

BRANCHE « EST » DE LA LIGNE FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE RHIN-RHÔNE

PROTOCOLE D'INTENTION POUR LA RÉALISATION ET LE FINANCEMENT DE LA SECONDE PHASE



**BRANCHE « EST » DE LA LIGNE FERROVIAIRE
À GRANDE VITESSE RHIN-RHÔNE**

**PROTOCOLE D'INTENTION
POUR LA RÉALISATION ET LE FINANCEMENT
DE LA SECONDE PHASE**

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

Entre les soussignés :

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

Réseau ferré de France (RFF), représenté par son président, Monsieur Hubert DU MESNIL,

Le Conseil régional d'Alsace, représenté par son président, Monsieur Philippe RICHERT,

Le Conseil général du Haut-Rhin, représenté par son président, Monsieur Charles BUTTNER,

Le Conseil général du Bas-Rhin, représenté par son président, Monsieur Guy-Dominique KENNEL,

Mulhouse Alsace Agglomération, représentée par son président, Monsieur Jean-Marie BOCKEL,

La Communauté d'agglomération de Colmar, représentée par son président, Monsieur Gilbert MEYER,

La Communauté urbaine de Strasbourg, représentée par son président, Monsieur Jacques BIGOT,

Le Conseil régional de Franche-Comté, représenté par sa présidente, Madame Marie-Guite DUFAY,

Le Conseil général du Doubs, représenté par son président, Monsieur Claude JEANNEROT,

Le Conseil général de la Haute-Saône, représenté par son président, Monsieur Yves KRATTINGER,

Le Conseil général du Territoire de Belfort, représenté par son président, Monsieur Yves ACKERMANN,

La Communauté d'agglomération du Grand Besançon, représentée par son président, Monsieur Jean-Louis FOUSSERET,

La Communauté de l'agglomération Belfortaine, représentée par son président, Monsieur Étienne BUTZBACH,

La Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard, représentée par son président, Monsieur Pierre MOSCOVICI,

Le Conseil régional de Bourgogne, représenté par son président, Monsieur François PATRIAT,

Le Conseil général de la Côte d'Or, représenté par son président, Monsieur François SAUVADET,

La Communauté de l'agglomération dijonnaise, représentée par son président, Monsieur François REBSAMEN,

*
* *

Préambule

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*
* *

Article 1 : objet du protocole

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

Article 2 : consistance des travaux

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 4 : coût et conduite du projet

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

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

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

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

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

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

Article 5 : convention de financement

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

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

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

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

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

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

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

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

Les Régions Alsace, Franche-Comté et Bourgogne se sont mises d'accord sur un pacte pour la réalisation de cette seconde phase. Les clés de financement pour la seconde phase s'établissent ainsi à 53 % pour les collectivités alsaciennes, 20 % pour les collectivités bourguignonnes et 27 % pour les collectivités franc-comtoises. Une éventuelle contribution de la Région Rhône-Alpes ou

d'autres partenaires, attendue par les trois Régions, viendra en déduction de la part « collectivités locales »; la clé de répartition entre les trois régions territorialement concernées restant inchangée.

Article 6 : contribution de RFF

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

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

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

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

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

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

Article 7 : Position des collectivités locales signataires

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

Fait à

le,

La Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement,

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Le Ministre chargé des Transports,

Thierry MARIANI

Le Président de Réseau ferré de France (RFF),

Hubert DU MESNIL

Le Président du Conseil régional d'Alsace,

Philippe RICHERT

La Présidente du Conseil régional de Franche-Comté,

Marie-Guite DUFAY

Le Président du Conseil régional de Bourgogne,

François PATRIAT

Le Président du Conseil général du Haut-Rhin,

Charles BUTTNER

Le Président du Conseil général du Bas-Rhin,

Guy-Dominique KENNEL

Le Président de Mulhouse Alsace Agglomération,

Jean-Marie BOCKEL

Le Président de la Communauté d'agglomération de Colmar,

Gilbert MEYER

Le Président de la Communauté urbaine de
Strasbourg,

Jacques BIGOT

Le Président du Conseil général du Doubs,

Claude JEANNEROT

Le Président du Conseil général
de la Haute-Saône,

Yves KRATTINGER

Le Président du Conseil général
du Territoire de Belfort,

Yves ACKERMANN

Le Président de la Communauté d'agglomération
du Grand Besançon,

Jean-Louis FOUSSERET

Le Président de la Communauté de
l'agglomération Belfortaine,

Étienne BUTZBACH

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

Pierre MOSCOVICI

Le Président du Conseil général de la Côte d'Or,

François SAUVADET

Le Président de la Communauté de
l'agglomération dijonnaise,

Pour le président

François REBSAMEN