 train-équivalent
Unité Multiple 2 Niveaux	1,4 train-équivalent

Ainsi, un train « Unité Multiple 1 Niveau » circulant en « Heure intermédiaire » équivaut à 1,44 [1,2 x 1,2] train-équivalent.

La chronique des volumes prévisionnels globaux fixée par RFF en nombre de trains-équivalent empruntant la totalité de la section Baudrecourt-Vendenheim pour chaque année, entre 2017 et 2034, s'établit comme suit :

Année	Volume prévisionnel (trains-équivalents)
2017	57 544
2018	58 796
2019	58 796
2020	60 046
2021	61 804
2022	63 582
2023	64 854
2024	66 126
2025	68 164
2026	69 782
2027	72 216
2028	74 700
2029	78 592
2030	81 834
2031	83 222
2032	85 264
2033	86 662
2034	88 738

- Le calcul du droit de retour est effectué par période de 6 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier qui suit la date de mise en service, en principe le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Un bilan est donc effectué au 31 décembre 2022, au 31 décembre 2028 et au 31 décembre 2034. Les versements éventuels sont effectués par RFF au cours de l'année suivante. Chaque versement sexennal représente au plus le tiers des maxima ci-dessus (93,8 millions d'euros, aux conditions économiques de juin 2008).
- Le droit de retour est constitué, pour chacune de ces périodes, par les dépassements de plus de 10% du volume prévisionnel global figurant dans la chronique des trafics empruntant la totalité de la section Baudrecourt-Vendenheim
- Pour chaque train-équivalent en dépassement, RFF reversera aux collectivités publiques une part du surplus d'exploitation dégagé, sur la base d'un montant de 100 € par train-équivalent, calculé aux conditions économiques de juin 2008. Les montants sont ajustés dans le temps en utilisant l'indice des prix hors tabac.
- Les surplus éventuels ainsi calculés sont répartis par les Conseils régionaux concernés (Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace) entre les différentes collectivités locales de la région, au prorata de leurs participations au financement.