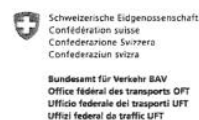


PRÉFECTURE DU HAUT-RHIN

17 JUIL. 2006

BRANCHE « EST » DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE RHIN-RHONE

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION DE LA PREMIERE PHASE



**BRANCHE « EST » DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE
RHIN-RHONE**

**CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION DE LA
PREMIERE PHASE**

LGV Rhin-Rhône – Branche Est
Convention de financement de la première phase
Périmètre RFF

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 transport de France (l'AFITF), représentée par le président de son Conseil d'administration ;

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

Le Conseil régional de Bourgogne, représenté par son président ;

Le Conseil régional de Franche-Comté, 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 ;

La Communauté d'agglomération de Mulhouse Sud-Alsace agissant au nom de l'agglomération de Mulhouse, représentée par son Président délégué ;

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

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

Réseau ferré de France, représenté 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 de la présente convention 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^{ème} 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 60,6 millions d'euros (M€) 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.

VI. Le projet consiste en la réalisation:

a) Sous maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France, des travaux :

- 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) ;
- 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 ;
- d'aménagement des gares existantes de Besançon-Viotte et de Mulhouse, pour ce qui concerne RFF, notamment pour Besançon-Viotte la modification du plan de voies, de la signalisation et la création d'un quai afin d'accueillir les rames TGV venant de la ligne nouvelle et les navettes entre les gares de Besançon-Viotte et Besançon-Auxon et pour Mulhouse la modification des quais pour accueillir les rames TGV ;
- 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.

b) Sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF, des travaux :

- d'aménagement des gares existantes notamment de Besançon-Viotte et de Mulhouse ;
- des gares nouvelles de Besançon-Auxon et de Belfort-Montbéliard à Méroux ;

- des installations de remisage et de maintenance des rames à Mulhouse, Strasbourg et Nice ;
- de l'atelier de maintenance des rames TGV (EIMM) de Lyon.

VII. La signature du protocole d'intentions préalable à la réalisation et au financement du projet a marqué l'engagement de l'Etat, de l'AFITF, des collectivités territoriales concernées par le projet, de RFF et de la SNCF, dans la réalisation de la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Ce protocole fixe en particulier l'hypothèse de répartition du financement du Projet comme suit :

	<i>M€ courants</i>
Alsace	
Conseil régional	103,0
Collectivités du Bas-Rhin	25,75
Collectivités du Haut-Rhin	77,25
Total Alsace	206
Franche Comté	
Conseil régional	189,6
Conseils généraux	94,8
Communautés d'agglomérations	31,6
Total Franche-Comté	316
Bourgogne	
Conseil régional	68,1
Conseil général de la Côte d'Or	31,4
Communauté d'agglomération de Dijon	31,4
Total Bourgogne	131
Rhône-Alpes	
Conseil régional	20
Conseil général du Rhône	13
Communauté urbaine de Lyon	33
Total Rhône Alpes	66
Etat (AFITF)	785
RFF	642
SNCF	94
Suisse	66
Europe	200

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, les Conseils généraux du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Côte-d'Or, du Doubs, de la Haute-Saône, du Territoire de Belfort, la Communauté urbaine 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 ;
« Contributions » :	désigne les contributions respectives de chaque Partie au Financement du Projet, selon les montants en euros courants figurant à l'article 5 ;
« Convention de Financement » Ou « Convention »	désigne la convention de financement afférente au Projet pour la partie sous maîtrise d'ouvrage RFF, soit le présent document;
« Convention de financement SNCF »	désigne la convention de financement afférente au Projet pour la partie sous maîtrise d'ouvrage SNCF, dont les parties prenantes sont : l'Etat, l'AFITF, la SNCF, le Conseil régional Rhône-Alpes, le Conseil général du Rhône et la Communauté urbaine de Lyon ;
« Coût Prévisionnel »	désigne l'estimation du coût prévisionnel, en euros courants, de réalisation du Projet, selon ce qui est indiqué à l'article 4 de la Convention ;
« 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 ;
« Protocole d'intentions »	Désigne le protocole d'intentions préalable à la réalisation et au financement de la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône signé le 28 février 2006 ;
« Date de Signature » :	désigne la dernière des dates de signature de la Convention
« Contributions des parties »	désigne le montant en euros courants des Contributions des Parties ;
« Parties » :	désigne ensemble les signataires de la Convention de financement;
« Projet » :	désigne la construction de la première phase de la Branche

Est de la LGV Rhin-Rhône telle que décrite à l'article 2 de la présente Convention. 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 DE LA CONVENTION

1.1 La Convention a pour objet de fixer les modalités de financement des investissements nécessaires à la construction de la partie sous maîtrise d'ouvrage de RFF du Projet, telle que décrite à l'article 2, en application des décisions du Protocole d'intention.

Une convention séparée, la Convention de financement SNCF, fixe les modalités de financement des installations fixes du Projet sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF.

1.2 En conséquence les Parties s'engagent par la présente, chacune pour ce qui la concerne, selon les termes de la Convention sur le financement de la construction du Projet pour la partie sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

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

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 approuvé par le ministre en charge des Transports en mars dernier. Cette décision d'approbation figure en annexe 1 à la présente Convention.

La partie sous maîtrise d'ouvrage RFF, objet de la présente Convention, 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, de raccordement ferroviaire 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, notamment pour Besançon-Viotte la modification du plan de voies, de la signalisation et la création d'un quai afin d'accueillir les rames TGV venant de la ligne nouvelle et les navettes entre les gares de Besançon-Viotte et Besançon-Auxon et pour Mulhouse la modification des quais pour accueillir les rames TGV ;
- (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.

Le détail des travaux et leur coût aux conditions économiques de janvier 2004 figure en annexe 2 à la présente Convention.

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 en juillet 2006, pour une mise en service prévue fin 2011.

Un calendrier prévisionnel de réalisation du Projet est joint en annexe de la Convention (Annexe 3).

ARTICLE 4- COUT TOTAL DU PROJET

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 2 312 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 et 21 juin 2002 ;
- (ii) le coût des prestations couvertes par la convention relais signée le 14 novembre 2005.

Le coût et le financement de ces conventions sont rappelés en annexe 4.

ARTICLE 5- FINANCEMENT

Les parties s'engagent à mettre en place le financement de l'opération 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 en équivalent participation de RFF tel que défini à l'annexe 5, 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.

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.

Toutefois, dans le cas où cette participation de l'Union européenne serait inférieure de plus de 15 % au montant prévu au 5.4 pour la période 2006-2013, alors les Collectivités publiques conviennent de se concerter sur la solution à mettre en œuvre.

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 sur la période 2006-2013. Des contacts seront pris sans délai avec la Commission Européenne à ce sujet. L'Etat 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 CE en vigueur. Les demandes de concours financiers seront présentées à la Commission européenne par l'Etat, 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'Etat ou directement au maître d'ouvrage, selon les modalités prévues par le règlement financier CE en vigueur.

Les versements de la Suisse seront effectués selon les modalités qui seront définies dans le cadre d'une convention ad hoc entre cet Etat, la France et RFF.

5.3 Les Contributions de chaque Partie sont prévues comme indiqué dans le tableau suivant au paragraphe 5.4.

Les financements mis en place par chaque Partie au titre des conventions précédentes sont pris en compte dans les engagements pris par chaque Partie concernée et sont repris en annexe (Annexe 4).

5.4 Les Contributions au financement du périmètre sous maîtrise d'ouvrage RFF du Projet sont réparties comme suit, sur la base d'une répartition en euros courants (plafond d'appels de fonds pour chaque cofinanceur).

	<i>M€</i> <i>courants</i>	<i>en %</i>	<i>Dont déjà engagé</i>	<i>Reste à engager</i>
Alsace				
Conseil régional	104,675	4,53%	18,777	85,898
Conseil général du Bas-Rhin	12,875	0,56%		12,875
Communauté urbaine de Strasbourg	12,875	0,56%		12,875
<i>Sous-total Bas-Rhin</i>	25,75	1,11%		25,750
Conseil général du Haut-Rhin	53,175	2,30%		53,175
Agglomération de Mulhouse	15,450	0,67%		15,450
Ville de Colmar	6,950	0,30%		6,950
<i>Sous-total Haut-Rhin</i>	75,575	3,27%		75,575
Total Alsace	206	8,91%	18,777	187,2
Franche Comté				
Conseil régional	189,6	8,20%	23,517	166,08
Conseil général du Doubs	39,0	1,69%		39,00
Conseil général de la Haute-Saône	17,1	0,74%		17,12
Territoire de Belfort	25,5	1,10%		25,50
<i>Sous-total Conseils généraux</i>	81,6	3,53%		81,62
Communauté d'agglomération de Besançon	13,2	0,57%		13,20
Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard	9,217	0,40%		9,22
Communauté de l'agglomération belfortaine	9,217	0,40%		9,22
<i>Sous-total Communautés d'agglomération</i>	31,6	1,37%		31,63
Tranche Conditionnelle	13,3	0,58%		13,30
Total Franche-Comté	316	13,67%	23,5	293
Bourgogne				
Conseil régional	68,1	2,95%	10,574	57,55
Conseil général de la Côte d'Or	31,4	1,36%		31,44
Communauté d'agglomération de Dijon	31,4	1,36%		31,44
Total Bourgogne	131	5,67%	10,6	120
Etat (AFITF)	751	32,48%	41,2	710
RFF	642	27,77%	51,4	591
Suisse	66	2,85%		66
Europe	200	8,65%		200
Total	2 312	100%	145,4	2 167

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 la Mission LGV Rhin Rhône de RFF ce qui induit un décalage de chronologie entre les paiements supportés par le maître d'ouvrage 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.

b) Echancier prévisionnel des appels de fonds

Afin de permettre à l'ensemble des co-financeurs de programmer leurs dépenses, un échancier prévisionnel indicatif des versements par année est joint à la présente convention en annexe 6.

Cet échancier sera mis à jour avec des précisions de niveau mensuel pour le semestre à venir, par le maître d'ouvrage, au moins deux fois par an. Entre ces deux échéances, le maître d'ouvrage avisera au plus tôt les co-financeurs des éventuelles modifications significatives de l'échancier des appels de fonds.

c) Périodicité des appels de fonds

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

Les appels de fonds seront effectués mensuellement.

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 jusqu'au mois N inclus, en euros courants hors taxes, enregistrées et approuvées par la Mission LGV Rhin Rhône de RFF.

Cette assiette sera répartie entre chaque co-financeur sur la base de sa part en pourcentage telle que ressortant du tableau du 5.4.

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

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

Ces dispositions permettront de tenir compte des versements déjà effectués par les Collectivités Publiques au titre de la présente convention qui tient par ailleurs compte d'engagements antérieurs.

La justification des montants appelés sera annexée à l'appel de fonds et également transmise au comité de suivi prévu à l'article 9.

e) Montant de la provision

Le décalage entre les paiements supportés par le maître d'ouvrage 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 versée à RFF et remboursée au bout de 4 années, ce qui correspond à la fin de la période de plus forte charge du projet.

Les Collectivités Publiques verseront à partir du 15 novembre 2006 à RFF, une provision égale à 2% de leur contribution financière totale telle qu'indiquée au 5.4, y compris sommes déjà engagées. L'annexe 7 précise le montant de la provision dû par chacun des financeurs à RFF.

4 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'Etat, Direction générale de mer et des transports, et en transmettra immédiatement une copie pour information à l'AFITF. L'Etat vérifiera la régularité des appels de fonds au regard de la présente convention, et notamment du suivi de l'exécution du Projet, et fera connaître à l'AFITF dans un délai de quinze jours à compter de leur réception si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés.

En ce qui concerne les sommes dues par l'agglomération de Mulhouse, celles-ci seront prises en charge par la communauté d'agglomération Mulhouse Sud Alsace (CAMSA) au nom des collectivités concernées, et les appels de fonds correspondants lui seront adressées. L'intervention du SIVOM de la Région Mulhousienne une fois celui-ci doté des compétences requises, et qui se substituerait ainsi à la CAMSA donnera lieu à une convention spécifique entre la CAMSA, le SIVOM de la Région Mulhousienne et RFF.

Les mandatements au profit de RFF devront être effectués dans le délai maximal de 25 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.

Les copies des bordereaux de mandat mentionnant les dates de mandatement, le numéro des mandats ainsi que les montants devront être transmis au maître d'ouvrage par courrier.

En cas de retard de mandatement, 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 26^{ème} jour suivant la réception de l'appel de fonds.

En cas de retard de versement de l'Europe, ou de la Suisse, les sommes dues sont majorées des intérêts de retard et les conséquences des retards sont reportés sur l'Etat,

sans préjudice de l'application du paragraphe 5.2 ci-dessus, et sauf convention particulière entre RFF, l'Etat, et la Suisse ou l'Union Européenne respectivement.

Les versements au profit de RFF seront effectués par virement bancaire au compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Paris Opéra, 6 rue Auber, 75009 à Paris, compte N° 30003/03620/00020130801/57.

5.6 RFF est chargé d'identifier les éléments de programme du Projet qui feront partie de la « Tranche Conditionnelle » reprise dans le tableau du paragraphe 5.4 ci-dessus. La réalisation de ces éléments de programme est conditionnée par la mobilisation par une ou plusieurs collectivités publiques du financement y afférent, repris dans le tableau du 5.4 sous le titre « Tranche Conditionnelle ».

Il est expressément convenu que ces éléments de programme ne devront pas altérer les fonctionnalités ou services du projet de ligne à grande vitesse tels que précisés dans le décret de DUP, et, notamment, ceux relatifs aux dessertes ferroviaires, à créer ou aménager, des gares du réseau classique.

Dans le cas où ce financement serait mobilisé, les Parties conviennent que la réalisation des investissements figurant en tranche conditionnelle pourra être décidé sans avenant à la présente Convention, mais sur la base d'une convention ad hoc entre les parties intéressées, RFF et l'Etat, et sous la réserve d'une décision favorable du Comité de suivi prévu à l'article 9. Les investissements prévus d'être réalisés en tranche conditionnelle font partie de la consistance du Projet telle que définie à l'article 2.

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

6.1 Ajustement au coût final d'exécution du Projet

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 RFF et les Collectivités publiques au prorata des participations prévues dans la Convention de financement, à l'exception de la Suisse et de l'Union européenne, et prendront la forme d'un reversement de la part de RFF.

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.

La participation complémentaire des collectivités publiques s'inscrit dans le plafond global défini à l'article 6.3.

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 le tout à concurrence d'un montant équivalent à une contribution complémentaire maximale des Collectivités Publiques s'inscrivant dans le plafond global défini à l'article 6.3.

Le mécanisme de garantie au profit de RFF est décrit en annexe 5.

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 et l'AFITF d'une part et l'ensemble des autres Collectivités publiques d'autre part, à une contribution au financement du projet dépassant de plus de 90 M€ chacun en équivalent participation de RFF, comme défini à l'annexe 5, les contributions indiquées à l'article 5.4 de la présente Convention.

Les 90 M€ de garanties maximales apportées par les autres Collectivités publiques que l'Etat et l'AFITF se répartissent comme suit :

Franche-Comté	33,33%	30 M€
Alsace	33,33%	30 M€
Bourgogne	33,33%	30 M€
Total		90 M€

6.4 Modalités de paiement des contributions complémentaires des Collectivités publiques

L'appel éventuel à contribution complémentaire par RFF, en application des articles 6.1 à 6.3 se fait suivant les participations prévues à l'article 5.4, sauf dans le cas d'un accord particulier à venir conclu au sein d'une région avec RFF pour ce qui concerne la prise en charge des contributions complémentaires en application du présent protocole.

Les sommes dues au titre des contributions complémentaires visées aux articles 6.1 à 6.3 font l'objet des conditions de paiement définies à l'article 5.5 f) ci-avant.

6.5 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 du décret 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 participant au comité de suivi prévu à l'article 9. 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, les parties conviennent de la nécessité d'un avenant à la présente Convention de Financement, afin de l'adapter pour tenir compte des modifications qui seront apportées à l'échéancier et au montant 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.

6.6 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 a été conclue entre RFF et la SNCF. 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.

Les Parties prennent acte de cette convention dont ils ont été pleinement informés des dispositions

ARTICLE 7 - ENGAGEMENT DE LA SNCF SUR LES DESSERTES

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 (le « Protocole Dessertes »). Les Parties prennent acte de ce protocole, dont elles ont été pleinement informées des dispositions, et qui sera signée avant l'entrée en vigueur de la Convention.

ARTICLE 8 - ENGAGEMENTS DE L'ETAT VIS-A-VIS DE RFF ET DE LA SNCF

8.1 Les engagements pris par la SNCF et RFF dans le Protocole Dessertes comportent des clauses ayant trait aux contraintes de saturation de la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon (LN1) 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.

8.2 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 9 – SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

9.1 Les dispositions de la Convention sont fermes et définitives.

9.2. Un comité de suivi du projet est créé. 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 signataires de la présente convention.

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 5.5-b.

Le comité de suivi est composé d'un président désigné par l'Etat et d'un représentant de chacune des Parties, l'AFITF y étant représentée par l'Etat.

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

Il pourra être décidé de réunir conjointement le comité de suivi du projet pour les investissements sous maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF.

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 suivi prévu à l'article 9.

10.3 A défaut d'accord amiable dans les 60 jours de leur survenance suivant l'article 10.2 ci-dessus, 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.

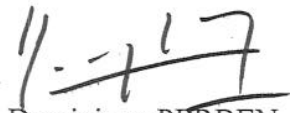
ARTICLE 11 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La Convention entre en vigueur à la dernière des dates entre la date de signature du dernier signataire et la date de la dernière authentification de la signature des représentants de la ville de Colmar, la Communauté urbaine de Strasbourg, le Conseil général du Doubs, la Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard et la Communauté d'agglomération belfortaine par les délibérations appropriées de leurs assemblées délibérantes. Ces délibérations devront intervenir avant le 10 juillet 2006 et seront transmises en copie au préfet de la région Franche-Comté, préfet coordonnateur du projet, ainsi qu'au directeur général de la mer et des transports. La Date de signature sera apposée par le dernier signataire. La Convention expire de plein droit à la dernière des dates prévues à l'annexe 5 relative aux garanties.

Fait et signé à Cubrial (Doubs).

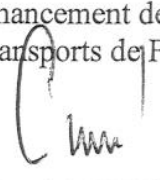
Le 3 juillet 2006.

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 de la Communauté urbaine de
Strasbourg



Robert GROSSMANN

Le Président du Conseil général
du Bas-Rhin



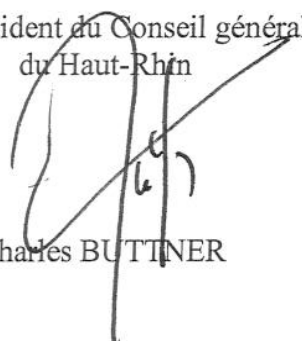
Philippe RICHERT

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



Jean-Marie BOCKEL

Le Président du Conseil général
du Haut-Rhin



Charles BUTTNER

Le Président du Conseil général
de la Haute-Saône



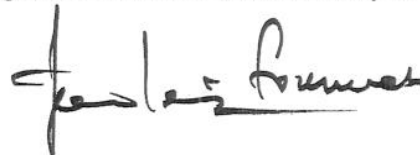
Yves KRATZINGER

Le maire de la ville de Colmar



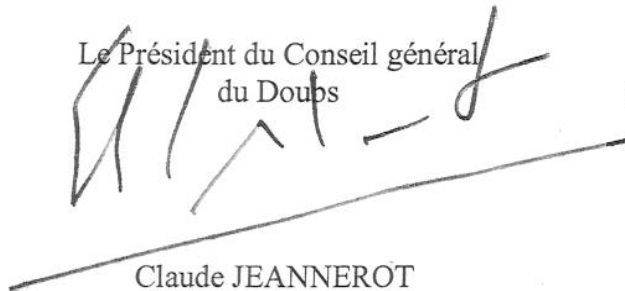
Gilbert MEYER

Le Président de la Communauté
d'agglomération du Grand Besançon



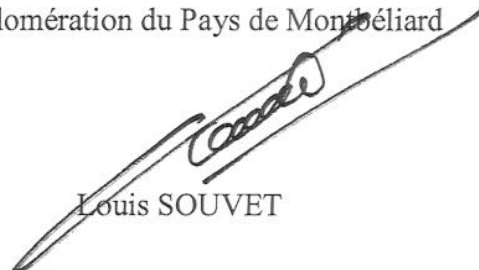
Jean-Louis FOUSSERET

Le Président du Conseil général
du Doubs



Claude JEANNEROT

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



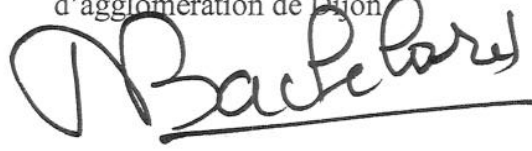
Louis SOUVET

Le Président du Conseil général du Territoire
de Belfort



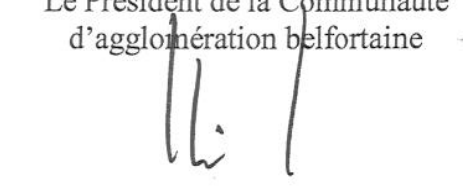
Yves ACKERMANN

Le Président de la Communauté
d'agglomération de Dijon



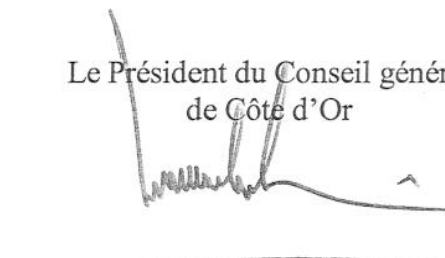
François REBSAMEN

Le Président de la Communauté
d'agglomération belfortaine



Jean-Pierre CHEVENEMENT

Le Président du Conseil général
de Côte d'Or



Louis de BROISSIA

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



Michel BOYON

ANNEXE 1
DECISION D'APPROBATION MINISTERIELLE DU 28 MARS 2006

Décision d'approbation ministérielle

Branche Est (première phase) de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône

Par lettre en date du 13 mai 2005, RFF a sollicité l'approbation ministérielle de la première phase de la branche Est de la ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône, dont le dossier a été établi conjointement par RFF et la SNCF, conformément à la circulaire n°2000-98 du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire et en application de l'article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF et de l'article 36 du cahier des charges de la SNCF.

Le dossier d'approbation a été approuvé par le conseil d'administration de RFF le 10 mars 2005 et par celui de la SNCF le 7 juillet 2004.

1/ Contexte et objectifs du projet

Le projet de branche Est de la LGV Rhin-Rhône, qui consiste à réaliser une ligne nouvelle entre Genlis (Côte d'Or) et Lutterbach (Haut-Rhin), a été déclaré d'utilité publique et urgente par décret en Conseil d'Etat le 25 janvier 2002 (publication au JO le 27/01/2002).

Une première phase de réalisation a été définie entre Villers-les-Pots (Côte d'Or) et Petit-Croix (Territoire de Belfort) par décision ministérielle du 27 octobre 1999.

Le projet vise à améliorer les liaisons sur deux axes majeurs :

- Sur l'axe Nord-Sud, les 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 ;
- Sur l'axe Est-Ouest, les liaisons entre d'une part, l'Est de la France et la Suisse alémanique, et, d'autre part, l'Île 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 vers Bruxelles, l'Allemagne, la Suisse et l'Espagne. Le projet assure la création d'une liaison Est/Ouest entre les axes européens Nord/Sud, Vallée du Rhin, axe Saône/Rhône en permettant le maillage des réseaux à grande vitesse allemand, français et espagnol, ainsi que l'accroissement des capacités fret sur les liaisons Europe occidentale/Europe centrale. La branche Est de la LGV Rhin-Rhône est inscrite au réseau transeuropéen des transports (RTE) et fait partie des projets prioritaires du RTE-T.

2/ Consistance du projet

Le programme de la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône comprend, pour la partie sous maîtrise d'ouvrage de RFF :

- la ligne nouvelle proprement dite constituée de :
 - 148 km de ligne nouvelle entre Villers-les-Pots et Petit-Croix,
 - deux gares nouvelles desservant les agglomérations de Besançon et de Belfort-Montbéliard,
 - trois raccordements au réseau ferré classique à :

- Villers-les-Pots, à l'extrémité ouest, sur la ligne Dijon-Dole (V160),
 - Petit-Croix, à l'extrémité est, à niveau, sur la ligne Belfort-Mulhouse (V160),
 - les raccordements Est et Ouest de Besançon sur la ligne de Besançon à Devecey.
- les travaux de confortement et l'électrification de la ligne de Besançon à Devecey entre la gare de Viotte et les raccordements à la LGV (ligne à voie unique).
 - le raccordement de Perrigny, dans le nœud ferroviaire dijonnais qui permet de favoriser les échanges, pour les TGV comme pour les trains de fret, entre la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM) et les lignes de Dijon vers Dole et Nancy.
 - les travaux d'aménagement des gares existantes nécessaires au fonctionnement du projet. Ces travaux sont prévus dans les gares de Besançon-Viotte (création de voies à quai nécessaires à l'accueil des TGV et des TER, création des installations de remisages pour les TGV ayant leur terminus à Besançon, adaptation du passage souterrain) et Mulhouse (travaux d'adaptation de la hauteur des quais).
 - la création des installations de remisage des rames permettant de garer le matériel aux différents terminus prévus dans la desserte. Les travaux prévus concernent les sites de Mulhouse, Strasbourg et Nice. Le remisage en gare de Besançon-Viotte est intégré aux travaux de réaménagement de la gare.
 - les travaux d'adaptation et d'amélioration des lignes classiques empruntées en entrée et en sortie de la LGV, à l'ouest, entre Villers-les-Pots et Mâcon ou Aisy, à l'est, 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 : reprise de la commande des installations permanentes de contre-sens (IPCS) existantes (aujourd'hui éclatées sur 3 sites) entre Dijon et Villers-les-Pots, avec la commande de la LGV dans la future salle de commande centralisée « Bourgogne-Franche-Comté » située à Dijon,
 - création de 3 pas d'IPCS entre Petit-Croix et Mulhouse,
 - le renforcement de l'alimentation électrique : entre Aisy-Dijon-Mâcon, renforcement par feeder envisagé, ainsi que le renforcement des sous-stations de Fleurville et Crimolois, entre Petit-Croix et Mulhouse, renforcement de la sous-station de Rixheim (étude en cours),
 - Il n'est pas envisagé d'investissements au titre des sections de séparation, les sections existantes permettant toutes les passages de rames TGV doubles.

Il n'est pas prévu, au titre du projet, de travaux sur le réseau classique au delà de ceux précédemment décrits. Le projet ne prévoit pas d'éventuels travaux de désaturation sur la ligne nouvelle n°1 entre Paris et Lyon.

Les travaux nécessaires à la protection contre les perturbations électroniques sont programmés pour la ligne nouvelle.

La première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône sera interopérable au sens de la directive européenne 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Il s'agira d'une ligne de catégorie I.

La vitesse d'exploitation à la mise en service sera de 320 km/h. La ligne est conçue et sera entretenue pour permettre à terme une circulation à 350 km/h.

Le tronçon entre Villers-les-Pots et Petit-Croix sera constitué d'une ligne à double voie (voies banalisées). La ligne sera constituée de 2 voies ferrées espacées de 4,5m, les rayons de courbure minimaux seront de 5560 m et les déclivités maximales de 35%.

Le projet comporte 67 ponts-rails, 93 ponts-routes, 17 ouvrages hydrauliques, 3 passages à grande faune, 12 viaducs, 2 tranchées couvertes et un tunnel.

L'alimentation électrique de la ligne sera assurée par deux sous-stations raccordées au réseau RTE. Le pilotage des installations de traction électrique sera intégré au poste central sous-station existant à Dijon. L'alimentation des trains sera du type $2 \times 25\text{kV} - 50\text{ Hz}$ avec feeder et caténaire en opposition de phase.

La commande à distance des circulations sur l'ensemble de la LGV sera assurée depuis la future salle de commande centralisée « Bourgogne-Franche-Comté » située à Dijon (conjointement avec le poste d'aiguillage informatisé de Dijon).

Cette ligne sera dotée de l'équipement ERTMS-ETCS niveau 2 et de la TVM (300 ou 430), selon les décisions prises en matière de déploiement du système ERTMS. Les installations de signalisation aux interfaces avec les lignes existantes sont exploitées sous le régime du système de signalisation latérale type block automatique lumineux (BAL).

Le réseau de télécommunications sera organisé autour du poste de commande à distance régulant les circulations et du central sous-station gérant l'énergie pour l'ensemble de la ligne nouvelle. Les informations du sol vers les trains se feront par transmissions bidirectionnelles avec le système radio GSM-R. Pour permettre les communications dans le tunnel, il est prévu de mettre en place des antennes de type GSM-R. La compatibilité de ce système avec les fréquences SSU (services de secours et d'urgence) utilisées par les services de secours (« Acropole » et « Antarès ») devra être assurée.

Cinq points de changement de voie (PCV) sont prévus par des communications franchissables à 170km/h :

- au km 27,0
- au km 48,5
- au km 63,3
- au km 98,7
- au km 133,0 (par le biais des installations de la gare de Belfort-Montbéliard).

Il n'est pas prévu de voies d'évitement, hors les gares nouvelles, qui constituent des voies d'évitement naturelles. La gare d'Auxon sera équipée d'un tiroir de 500 m permettant d'accueillir une rame en panne. La création d'un tel dispositif est préservée dans le secteur de Villersexel (PCV du km 98,7).

Les dispositifs pour la maintenance de la ligne devront être précisés. Une base maintenance est notamment prévue à Geneuille (dans le secteur de Besançon) et un deuxième à l'est de la ligne (Petit-Croix). Des tiroirs de maintenance de 400 m, non électrifiés, sont prévus au droit des PCV des km 27,0 et 98,7. Pendant la période d'exploitation commerciale de la ligne, ils permettront le garage des engins de maintenance à proximité des zones d'intervention.

S'agissant des gares nouvelles, la longueur des quais TGV sera de 400 m, tout en préservant la possibilité d'une extension éventuelle à 490 m.

La gare Besançon TGV est située au kilomètre 52,00 de la ligne sur les communes d'Auxon-Dessus et d'Auxon-Dessous. Elle est constituée de 2 voies rapides pour les trains sans arrêt, encadrées de 2 voies lentes desservant 2 quais voyageurs latéraux. Elle comporte également 2 voies TER implantées au sud de la gare et desservant un quai de 200 m de longueur, l'une desservant également le quai TGV. Cette gare est reliée à la gare de Viotte par le raccordement ouest de Besançon et la ligne de Devecey.

La gare de Belfort-Montbéliard TGV est située au kilomètre 133,50 de la ligne, sur le territoire de la commune de Meroux, au droit de l'intersection de la LGV avec la ligne existante de Belfort à Delle. Il

s'agit d'une gare à quai central pour les voyageurs, avec 2 voies rapides à l'extérieur pour les trains sans arrêt et 2 voies lentes de 490 m de longueur utile desservant le quai central. Dans le cadre du projet de réouverture de la ligne Belfort-Delle, la gare est conçue pour permettre de créer une voie à quai et un quai de 200 m pour permettre les correspondances les meilleures entre TGV et TER.

Des adaptations importantes ayant été apportées au programme des gares suite à l'audit sur le coût du projet, un dossier complémentaire devra être fourni pour préciser et actualiser le programme.

Le programme des investissements relevant du périmètre de la SNCF de la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône comprend :

- les deux gares nouvelles desservant les agglomérations de Besançon et de Belfort-Montbéliard.
- les installations dites connexes à Strasbourg, Mulhouse, Lyon et Nice: installations pour le remisage et l'entretien des rames, aménagements pour le nettoyage et la sûreté des rames, dont l'extension de l'atelier de maintenance (EIMM) de Lyon.
- le matériel roulant : 42 rames à un niveau, dont 37 rames françaises et 5 rames étrangères. La SNCF est amenée à privilégier l'achat de rames à deux niveaux, ce qui revient pour le projet à 30 rames 2 niveaux.
- le mobilier et outillage de maintenance, les locomotives de maintenance et de secours.

Des adaptations importantes ayant été apportées au programme des gares nouvelles liées aux recherches d'économies faisant suite à l'audit réalisé sur le périmètre RFF sur le coût du projet, un dossier complémentaire devra être fourni pour préciser et actualiser le programme.

Il n'est pas prévu d'investissements spécifiques pour les gares du périmètre lointain concernées par le projet (Paris gare de Lyon, Lyon-Part-Dieu, Marseille-Saint-Charles, Avignon, Montpellier-Saint-Roch, Nîmes). En revanche, 3M€ sont budgétés pour des aménagements des gares du périmètre local (Dijon-Ville, Dole, Besançon-Viotte, Vesoul, Lons-le-Saunier, Chalon-sur-Saône, Mâcon-Ville, Belfort et Montbéliard). Ces investissements devront être précisés dans les phases d'études ultérieures et feront l'objet, le cas échéant, de montages financiers distincts de celui du projet.

La loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et le décret n°2000-286 du 30 mars 2000 fixent les dispositions réglementaires relatives à la sécurité du réseau ferré national. Conformément à ces dispositions, les conditions de sécurité liées à la réalisation, puis à l'exploitation de la ligne nouvelle seront décrites dans le dossier préliminaire de sécurité et le dossier de sécurité, qui devront être adressés, le moment venu, aux services compétents pour instruction, dans des délais compatibles avec la mise en service de la ligne. Le dossier préliminaire de sécurité devra avoir été approuvé avant le démarrage du chantier.

3/ Coûts du projet

Le projet de LGV Rhin-Rhône fait l'objet d'une maîtrise d'ouvrage répartie entre RFF et la SNCF.

Le coût du projet soumis à l'approbation se décompose entre les deux maîtrises d'ouvrage :

1. pour la maîtrise d'ouvrage RFF :

Le coût du projet sous maîtrise d'ouvrage de RFF s'élève à 2 053 357 k€ aux conditions économiques de janvier 2004, soit 2 312 millions d'euros courants, répartis de la manière suivante :

113 532	k€	pour l'acquisitions des données et la maîtrise des sols ;
1 010 044	k€	pour le génie civil ;
486 345	k€	pour les équipements ferroviaires ;

108 094	k€	pour les frais de maîtrise d'œuvre ;
50 620	k€	pour l'aménagement de la ligne de Devecey ;
98 144	k€	pour le raccordement de Perrigny ;
106 353	k€	pour l'aménagement des installations existantes ;
55 197	k€	pour les frais annexe ;
25 028	k€	pour les frais de maîtrise d'ouvrage.

2. pour la maîtrise d'ouvrage de la SNCF :

Le coût du projet sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF s'élève à 968,4 k€ aux conditions économiques de juin 2004 répartis de la manière suivante (les coûts de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage sont incorporés dans les diverses rubriques) :

778	k€	pour le matériel roulant ;
44,4	k€	pour les gares nouvelles ;
110	k€	pour les installations de maintenance et de remisage ;
5	k€	pour les installations de nettoyage et de sûreté ;
3	k€	pour les aménagements dans les gares existantes ;
28	k€	pour le mobilier outillage (pour mémoire, sera financé dans le cadre de la convention de GID).

4/ Bilan socio-économique

Le dossier comprend une évaluation socio-économique.

Le taux de rentabilité économique du projet est de 7,8%, la valeur actualisée nette (VAN) est de - 125 millions d'euros et le ratio bénéfices/coûts est de 0,95.

5/ Financement du projet

Un protocole d'intentions préalable à la réalisation et au financement de la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône a été signé le 28 février 2006 entre l'Etat, les collectivités territoriales concernées par le projet, RFF et la SNCF, joint en annexe. Ce protocole d'intentions appelle d'ici au 30 juin 2006 la conclusion de deux conventions générales de financement, l'une pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage RFF, l'autre pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF.

Le financement de l'opération sera réparti sur la base de l'estimation du coût du projet en euros courants, soit 2 312 M€ pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage de RFF. Les investissements relatifs aux installations fixes du transporteur relevant du périmètre SNCF feront également l'objet d'un cofinancement, estimé à 194 M€ pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF.

Un accord bilatéral entre la France et la Suisse a été signé le 25 août 2005 relatif à la participation de la Suisse au financement des travaux de réalisation de la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, qui s'élève à 66 M€.

* *

*

DECISION

Conformément à la circulaire n°2000-98 du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire et en application de l'article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF et de l'article 36 du cahier des charges de la SNCF et sous réserve des modifications techniques qui seront apportées au projet dans le cadre des recherches d'économies faisant suite aux propositions du rapport d'audit sur le coût de réalisation de l'opération, les investissements prévus dans le dossier ministériel sont approuvés pour un montant de 2 053 357 k€ aux conditions économiques de janvier 2004 pour le périmètre RFF et de 968,4 k€ aux conditions économiques de juin 2004 pour le périmètre SNCF.

Les travaux de réalisation doivent être lancés au printemps 2006.

Le dossier prévoit une mise en service de la première phase de la branche Est du TGV Rhin-Rhône fin 2011.

Conformément à l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs, RFF et la SNCF devront présenter un bilan des résultats économiques et sociaux du projet dans une période comprise entre trois et cinq ans suivant sa mise en service.

28 MARS 2006

Le Directeur des transports
ferroviaires et collectifs



Patrick VIEU

ANNEXE 2
DETAIL DU COUT PREVISIONNEL DU PROJET SOUS PERIMETRE RFF

(source : dossier d'approbation ministériel)

*En millions
d'euros, valeur
janvier 2004*

1/ Sous-total Ligne nouvelle	1 718
Acquisitions de données, maîtrise des sols	114
Génie Civil	1 010
Terrassement	423
Drainage	56
Ouvrage d'art	473
Protections acoustiques	5
Chaussées	29
Plantations et traitements paysagers spécifiques	15
Clôtures	9
Equipements ferroviaires	486
Maîtrise d'œuvre	108
2/ Sous total installations terminales et aménagements connexes	255
Aménagement de la ligne de Devecey	51
Raccordement de Perrigny	98
Aménagement des installations existantes	106
3/ Frais annexes	55
4/ Frais de maîtrise d'ouvrage	25
Total du coût du projet sous maîtrise d'ouvrage de RFF	2 053

ANNEXE 4
ENGAGEMENTS ANTERIEURS

<i>En M€</i>	APD-PRO juin 2002 RFF			APD-PRO juin 2002 SNCF	Convention relais nov 2005	Total
	<i>1ère tranche</i>	<i>2ème tranche</i>	<i>dont 2ème phase</i>			
Etat/AFITF	22,5	-	-	1,5	20,2	44,2
Franche-Comté	9,5	5,9	- 2,24	0,6	9,8	23,5
Alsace	8,6	5,3	- 2,0	0,6	6,4	18,8
Bourgogne	4,5	2,8	- 1,1	0,3	4,0	10,6
RFF	22,5	14,0	- 5,3	-	20,2	51,4
SNCF	-	-	-	1,5	-	1,5
Total	67,5	28,0	- 10,7	4,5	60,6	149,9

ANNEXE 5

GARANTIES APPORTEES A RFF PAR L'ETAT ET LES COLLECTIVITES TERRITORIALES PARTENAIRES DU PROJET

Article 1 Consistance de la garantie

- 1.1 Pour l'application de l'article 6.2, trois risques sont pris en compte : le risque trafic (précisé à l'article 4 de la présente annexe), le risque de surcoût d'entretien (précisé à l'article 5) et le risque de surcoût des régénérations (précisé à l'article 6).
- 1.2 Les montants calculés sont ventilés à parts égales entre l'Etat et les Régions prises globalement, et à parts égales entre les trois Régions.
- 1.3 Les montants calculés (éventuellement nuls) pour chacun de ces trois risques sont ensuite sommés en vue de l'application de l'article 6.3 de la convention qui prend également en compte l'investissement initial, conformément à son article 6.1, et qui plafonne le montant total garanti.

Article 2 Durée et rendez-vous

2.1 La garantie procurée par la présente annexe s'applique sur une durée de 20 ans à partir de la mise en service. Des rendez-vous (ci-après « Rendez-vous ») entre les parties ont lieu tous les 5 ans à partir de l'année de mise en service, sur convocation de RFF.

2.2 Pour chacun de ces Rendez-vous, la présente annexe s'applique en limitant son application à la période allant de la mise en service à l'année du Rendez-vous. Elle donne lieu aux flux financiers correspondants, plafonnés par l'article 6.3 de la Convention et consolidés en fonction des versements effectués à l'occasion des Rendez-vous précédents. Ces flux financiers sont activés suivant les cas, soit par un appel de fonds de la part de RFF, soit par des reversements de RFF aux collectivités publiques participant à la garantie apportée à RFF par l'article 6.2 de la Convention de financement RFF.

Article 3 Généralités sur la détermination des montants en jeux

3.1 Les sommes à déterminer devant correspondre à un risque en terme de participation financière de RFF sont calculées « en équivalent participation ».

Par définition, pour obtenir des euros en équivalent participation, les euros courants non actualisés doivent être :

- actualisés au taux de 4% jusqu'à l'année de mise en service, ce taux étant celui qui a été utilisé pour déterminer la participation de RFF ;
- multipliés par un coefficient de 0,86 comme cela a été fait dans les calculs de participation de RFF au projet. Ce coefficient provient du fait que l'échéancier de la participation de RFF est calé sur celui de l'investissement et précède donc la mise en service.

Cette définition permet d'obtenir des montants homogènes à ceux du tableau de l'article 5.4 de la Convention de financement RFF et notamment aux 642 millions d'euros (M€) de

participation de RFF, aux 653 M€ apportées par les collectivités territoriales et aux 2312 M€ correspondant au montant total.

Ce calcul est indispensable, notamment pour déterminer si le plafond de 2 fois 90 M€ défini à l'article 6.3 de la Convention rentre en application. Il sert également pour effectuer les calculs de consolidation indiqués à l'article 2.2 de la présente Annexe.

3.2 La logique de l'article 3.1 implique qu'inversement les flux financiers réellement versés s'obtiennent à partir des « équivalents participation », éventuellement plafonnés :

- en divisant tout d'abord par le coefficient 0,86 (cette opération permettant d'actualiser à 4% les euros correspondant à la structure de l'échéancier de l'investissement initial en des euros à la date de mise en service) ;
- puis en multipliant par 1,04 à une puissance égale au nombre d'années qu'il y a entre la date du versement à effectuer et celle de la mise en service, de façon à actualiser les montants à 4%.

Article 4 Risque trafic

4.1 Trois missions empruntant la voie nouvelle sont prises en compte pour cet article :

- Bruxelles - Bâle
- Luxembourg - Nice (par le shunt de Perrigny)
- Luxembourg - Barcelone (par le shunt de Perrigny)

4.2 Pour chaque période de cinq ans, et pour chaque mission, il est calculé la proportion de trains ayant circulé par rapport au nombre théorique indiqué dans le tableau ci-dessous (et qui a été pris en compte dans l'évaluation de la participation de RFF). Les montants garantis avant plafonnement sont fournis par les compléments à 1 multipliés par les montants respectifs indiqués dans le tableau ci-dessous (lequel fourni directement des équivalents participation). Le montant de la garantie trafic est donné par la somme des trois produits.

Période En années	missions	Nombre de trains théorique (deux sens confondus)	Impact sur participation (en Meuros)	Impact cumulé dans le temps (pour information)
1 à 5	Bruxelles-Bâle	3650	14.8	14.8
	Luxembourg-Nice	1700	4.9	4.9
	Luxembourg-Barcelone	1700	4.6	4.6
	Ensemble		24.3	24.3
6 à 10	Bruxelles-Bâle	3650	13.9	28.7
	Luxembourg-Nice	1700	4.6	9.5
	Luxembourg-Barcelone	1700	4.3	8.9
	Ensemble		22.8	47.1
11 à 15	Bruxelles-Bâle	3650	13.1	41.8
	Luxembourg-Nice	1700	4.3	13.8

	Luxembourg-Barcelone	1700	4.1	13
	Ensemble		21.5	68.6
16 à 20	Bruxelles-Bâle	3650	12.4	54.2
	Luxembourg-Nice	1700	4.1	17.9
	Luxembourg-Barcelone	1700	3.9	16.9
	Ensemble		20.4	89

Article 5 : Risque de surcoût lié à l'entretien

5.1 Cet article concerne globalement les surcoûts liés à l'entretien de la ligne nouvelle dont la consistance est décrite dans la Convention de financement, soit les postes suivants :

- l'entretien des voies et appareils de voie ;
- l'entretien des stations électriques
- l'entretien de la signalisation et des installations électriques
- l'entretien pour la traction électrique
- l'entretien et la gestion des télécommunications
- l'entretien des ouvrages d'art
- l'entretien des ouvrages en terre

Ainsi que l'entretien de la portion de ligne reliant Besançon – Viotte à la gare de Besançon-TGV.

5.2 Sur le champ défini en 5.1 de la présente Annexe, les coûts seront comptabilisés par RFF.

A chaque Rendez-vous, le calcul de l'équivalent participation (comme défini à l'article 3.1 de la présente Annexe) sera effectué et comparé aux montants du tableau ci-dessous (correspondant à l'impact des coûts d'entretien dans l'évaluation qui a été faite de la participation de RFF, hors prime de risque).

Période	Impact (cumulé en fonction du temps) de l'entretien sur la participation de RFF (en millions d'euros)
Jusqu'à 5 ans	49.8
Jusqu'à 10 ans	100.7
Jusqu'à 15 ans	149.7
Jusqu'à 20 ans	206.8

Le cas échéant, et si la demande en était formulée, RFF est tenu de faire certifier les coûts comptabilisés au titre du présent article de la présente Annexe par ses Commissaires aux comptes.

Article 6 Régénération

6.1 Cet article concerne globalement les surcoûts liés à la régénération de la ligne nouvelle dont la consistance est décrite dans la Convention de financement, soit les postes suivants:

- la régénération de la voie ;
- la régénération de la signalisation ;
- la régénération de la caténaire.

Ainsi que la portion de ligne reliant Besançon – Viotte à la gare de Besançon-TGV.

6.2 Sur le champ défini en 6.1 de la présente Annexe, les coûts, la nature et les quantités correspondantes (linéaire de rail par exemple) seront comptabilisés par RFF. A chaque rendez-vous, le calcul de l'équivalent participation (comme défini à l'article 3.1 de la présente Annexe) sera effectué.

On comparera avec les montants correspondant à l'impact de ces mêmes travaux dans l'évaluation qui a été faite de la participation de RFF, hors prime de risque, indépendamment d'un décalage de date entre la prévision et la réalisation puisqu'il s'agit de sommes actualisées. Le détail des plans de régénération et des montants correspondants est donné ci-après.

Le cas échéant, et si la demande en était formulée, RFF est tenu de faire certifier les coûts comptabilisés au titre du présent article de la présente Annexe par ses Commissaires aux comptes.

a) Travaux de renouvellement hors Besançon-Viotte – Besançon TGV

La troisième colonne du tableau suivant exprime pour chaque poste de renouvellement pris en compte (voie, caténaire et signalisation), **le coût unitaire au km de voie exprimé en équivalent participation** afin de pouvoir déterminer le montant en équivalent participation de chacun de ces postes en fonction du linéaire de voie effectivement renouvelé.

Concernant la régénération de la voie seule, il est important de noter qu'il a été pris l'hypothèse qu'un tiers du ballast n'était pas relevable et qu'il devait donc être remplacé à un coût de l'ordre de 4 fois supérieur à celui de l'opération de relevage.

ANNEXE 6 : ECHEANCIER PREVISIONNEL INDICATIF DES APPELS DE FONDS

Echéancier indicatif des appels de fonds RFF en euros courants

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

ANNEXE 7
CALCUL DES PROVISIONS FORFAITAIRES

	<i>M€ courants</i>	<i>Avance forfaitaire (2% en M€)</i>
Alsace		
Conseil régional	104,7	2,094
Conseil général du Bas-Rhin	12,875	0,258
Communauté urbaine de Strasbourg	12,875	0,258
<i>Sous-total Bas-Rhin</i>	<i>25,75</i>	<i>0,52</i>
Conseil général du Haut-Rhin	53,175	1,064
Agglomération de Mulhouse	15,450	0,309
Ville de Colmar	6,950	0,139
<i>Sous-total Haut-Rhin</i>	<i>75,575</i>	<i>1,512</i>
Total Alsace	206	4
Franche Comté		
Conseil régional	189,6	3,792
Conseil général du Doubs	39,0	0,780
Conseil général de la Haute-Saône	17,1	0,342
Territoire de Belfort	25,5	0,510
<i>Sous-total Conseils généraux</i>	<i>81,6</i>	<i>1,6</i>
Communauté d'agglomération de Besançon	13,2	0,264
Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard	9,217	0,184
Communauté d'agglomération belfortaine	9,217	0,184
<i>Sous-total Communautés d'agglomération</i>	<i>31,6</i>	<i>0,6</i>
Tranche Conditionnelle	<i>13,3</i>	
Total Franche-Comté	316	6
Bourgogne		
Conseil régional	68,1	1,362
Conseil général de la Côte d'Or	31,4	0,629
Communauté d'agglomération de Dijon	31,4	0,629
Total Bourgogne	131	3
Etat (AFITF)	751	15
Suisse	66	0
Europe	200	0