

REGION ALSACE  
35, avenue de la Paix  
BP 1006 / F  
67070 STRASBOURG CEDEX

Copie certifiée conforme  
Pour le Président du Conseil Régional

Par délégation  
l'Adjoint au Directeur des  
transports et déplacements

Gérard MEYER

N° d'enregistrement : 746/2002

REÇU LE

19 AOUT 2002

A LA PRÉFECTURE DE LA  
RÉGION ALSACE  
S.G.A.R.E.

Objet de la convention :  
Réalisation des études d'avant-projet détaillé de la ligne à grande  
vitesse Rhin-Rhône Branche Est sous maîtrise d'ouvrage SNCF

## CONVENTION DE FINANCEMENT

Date de la convention : 21 juin 2002

Date de notification : 8 juillet 2002

Participation régionale :  
570.000 € maximum, correspondant à 38% de la part  
des régions fixée à  $\frac{1}{3}$  du coût des études

Imputation :

. Budget	:	2002
. Chapitre	:	908/1.3
. Article	:	1308

Nom et adresse du ou des bénéficiaires de la  
subvention :

SNCF  
Direction Régionale de Strasbourg  
3, Boulevard du Président Wilson  
67083 STRASBOURG CEDEX

Convention passée en exécution de la délibération n° 283-02 du 12 avril 2002 de la Commission Permanente du  
Conseil Régional

Personne chargée du suivi du dossier à la Région :  
M. Nicolas LOQUET – chargé de mission  
Service : Direction des Transports et des Déplacements  
Tél. 03.88.15.69.70

Ordonnateur : le Président du Conseil Régional  
Comptable : le Payeur Régional - 25, avenue des Vosges  
67000 STRASBOURG Tél. 03.88.56.54.64

## **Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône - Branche Est**

### **CONVENTION RELATIVE A LA REALISATION DES ÉTUDES D'AVANT-PROJET DÉTAILLÉ SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF**

Entre :

- **l'Etat, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement,**  
représenté par le Directeur des Transports Terrestres,
- **la région Alsace,**  
représentée par le Président du Conseil Régional,
- **la région Bourgogne,**  
représentée par le Président du Conseil Régional,
- **la région Franche-Comté,**  
représentée par le Président du Conseil Régional,
- **la Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.),**  
représentée par le Président du Conseil d'Administration.

La présente convention est prise en application des décisions relatives à la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Genlis (Côte d'Or) et Lutterbach (Haut-Rhin), dite L.G.V. Rhin-Rhône - Branche Est et dans la continuité des opérations déjà réalisées, rappelées dans l'annexe 1.

## **ARTICLE 1 - OBJET**

La présente convention a pour objet de définir la consistance, les modalités de réalisation et de financement des études décrites à l'article 2, conformément au projet déclaré d'utilité publique par décret du 25 janvier 2002 et aux engagements pris à l'occasion de cette procédure.

L'objectif de ces études est de préciser les investissements à engager relevant du domaine du transporteur SNCF, et d'aboutir à l'élaboration d'un dossier permettant l'approbation de l'ensemble du projet (RFF et SNCF) par le ministre des Transports. Les investissements relevant du domaine de RFF font l'objet d'une convention d'études distincte.

Compte tenu de la nature différente des travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF et SNCF et de leur mise en œuvre progressive, la réalisation des études détaillées des investissements SNCF interviendra avec décalage par rapport à la partie infrastructure. L'ensemble des coûts de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre (dont les études détaillées) est d'ores et déjà intégré dans les évaluations retenues dans le cadre des études préalables à la DUP.

## **ARTICLE 2 - CONSISTANCE DES ETUDES**

Sont décrites dans cette convention les études techniques et économiques à réaliser, conformément aux dispositions prévues dans l'instruction ministérielle du 28 décembre 2000, en intégrant dans la définition du projet, les remarques et les modifications retenues à la suite de la procédure d'utilité publique (enquête publique, Instruction Mixte à l'Echelon Central, DUP). Ces études permettront d'aboutir à une estimation détaillée de l'ensemble des investissements de la SNCF, y compris les modifications ou aménagements à prévoir sur ses installations existantes.

Cette phase d'études comprend :

- les études relatives aux 2 gares nouvelles de Besançon (Auxon) et de l'Aire Urbaine Belfort/Montbéliard/Héricourt (Meroux), ainsi qu'à l'adaptation des gares existantes, en particulier Dijon, Dole, Besançon-Viotte et Belfort ; elles devront être menées en étroite coordination avec les études d'aménagement global autour des gares conduites par l'ensemble des partenaires locaux,
- les études relatives au matériel roulant concerné, directement ou indirectement, par les dessertes TGV Rhin-Rhône,
- les études relatives aux installations de maintenance de ce matériel roulant retenant plusieurs scénarios d'implantation avec le souci d'optimiser l'utilisation du parc,
- l'actualisation des études économiques associées au projet (conception de l'offre, prévisions de trafics, investissements du transporteur, bilans...),
- les études d'articulation avec les dessertes existantes sur les lignes classiques (TER et dessertes inter-régionales), en partenariat avec les autorités organisatrices du transport régional.

Afin de conduire l'ensemble de ces études, une structure dévolue à ce projet au sein de la SNCF, chargée de la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des études du Transporteur, sera mise en place. Elle assurera également l'interface avec le maître d'ouvrage RFF.

La présente convention couvre également par une provision, les études des incidences des conditions d'exploitation futures du réseau ferré national (ligne nouvelle et autres lignes empruntées par les TGV Rhin-Rhône) sur les performances attendues des dessertes. Ces études complémentaires seront validées par le Comité de Pilotage.

Les maîtres d'ouvrage RFF et SNCF s'assureront en permanence de la cohérence globale des études réalisées dans le cadre des deux conventions précitées.

Le détail estimatif de l'ensemble des ces études figure en annexe 2 à la présente convention.

### **ARTICLE 3 - DELAIS ET MODALITES D'EXECUTION**

Les études seront entreprises dès la signature de la présente convention.

Un calendrier prévisionnel du déroulement des études sera envoyé à l'ensemble des signataires au plus tard 45 jours après la date d'entrée en vigueur de la présente convention.

Le comité de pilotage, tel que défini à l'article 5, sera tenu régulièrement informé de l'avancement des études.

La SNCF fournira, au plus tard 27 mois après l'entrée en vigueur de la présente convention, le dossier préalable à l'approbation du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, dans les conditions définies à l'article III-6-3 de l'instruction ministérielle du 28 décembre 2000. L'achèvement de l'ensemble des études interviendra dans un délai de 36 mois après la signature de cette convention.

Un dossier de synthèse sera alors remis, en un exemplaire, à chacun des membres du comité de pilotage défini à l'article 5 de la présente convention.

### **ARTICLE 4 - FINANCEMENT DES ETUDES**

Afin de permettre la réalisation de la ligne nouvelle dans les meilleurs délais, les signataires conviennent de financer les études définies dans cette convention dans les conditions mentionnées ci-après. La contribution de chacun des co-contractants sera prise en compte dans la convention de financement des travaux de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône.

#### **4.1 Evaluation du coût des études**

Le budget prévisionnel des études décrites dans la présente convention est estimé à **4,5 M€** hors taxes.

#### **4.2 Participation de l'Etat, des Régions et de la SNCF**

La répartition du coût des études est basée sur les clés suivantes : Etat 1/3, Régions 1/3, SNCF 1/3, soit un montant de 1,5 M€ pour chacun de ces trois financeurs.

La part incombant à chaque région est fixée suivant les clés arrêtées pour la phase « réalisation » de l'ensemble de la ligne nouvelle et avec la réserve de l'application des clauses de l'article 4.4 ci-après, à savoir :

- 0,57 M€ pour la région Alsace, soit 38 % de la part des régions,
- 0,30 M€ pour la région Bourgogne, soit 20 % de la part des régions,
- 0,63 M€ pour la région Franche-Comté, soit 42 % de la part des régions.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements, les contributions versées par les financeurs, en tant que subventions d'équipement, sont exonérées de la T.V.A.

Le tableau récapitulatif la participation de l'Etat, des Régions et de la SNCF figure en annexe 3 à la présente convention.

#### **4-3 Modalités de paiement**

La SNCF adressera aux financeurs du projet des appels de fonds établis selon l'échéancier suivant :

- 10 % quarante-cinq jours après la signature de la convention,
- 30 % à la mise en place de la structure dévolue au projet,
- 30 % à la remise du dossier pour l'approbation ministérielle,
- le solde à l'achèvement des prestations définies par l'article 2 de la présente convention.

Les versements au profit de la SNCF seront effectués par virement bancaire sur le compte ouvert au nom de la SNCF à la Banque de France, compte n° 30001-00064-0000006235.4-91.

#### **4-4 Autres financements**

La contribution de chaque partie sera réduite à due proportion des financements européens attribués aux études définies par la présente convention. Il en sera de même en cas d'apport d'un autre partenaire après la date de signature de la présente convention.

#### **4-5 Cas de retard de paiement**

A défaut de mandatement dans les quarante-cinq jours de calendrier suivant la date de réception des appels de fonds envoyés par la SNCF, les sommes dues seront majorées d'intérêts moratoires au taux d'intérêt légal.

## **ARTICLE 5 - COMITE DE PILOTAGE**

Un comité de pilotage commun à l'ensemble des études sous maîtrise d'ouvrage RFF et SNCF sera mis en place dès la signature de la présente convention. Le comité de pilotage suit, contrôle et valide le déroulement des études ou des procédures, la situation des dépenses et les évolutions ayant une incidence sur le calendrier. Il s'assure également de leur cohérence, tant du point de vue technique que de leur avancement parallèle.

Le comité de pilotage est composé ainsi :

- le président du comité désigné par l'Etat,
- le préfet de la région Franche-Comté, préfet coordinateur, ou son représentant, assisté du directeur régional de l'équipement,
- le préfet de la région Alsace, ou son représentant,
- le préfet de la région Bourgogne, ou son représentant,
- le directeur des transports terrestres ou son représentant,
- le président du conseil régional d'Alsace, ou son représentant,
- le président du conseil régional de Bourgogne, ou son représentant,
- le président du conseil régional de Franche-Comté, ou son représentant,
- le président de la SNCF, ou son représentant,
- le président de RFF, ou son représentant,
- le directeur de la mission LGV Rhin-Rhône, ou son représentant,
- le président de l'association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, ou son représentant,
- le président de la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT), ou son représentant.

Le comité se réunira sur convocation de son président ou à la demande d'un tiers de ses membres adressée au président. Le secrétariat général est assuré par la DRE Franche-Comté.

Le comité de pilotage comprendra à titre de membre associé, le directeur de l'Office Fédéral des Transports de la Confédération Helvétique, ou son représentant.

## **ARTICLE 6 - COMMUNICATION**

Les documents publics, les panneaux de chantier et d'une manière générale tous les documents d'information comporteront les logos des financeurs avec, le cas échéant, le financement apporté par chacun. La stratégie de communication relative à l'exécution de la présente convention sera soumise à l'approbation du comité de pilotage.

#### **ARTICLE 7 - CONFIDENTIALITÉ**

Les différentes parties s'engagent à ne pas divulguer le contenu des études et à ne pas les utiliser à des fins commerciales.

#### **ARTICLE 8 - ENREGISTREMENT**

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

#### **ARTICLE 9 - CONTESTATION**

Les signataires s'engagent à porter tous litiges auxquels la présente convention pourra donner lieu devant le tribunal administratif de Besançon.

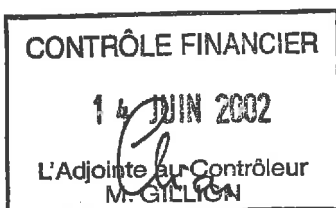
#### **ARTICLE 10 - DUREE DE VALIDITE DE LA CONVENTION**

La convention prend effet à la date de sa signature et expirera au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

Fait à Besançon en 5 exemplaires, le 21 JUIN 2002



Patrice RAULIN  
Directeur des Transports Terrestres



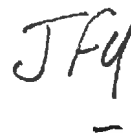
cf. 1276



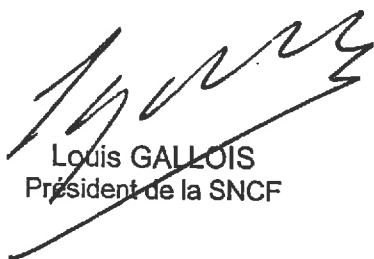
Adrien ZELLER  
Président du Conseil Régional d'Alsace



Jean-Pierre SOISSON  
Président du Conseil Régional de Bourgogne



Jean-François HUMBERT  
Président du Conseil Régional de Franche-Comté



Louis GALLOIS  
Président de la SNCF



## ANNEXE 1 : HISTORIQUE DU PROJET

- **Le 10 septembre 1992**, le ministre chargé des Transports a décidé d'engager les études préliminaires de la Branche Est du TGV Rhin-Rhône entre les agglomérations mulhousienne et dijonnaise, en accord avec les régions Alsace, Franche-Comté et Bourgogne.
- **Du 3 juin au 18 octobre 1993**, en application de la circulaire 92-71 (circulaire Bianco), un débat préalable a été organisé sous l'autorité du préfet de Franche-Comté, pilote et coordonnateur de la concertation.
- **Le 11 avril 1994**, le cahier des charges de l'infrastructure résultant du débat préalable a été approuvé par le Gouvernement et rendu public.
- **Du 10 novembre 1994 au 25 janvier 1995** s'est déroulée la consultation sur les études préliminaires de la Branche Est du TGV Rhin-Rhône.
- **Le 20 mars 1995**, le dossier des études préliminaires, incluant le bilan de la consultation, a été transmis au ministre chargé des Transports.
- **Le 9 mai 1995**, le ministre a arrêté le choix du fuseau dans lequel les recherches de tracé seront réalisées dans le cadre de l'avant-projet sommaire.
- **Le 22 décembre 1995**, par décision du secrétaire d'État aux Transports, les études d'avant-projet sommaire (APS) de la Branche Est du TGV Rhin-Rhône ont été lancées.
- **Du 20 février 1997 au 20 avril 1997** s'est déroulée la consultation sur les études d'APS de la Branche Est du TGV Rhin-Rhône.
- **Le 20 septembre 1997**, le dossier d'APS, incluant le bilan de la consultation a été transmis au ministre chargé des Transports.
- **Le 26 mai 1998**, le ministre a lancé les études préparatoires à la déclaration d'utilité publique, sur la base du dossier d'APS. Conjointement, le ministre a demandé que soit étudiée la réalisation d'une 1<sup>ère</sup> tranche, confirmant par ailleurs que la Déclaration d'Utilité Publique, et donc l'enquête publique, porterait sur l'ensemble du projet de la Branche Est. Le projet comporte ainsi les raccordements et aménagements complémentaires nécessaires à la réalisation par tranches.
- **Le 27 octobre 1999**, le ministre chargé des transports a demandé de poursuivre les études en vue du lancement de l'enquête publique de la Branche Est du TGV Rhin-Rhône, en prenant en compte dans le dossier mis à l'enquête la possibilité d'une réalisation progressive du projet avec une première tranche de travaux reliant Auxonne à Petit-Croix.
- **Le 13 avril 2000**, ouverture de l'instruction mixte à l'échelon central.
- **Du 29 mai au 29 juillet 2000**, s'est déroulée l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Elle a été suivie d'une enquête complémentaire, portant à la fois sur le projet et la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols, organisée sur trois communes de Haute-Saône, du 17 avril au 17 mai 2001.
- **Le 18 juillet 2001**, clôture de l'instruction mixte à l'échelon central.
- **Le 25 janvier 2002**, déclaration d'utilité publique du projet (publiée au JO le 27 janvier 2002).

## ANNEXE 2 : BUDGET PREVISIONNEL EN MILLIONS D'EUROS

### Structure de projet SNCF

Personnel structure de projet	0,550
Fonctionnement structure de projet	0,150
Actualisation des études économiques (dessertes, prévisions de trafic, bilans...)	0,400
Interface avec les études d'infrastructure et les autres projets	0,150
Articulation TGV-TER	0,150
Communication	0,100
	<hr/>
	<b>1,500 M€</b> ✓

### Etudes des gares

Etudes paysagères et environnementales	0,350
Etudes liées à l'insertion et à l'accessibilité	0,300
Etudes socio-économiques	0,150
Etudes foncières	0,100
Participation à la démarche multi-partenaire	0,150
Etudes de viabilisation	0,300
Scénarios d'aménagement	0,150
	<hr/>
	<b>1,500 M€</b> ✓

### Installations de maintenance du matériel roulant

Choix de sites optimisant l'utilisation du matériel roulant (roulements, affectation des rames...)	0,250
Etudes techniques des installations de maintenance	0,600
Etudes des aménagements complémentaires (hors ateliers)	0,150
	<hr/>
	<b>1,000 M€</b> ✓

### Etudes relatives au matériel roulant

Matériel roulant international (neuf et existant)	0,200
Matériel roulant national (neuf et existant)	0,100
Dimensionnement du parc	0,200
	<hr/>
	<b>0,500 M€</b> ✓

<b>TOTAL GENERAL</b>	<hr/>
	<b>4,500 M€</b> ✓

**ANNEXE 3 - TABLEAU RECAPITULATIF DE LA PARTICIPATION DE L'ETAT, DES  
REGIONS ET DE LA SNCF**

La contribution de chaque partie sera réduite à due proportion des financements européens attribués aux études définies par la présente convention. Il en sera de même en cas d'apport d'un autre partenaire après la date de signature de la présente convention.

Contractants	Montant prévisionnel	Clé de répartition
Etat	1,50 M€	33,33 %
SNCF	1,50 M€	33,33 %
Région Alsace	0,57M€	12,67 % (soit 38% de la part des régions)
Région Bourgogne	0,30 M€	6,67 % (soit 20% de la part des régions)
Région Franche-Comté	0,63 M€	14 % (soit 42% de la part des régions)
<b>Total</b>	<b>4,50 M€</b>	<b>100 %</b>

