

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

----- EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE -----

Séance du 16 janvier 2009
(convocation du 6 janvier 2009)

Aujourd'hui Vendredi Seize Janvier Deux Mil Neuf à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Vincent FELTESSE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. DAVID Alain, M. CAZABONNE Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GAÜZERE Jean-Marc, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. OLIVIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. ROSSIGNOL Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme DE FRANCOIS Béatrice, Mme LACUEY Conchita, M. SOUBABERE Pierre, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, M. BRUGERE Nicolas, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, M. DELAUX Stéphan, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. DUPOUY Alain, M. EGRON Jean-François, Mlle EL KHADIR Samira, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FAYET Guy, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JOUBERT Jacques, M. JUNCA Bernard, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, M. LOTHAIRE Pierre, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MILLET Thierry, M. MOGA Alain, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PAILLART Vincent, M. PALAU Jean-Charles, Mme PARCELIER Muriel, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RAYNAUD Jacques, M. REIFFERS Josy, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, M. ROUYEYRE Matthieu, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOLET Thierry, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. BOBET Patrick à M. JUNCA Bernard
Mme BOST Christine à M. FELTESSE Vincent à cpter de 12 h 15
M. CAZABONNE Didier à M. CAZABONNE Alain
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. DUPRAT Christophe à cpter de 11 h 50
Mme FAYET Véronique à Mme LIRE Marie-Françoise à cpter de 12 h 20
M. FLORIAN Nicolas à M. POIGNONEC Michel
M. GAUTE Jean-Michel à M. SOLARI Joël
M. GELLE Thierry à M. GARNIER Jean-Paul à cpter de 13 h 00
M. LAMAISON Serge à M. FREYGEFOND Ludovic à cpter de 12 h 40
M. PIERRE Maurice à M. SOUBABERE Pierre à cpter de 12 h 40
M. PUJOL Patrick à M. SOUBIRAN Claude à cpter de 12 h 50
M. SAINTE MARIE Michel à M. BAUDRY Claude jusqu'à 10 h 00 puis à M. TRIJOLET Thierry à cpter de 12 h 40
M. TOUZEAU Jean à M. TURON Jean-Pierre à cpter de 12 h 15
Mme LACUEY Conchita à Mme Cartron Françoise à cpter de 12 h 25
M. MAURRAS Franck à M. HERITIE Michel
M. BAUDRY Claude à M. CHARRIER Alain à cpter de 12 h 30
Mme. BREZILLON Anne à Mme. PIAZZA Arielle
M. CAZENAVE Charles à M. GAÜZERE Jean-Marc
Mlle. COUTANCEAU Emilie à M. DOUGADOS Daniel
M. COUTURIER Jean-Louis à Mme LACUEY Conchita jusqu'à 12 h 25 puis à Mme FAORO Michèle à cpter de 12 h 25

M. DAVID Yohan à Mme COLLET Brigitte jusqu'à 12 h 50 puis à M. BONNIN Jean-Jacques à cpter 12 h 50
Mme. DELATTRE Nathalie à M. DUCHENE Michel
Mlle. DELTIMPLE Nathalie à M. MOULINIER Maxime
Mme DESSERTINE Laurence à M. BOUSQUET Ludovic à cpter de 12 h 20
Mme. DUBOURG-LAVROFF Sonia à M. DUCASSOU Dominique
Mme EL KHADIR Samira à M. BENOIT Jean -Jacques à cpter de 12 h 15
M. FAYET Guy à M. PUJOL Patrick jusqu'à 12 h 50 puis à M. RAYNAL Franck à cpter de 12 h 50
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. DUBOS Gérard jusqu'à 9 h 50
Mme LAURENT Wanda à M. DUPOUY Alain à cpter de 12 h 00
M. MANGON Jacques à Mme BONNEFOY Christine à cpter de 12 h 50
M. MERCIER Michel à M. RAYNAUD Jacques jusqu'à 12 h 15 puis à M. RESPAUD Jacques à cpter de 12 h 15
M. PALAU Jean-Charles à Mme PARCELIER Muriel à cpter de 11 h 00
M. RAYNAUD Jacques à M. PAILLART Vincent à cpter de 12 h 15
M. REIFFERS Josy à M. JUPPE Alain à cpter de 10 h 20
Mme. SAINT-ORICE Nicole à M. ROBERT Fabien
M. SENE Malick à M. DAVID Alain
Mme TOUTON Elisabeth à Mme WALRYCK Anne à cpter de 11 h 50

EXCUSE : M. DELAUX Stéphan

LA SEANCE EST OUVERTE

Ligne LGV Sud Europe Atlantique

Protocole d'intention pour le financement de la réalisation de la ligne ferroviaire Tours / Bordeaux, Bordeaux / Espagne et Bordeaux / Toulouse

Monsieur HERITIE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Le projet de LGV Sud Europe Atlantique consiste en la réalisation de lignes nouvelles à grande vitesse dédiée aux voyageurs dont un premier tronçon entre Tours et Bordeaux, projet essentiel pour le développement économique régional, qui permettra de mettre Bordeaux à 2h30 de Paris en 2013 et à 2h10 en 2015.

A plusieurs reprises, notamment dans sa délibération du 22 Décembre 2006, la Communauté Urbaine de Bordeaux a affirmé :

- * la nécessité du développement du trafic ferroviaire sur l'axe Sud Atlantique, en particulier dans un objectif de transfert modal,

- * le caractère prioritaire du projet de LGV Bordeaux/Espagne,

et a donné un avis favorable au projet présenté, de réalisation, d'une part de la branche vers l'Espagne, et d'autre part de la desserte de Toulouse et de la Méditerranée.

De même, notre Etablissement Public s'est toujours fortement engagé sur ce dossier, apportant par exemple sa contribution aux travaux de résorption du bouchon ferroviaire et acceptant récemment, par délibération du 22 Février 2008, de participer, à hauteur de 2 300 000 €, au financement des acquisitions foncières d'opportunité.

Lors des réunions organisées par le secrétaire d'Etat chargé des transports, les 30 juillet et 29 septembre 2008, il a été présenté un projet de protocole d'intention relatif à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA).

Ce projet de protocole a soulevé un certain nombre de remarques de la part des collectivités sur les points suivants :

- interrogation quant à la globalisation de l'engagement sur la réalisation des trois tronçons :
 - Tours – Bordeaux
 - Bordeaux – Espagne
 - Bordeaux – Toulouse
- qui bien que présentant un intérêt global incontournable du projet, les trois tronçons regroupés conduisent à un besoin de financement particulièrement élevé (de l'ordre de 14 milliards d'euros).

Pour la CUB :

- demande de signature d'un engagement sur un pourcentage de participation important sans indication des montants estimés à terme,
- à l'issue d'un examen en Bureau en date du 18 septembre dernier, la Communauté urbaine de Bordeaux a fait part de son accord sur le projet assorti de réserves sur :
 - demande financements complémentaires de la part de RFF, du délégataire et de l'Europe,
 - un engagement ferme sur le délai de réalisation de la ligne Bordeaux/Tours,
 - la présentation des modalités de calcul des prévisions de trafic et instauration du principe d'un retour à bonne fortune pour les Collectivités au prorata de leurs investissements,
 - la mise en place d'un observatoire des retours fiscaux du projet pour l'ensemble des communautés et communes de l'aire urbaine,
 - La Communauté urbaine de Bordeaux assume le portage financier de la part de financement intéressant l'aire urbaine. Au vu des résultats de l'observatoire des retours fiscaux et si ces derniers font apparaître des impacts positifs sur les recettes fiscales perçues (foncier bâti, taxe professionnelle) par les collectivités et notre établissement public, il pourrait être envisagé, selon des modalités à définir, que le surcroît de recettes ainsi perçues puisse être en tout ou partie reversé à la Communauté urbaine de Bordeaux.
 - des précisions sur les modalités de calcul des contributions appelées,
 - le montant maximal de participation,
 - la garantie que ses propres projets de développement des accès à la Gare et du TCSP soient soutenus par l'Etat à la hauteur de ses attentes,
 - connaissance du montant financier estimé et non du seul pourcentage de participation attendue.

En outre, la Communauté urbaine de Bordeaux souligne que cet accord s'est établi sur la base d'un environnement fiscal et de compétences données. Les réformes évoquées pourraient remettre en cause la visibilité des ressources de la CUB et donc sa capacité de financement.

A la suite de ces remarques, une nouvelle réunion a été organisée à Bordeaux le 20 novembre 2008, au cours de laquelle a été présentée une nouvelle rédaction du protocole avec quelques amendements résultant des demandes formulées.

Il faut ainsi noter :

- l'intégration d'un tronçon Poitiers – Limoges et des études complémentaires de la desserte d'Agen, de Montauban et de Mont de Marsan,
- le rappel des financements assurés hors de ce protocole mais accompagnant le projet LGV SEA relatifs à la 1^{ère} phase de la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux et des études préalables de la mise à 4 voies de la ligne entre Toulouse et Saint Jory,
- l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre,
- que les montants prévisionnels de participation des gestionnaires d'infrastructures RFF et son éventuel partenaire privé, seront précisés au fur et à mesure des stades ultérieurs des études,
- que les participations définitives de RFF seront calculées conformément à ses statuts,
- que les montants de participation du partenaire privé éventuel seront connus à l'issue de la procédure de dévolution du contrat,
- que le montant des contributions à verser par les collectivités territoriales sera affecté selon des clés de répartition définies ultérieurement,
- que l'Etat étudiera des mécanismes financiers permettant aux collectivités territoriales qui le souhaitent, de répartir la charge de leur contribution sur une longue période, tout en respectant les calendriers de versement fixés par convention de financement.

Toutes les remarques mentionnées dans le courrier du 24 octobre 2008 n'ont donc pas à ce jour reçu de réponses. Cela ne contribue pas à placer la Communauté Urbaine de Bordeaux dans une position éclairée pour se prononcer.

Pour autant, la Communauté urbaine de Bordeaux est sollicitée à hauteur des montants ressortant du tableau suivant et une décision des Collectivités concernées est demandée en Janvier ou Février 2009.

Financement LGV Sud Europe Atlantique Participation Aquitaine et part CUB

		Coût global	Participation Aquitaine		Participation CUB	
			Montant	%	Montant	% de la part Aquitaine
LGV Tours Bordeaux		5644	800	14,19	128	16 %
LGV GPSO	Tronc commun Bordeaux Sud Gironde	954	79	8,31	11	13,9 %
	Sud Gironde ⇒ Toulouse	2557	134	5,25	25	18,65 %
	Sud Gironde ⇒ Section internationale	2666	614	23,03	65	10,6 %
	Section internationale	790	0	-	0	-

Sommes indicatives en M€ valeur juin 2006

Le PPI 2009/2013 a provisionné une somme de 85 150 000 € répartie de la manière suivante :

- * 2009 : 2 830 000 €
- * 2010 : 11 700 000 €
- * 2011 : 18 140 000 €
- * 2012 : 23 430 000 €
- * 2013 : 29 050 000 €

Ces provisions ne couvrent pas la totalité des montants très lourds demandés par l'Etat à la CUB. Il convient donc de poursuivre les discussions avec l'Etat pour obtenir les réponses aux questions posées.

Toutefois, dans un souci de ne pas retarder la réalisation urgente de la 1^{ère} phase du projet concernant Tours Bordeaux, il vous est proposé, Mesdames, Messieurs, si tel est votre avis, de bien vouloir :

- s'associer aux remarques formulées par les autres collectivités territoriales,
- confirmer le financement de la première phase Tours/Bordeaux par son inscription au PPI 2009/2013,
- autoriser Monsieur le Président à signer :
 - le protocole d'intention ci-joint, sous réserves :
 - que toutes les remarques formulées par la Communauté urbaine de Bordeaux seront prises en considération,
 - qu'il s'agit bien d'un principe de répartition financière ultérieurement mis au point par des conventions spécifiques en intégrant les sommes déjà engagées et versées dans le cadre de ce projet,
 - tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Le groupe des élus communistes et apparentés vote contre.

MM. PUJOL, POIGNONEC, FLORIAN et FAYET Guy votent contre.

Le groupe des Verts s'abstient.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 16 janvier 2009,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

**REÇU EN PRÉFECTURE LE
30 JANVIER 2009**

PUBLIÉ LE : 30 JANVIER 2009

M. MICHEL HERITIE

Bordeaux, le 17 JUIN 2009

Monsieur François FILLON
Premier ministre

Hôtel de Matignon
57, rue de Varenne

75700 Paris

Monsieur le Premier ministre,

La Ligne à Grande Vitesse Sud-Europe-Atlantique revêt un intérêt majeur pour le développement du Sud-Ouest de la France et de l'Europe. Les atouts que rassemble la LGV SEA sur le plan de la réduction des gaz à effet de serre, de la cohésion territoriale et du développement économique du Sud-Ouest de l'Europe ne sont plus à démontrer, et ont permis à ce projet d'être conforté par son inscription comme projet prioritaire dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, et dans les Réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) par l'Union européenne.

Le débat public sur le projet Bordeaux - Espagne mené en 2006 a conduit RFF et l'Etat en mars 2007 à une décision confirmant la priorité à donner au transport ferroviaire dans une perspective de développement durable et de limitation des gaz à effet de serre, afin :

- de permettre le transfert modal d'une partie du transport de marchandises vers le ferroviaire,
- d'améliorer l'accessibilité du Sud de l'Aquitaine et d'offrir une continuité entre les réseaux ferroviaires français et espagnol à grande vitesse,
- de favoriser le développement des transports régionaux de voyageurs.

Le débat a en outre permis de préciser la perspective de saturation de la ligne existante à deux voies, et de montrer la nécessité de prévoir deux voies supplémentaires entre Bordeaux et la frontière espagnole. Il a abouti à la décision de réaliser les travaux d'amélioration de la capacité de la ligne existante et de poursuivre les études pour pouvoir mettre en service, lorsque la ligne existante à deux voies sera saturée, une ligne nouvelle à deux voies entre Bordeaux et l'Espagne.

Dès le débat public, les différents acteurs ont rappelé les précautions à prendre concernant la préservation de l'environnement, la concertation des populations et l'adaptation du dimensionnement des infrastructures aux besoins. Ces précautions ont été particulièrement réaffirmées pour la section Dax – frontière espagnole.

Comme vous le savez, des projets de cette ampleur nécessitent de très nombreuses années d'études : il est donc indispensable d'anticiper et de lancer immédiatement les études jusqu'à un stade permettant une réservation de l'emprise, de façon à ce que les travaux puissent être lancés lorsque les trafics seront confirmés, notamment pour la partie basque.

Cette volonté de poursuivre les études a été clairement confirmée dans le « Protocole d'intention pour la réalisation de la ligne à Grande Vitesse Sud-Europe-Atlantique », qui rappelle les engagements pris par l'Etat et RFF le 25 janvier 2007 d'accélérer les études des

Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) de manière à lancer l'enquête publique à l'horizon du printemps 2011 pour un début des travaux envisageables à l'horizon 2013 pour les liaisons Bordeaux - Espagne et Bordeaux - Toulouse.

Aujourd'hui, le Gouvernement demande aux collectivités de délibérer à nouveau sur la base de ce même protocole sans émettre la moindre réserve, dans l'attente de quoi il suspend les procédures d'appel d'offre sur Bordeaux - Tours.

Or, le plan de financement global de la LGV Tours Bordeaux ne pourra être finalisé qu'une fois connu le résultat de la mise en compétition des concessionnaires. Aujourd'hui, selon Monsieur le secrétaire d'Etat au Transport, il manquerait moins de 200M€ sur les 1400M€ demandés soit moins de 15% sur les contributions des collectivités. La chute des prix dans le BTP, la possibilité d'optimiser le projet qui serait plus rentable que prévu ou encore l'enveloppe attendue sur les fonds européens dans le cadre du plan de relance doivent permettre d'arriver fin 2009 à un accord sur la convention de financement qui est, nous en sommes tous conscients, le préalable à toute signature du contrat de concession.

Nous vous rappelons que jamais aucune collectivité en France n'a dû s'engager financièrement sur un projet comme GPSO au niveau d'études aussi sommaires que celles issues du débat public où ni le tracé, ni les dessertes en terme de localisation de gares TGV ou encore de fréquence de TGV, ni a fortiori le coût du projet et la part d'autofinancement n'est encore déterminée autrement « qu'à dire d'expert ». Et malgré ces incertitudes, afin de montrer leur totale détermination, la quasi totalité des collectivités d'Aquitaine ont répondu positivement à la demande de financement de la LGV Tours-Bordeaux, tout en se permettant d'émettre des réserves de bon sens sur la partie GPSO : ces réserves portent majoritairement sur les modalités de desserte de leur territoire par la ligne nouvelle. Elles pourraient facilement être levées d'ici fin 2009, une fois connu le résultat des premières études de trafic et déterminé le fuseau de 1000 m, la localisation des gares, et les éléments nécessaires au lancement d'un débat public sur la desserte du Béarn et de la Bigorre. Bien évidemment, ceci ne pourra être possible que si les engagements pris en terme de délais sont respectés.

A ce jour, les études et la concertation sur le périmètre d'étude ont débuté pour les tronçons Bordeaux - Agen, Bordeaux - Dax et Agen - Toulouse, alors qu'elles n'ont toujours pas débuté sur le tronçon Dax - frontière espagnole, contrairement aux engagements pris, mettant ainsi en péril toute la LGV Sud-Europe-Atlantique et notamment l'attribution de crédits RTE-T par la Commission européenne aussi bien sur la section Tours-Bordeaux que sur sa poursuite jusqu'en Espagne. Nous vous vous rappelons en effet que votre gouvernement s'est engagé à obtenir, dans le cadre du plan de relance européen, des crédits complémentaires sur le tronçon Tours - Bordeaux, obtention de financement conditionnée d'une part au démarrage des travaux au plus tard en 2010, d'autre part à l'assurance que ce projet est réellement transeuropéen et se raccordera à l'Y basque actuellement en construction côté espagnol.

Dans le respect du calendrier sur lequel l'ensemble des parties s'est entendu, et alors que ce projet présente tous les atouts pour mobiliser des financements européens, nous tenons à manifester notre totale incompréhension devant les blocages que la LGV SEA subit à la fois sur Bordeaux - Tours et sur Bordeaux - Espagne.

Aussi Monsieur le Premier ministre, nous vous demandons solennellement de tout mettre en œuvre pour que les engagements mutuels que nous avons pris, notamment en termes de calendrier, soient respectés, que la dernière phase de mise en compétition des

concessionnaires sur la LGV Tours - Bordeaux soit immédiatement lancée et que les études et la concertation soient poursuivies depuis Bordeaux jusqu'à la frontière espagnole.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Alain ROUSSET, Président du Conseil Régional d'Aquitaine

Jean-Louis CARRERE, Premier Vice-Président du Conseil Régional d'Aquitaine, Sénateur des Landes

Pierre CAMANI, Président du Conseil Général de Lot-et-Garonne

Bernard CAZEAU, Président du Conseil Général de la Dordogne

Henri EMMANUELLI, Président du Conseil Général des Landes

Philippe MADRELLE, Président du Conseil Général de la Gironde

Jacques ANTHIAN, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax

Claude BERIT-DEBAT, Président de la Communauté d'Agglomération Périgourdine, Sénateur-Maire de Chancelade

Gilbert MITTERRAND, Président de la Communauté des Communes du Libournais, Maire de Libourne

Vincent FELTESSE, Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux

Jean-Pierre JULLIAN, Président de la Communauté d'Agglomération du Marsan

Béatrice PATRIE, Députée Européenne

Gilles SAVARY, Député Européen

Gabriel BELLOCQ, Maire de Dax

Geneviève DARRIEUSSECQ, Maire de Mont-de-Marsan

Jean ESPILONDO, Maire d'Anglet

Michel MOYRAND, Maire de Périgueux

Jérôme CAHUZAC, Député-Maire de Villeneuve-sur-Lot

François DELUGA, Député-Maire du Teich

Jean-Pierre DUFAU, Député-Maire de Capbreton

Jean GRENET, Député-Maire de Bayonne

David HABIB, Député-Maire de Mourenx

Conchita LACUEY, Députée-Maire de Floirac

Martine LIGNIERES-CASSOU, Députée-Maire de Pau

Germinal PEIRO, Député-Maire de Castelnau-la-Chapelle

Philippe PLISSON, Député-Maire de Saint-Caprais de Blaye

Michel SAINTE-MARIE, Député-Maire de Mérignac

Pascal DEGUILHEM, Député de la Dordogne

Michèle DELAUNAY, Députée de la Gironde

Martine FAURE, Députée de la Gironde

Pascale GOT, Députée de la Gironde

Colette LANGLANDE, Députée de la Dordogne

Alain VIDALIES, Député des Landes

Didier BOROTRA, Sénateur-Maire de Biarritz

Françoise CARTRON, Sénatrice-Maire d'Artigues-près-de-Bordeaux

Alain ANZIANI, Sénateur de la Gironde

Annie JARRAUD-VERGNOLLE, Sénatrice des Pyrénées-Atlantiques

Philippe LABEYRIE, Sénateur des Landes

n° 015/2009

25 MAI 2009
P. B. H.
(lex CAB+DG)

Département Courrier
Enregistrement N°
2009 ... 2709



PREFECTURE DE LA REGION AQUITAINE
N° : 147
DATE : 19 MAI 2009
DDUP ☐ DDOA ☐ Bordeaux, le 15 MAI 2009
DDU ☒ DDEU ☐
DDG ☐ Pôle :
Autre :
☐ Réponse ☐ Avis ☐ Attribution ☐ Réunion
+ F. NOUETTE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL
POUR LES AFFAIRES RÉGIONALES

Affaire suivie par Serge GOÉNAGA
Chargé de mission
☎ 05.56.90.65.11 - ☎ 05 56 90 65 00
✉ serge.goenaga@aquitaine.pref.gouv.fr



LE PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE,
PRÉFET DE LA GIRONDE

à
Monsieur le Président
de la Communauté urbaine de Bordeaux

Objet : Protocole d'intention pour la réalisation de la LGV.SEA.

Réf. : Délibération du Conseil de Communauté en date du 16 janvier 2009

Un protocole d'intention global entre l'État, Réseau ferré de France (RFF) et les collectivités territoriales appelées à contribuer au financement des projets de lignes à grande vitesse Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne et Poitiers-Limoges a été soumis le 2 décembre 2008 aux 58 collectivités territoriales concernées par ces projets.

Les délibérations des collectivités n'ont permis de rassembler, sur la branche centrale Tours-Bordeaux, qu'une partie des engagements attendus, certains engagements conditionnels ne permettant pas de garantir un financement complet du projet.

Dans ces conditions le Premier Ministre n'a pas estimé possible que RFF engage le 2^{ème} tour liant de l'appel d'offres dans le cadre de la procédure de mise en concession du projet d'infrastructure le plus important issu du Grenelle de l'environnement.

Pour autant, le projet de ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux est un projet ferroviaire prioritaire pour le Gouvernement dont les travaux doivent débuter dans les deux ans comme l'a souhaité le Président de la République.

Pour permettre au Gouvernement d'autoriser RFF à lancer à l'automne le 2^{ème} tour de l'appel d'offres, il convient que les collectivités concernées expriment un engagement sans réserve conditionnelle sur le protocole d'intention.

Dans sa délibération du 16 janvier 2009, le Conseil de Communauté vous a autorisé à signer le protocole "sous réserves que toutes les remarques formulées par la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) seront prises en considération et qu'il s'agit bien d'un principe de répartition financière ultérieurement mis au point par des conventions spécifiques en intégrant les sommes déjà engagées et versées dans le cadre de ce projet".

Je connais votre engagement constant en faveur de ce projet, qui se traduit notamment par l'inscription de 85,15 millions d'euros dans le programme pluriannuel d'investissements 2009-2013 de la CUB, pour la ligne nouvelle Tours-Bordeaux. J'ai noté que votre collectivité a l'intention d'inscrire en fin d'année à son plan pluriannuel d'investissement spécifique pour les grands projets, qui portera sur une période de 10 ans, la totalité de la somme qui lui est demandée, soit, aux conditions économiques de juin 2006 et sur la base des estimations disponibles pour l'instant, d'une part 15,11 % de la part des collectivités d'Aquitaine au financement du tronçon commun Tours - Bordeaux (estimés à 153,1 M€) et d'autre part 14,27 %, 18,24 % et 12,36 % de cette même part respectivement pour les sections comprises entre Bordeaux et le Sud-Gironde, le Sud-Gironde et Toulouse et le Sud-Gironde et la section internationale au Pays basque (le tout étant estimé pour l'heure à 102,3 M€).

Je souhaite vous apporter les précisions suivantes concernant un certain nombre d'attentes que votre assemblée a exprimées dans sa délibération du 26 mars dernier.

Je vous confirme tout d'abord qu'un financement "plan de relance" a été retenu par l'Etat pour les dépenses relatives à la 2^{ème} phase du bouchon ferroviaire de Bordeaux susceptibles d'être engagés avant la mi 2010, et que l'Etat présente une demande de financement à la Commission Européenne dans le cadre du plan de relance européen (appel à projets RTE-T).

Les articles 6 et 7 du protocole m'apparaissent répondre à votre souci de voir préciser par une convention de financement ultérieure les principes de répartition du protocole. Celle-ci sera élaborée par la mission spécifique de concertation avec les collectivités territoriales.

Vous savez que les participations des différents cofinanceurs ne peuvent, dans le protocole d'intention, être exprimées qu'en part relative des financements publics nécessaires à la réalisation de ces projets : s'agissant du tronçon central Tours-Bordeaux, le besoin de subvention du concessionnaire ne sera définitivement connu qu'à l'issue de la procédure de dévolution du contrat de concession et, s'agissant des Grands projets du Sud-Ouest (GPSO), les coûts des projets et les montants prévisionnels de participation des gestionnaires d'infrastructures ne pourront être estimés de manière plus précise qu'à la fin 2009 après le choix du tracé optionnel en Sud-Gironde.

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) du 2 février 2009, consacré au plan de relance de l'économie, a annoncé que 7 milliards d'euros seront mobilisés sous forme de prêts de la Caisse des Dépôts et Consignations aux collectivités territoriales pour la réalisation d'infrastructures de transports dont la LGV Sud-Europe Atlantique sur une durée pouvant aller jusqu'à 50 ans au taux du livret A + 1 % dans la limite de 50 % des subventions d'investissement que les collectivités locales verseront au projet.

L'article 5 du protocole indique que les collectivités territoriales de chaque région conservent la faculté de s'accorder sur une répartition infrarégionale différente de celle proposée. A cet égard, les services de l'Etat sont disponibles pour fournir les données qui vous permettront d'envisager une répartition infra communautaire de la part de financement de la CUB.

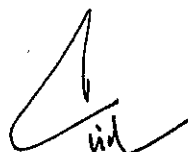
Concernant l'approche globale mise en oeuvre par la CUB pour accompagner au mieux l'arrivée de la LGV dans l'agglomération, la préfiguration d'une opération d'intérêt national est engagée et le développement des transports en commun en site propre a été soutenu dans le cadre de l'appel à projets sur les transports urbains hors Île-de-France à hauteur de 42,6 millions d'euros comme le ministre d'Etat, M. Jean-Louis Borloo, vous en a informé par lettre du 12 mai dernier. Vous aurez noté également que l'Etat est d'ores et déjà disposé à accompagner le projet de tram-train du Médoc, à présenter au deuxième appel à projets qui sera lancé par le Gouvernement l'année prochaine.

Enfin, la décision annoncée par Mme Valérie Pécresse, Ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche, de retenir le projet de la CUB dans le cadre de son plan Campus et de le doter en capital d'un montant de 475 M€ dont les intérêts en financeront les actions, montre l'attention que l'État porte à un partenariat large avec l'agglomération bordelaise, partenariat dans lequel s'inscrit votre participation au projet de LGV SEA et de GPSO, dont l'agglomération bordelaise en constitue le point nodal.

Souhaitant que ces éléments répondent aux principales attentes manifestées par votre collectivité, je vous serais obligé de m'indiquer explicitement la levée de vos réserves si elles se rapportent au tronçon central Tours-Bordeaux du projet, et s'il devait en rester concernant les GPSO, de les requalifier en observations pour vous permettre de signer le protocole d'intention avant le 15 juillet, dans un calendrier qui ne compromette pas la bonne suite de ce grand projet.

J'adresse une demande de même nature aux collectivités territoriales d'Aquitaine qui ont conditionné leur signature à la levée de réserves.

Le Préfet de la région,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Francis IDRAC', written in a cursive style.

Francis IDRAC

République Française

COMMUNAUTE URBAINE
DE BORDEAUX

05 DEC. 2008

CABINET DU PRÉSIDENT

*Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable
et de l'Aménagement du territoire*

Le Secrétaire d'Etat chargé des Transports

Paris, le - 1 DEC. 2008

Réf : D08020289

6.4.205 / 105

Monsieur le Président,

J'ai réuni, le 20 novembre 2008 à Bordeaux, les collectivités territoriales concernées par le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique (LGV SEA), afin de poursuivre notre travail sur le protocole d'intention relatif à sa réalisation. Cette réunion faisait suite à nos précédentes rencontres des 30 juillet et 29 septembre dernier sur le même sujet.

Les interventions des représentants des collectivités territoriales, ainsi que les différents courriers adressés au Préfet de la région Aquitaine ou que j'ai directement reçus, ont permis de préciser un certain nombre de demandes d'ajustement du projet de protocole d'intention qui vous était soumis.

Sur ces bases, et comme je m'y suis engagé le 20 novembre dernier, vous voudrez bien trouver, joint au présent courrier, une nouvelle version du protocole d'intention. Cette version prend en compte les demandes d'amendements auxquelles il a été possible de répondre, tout en respectant les critères d'équité territoriale auxquels nous sommes particulièrement attachés.

Afin de pouvoir signer ce protocole d'intention dans les meilleurs délais, il est nécessaire, comme nous l'avons évoqué ensemble lors de la réunion du 20 novembre, que cette nouvelle version du protocole d'intention soit soumise, dans toute la mesure du possible, à la délibération de votre assemblée dans le courant du mois de décembre, et en tout état de cause avant la fin du mois de janvier 2009.

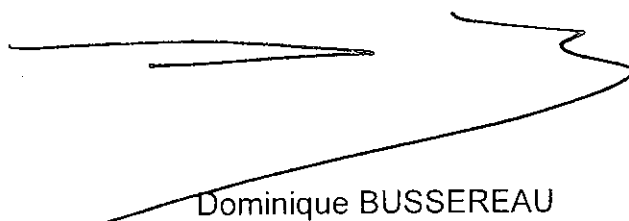
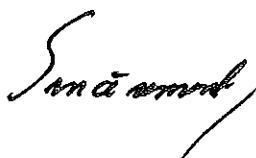
.../...

Monsieur Vincent FELTESSE
Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux
Hangar G2-Bassin à flot n°1
Quai Armand Lalande
BP 71
33041 BORDEAUX CEDEX

*Hôtel Le Play
40, rue du Bac - 75007 Paris*

Comme j'ai eu l'occasion de le rappeler lors de notre dernière réunion, il est indispensable de démontrer la volonté de l'ensemble des partenaires de réaliser ce projet. En particulier, cet engagement clair de l'Etat et de l'ensemble des collectivités locales, matérialisé par la signature du protocole d'intention, est une condition indispensable pour que les groupements candidats à cette concession soient convaincus de notre volonté commune de réaliser cette infrastructure. Toute incertitude pour les candidats ne manquerait pas de se traduire par une sous-optimisation des offres et, par conséquent, une augmentation des besoins en concours publics. Un retard dans la signature de ce protocole se traduirait désormais par un décalage dans le lancement du deuxième tour de l'appel d'offres et par conséquent, par un décalage de la mise en service de la ligne.

Confiant de la mobilisation de votre collectivité pour ce projet essentiel, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Dominique BUSSEREAU

PROTOCOLE D'INTENTION POUR LA REALISATION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE (LGV-SEA)

Entre les soussignés :

L'Etat, représenté par le Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire, Monsieur Jean-Louis BORLOO, et le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, Monsieur Dominique BUSSEAU,

Réseau ferré de France (RFF), Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC), immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le n° B. 412.280.737 (2002B08113), dont le siège est 92, Avenue de France, 75648 PARIS CEDEX 13, représenté par son Président, Monsieur Hubert DU MESNIL.

Les Conseils régionaux,

- **Le Conseil régional d'Aquitaine**, représenté par le Président du Conseil régional, Monsieur Alain ROUSSET, en application de ...,
- **Le Conseil régional de Midi-Pyrénées**, représenté par le Président du Conseil régional, Monsieur Martin MALVY, en application de ...,
- **Le Conseil régional de Poitou-Charentes**, représenté par la Présidente du Conseil régional, Madame Ségolène ROYAL, en application de ...,
- **Le Conseil régional du Limousin**, représenté par le Président du Conseil régional, Monsieur Jean-Paul DENANOT, en application de ...,
- **Le Conseil régional du Centre**, représenté par le Président du Conseil régional, Monsieur François BONNEAU, en application de ...,
- **Le Conseil régional de Languedoc-Roussillon**, représenté par le Président du Conseil régional, Monsieur Georges FRECHE, en application de ...,

Les Conseil généraux,

- **Le Conseil général de la Gironde**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Philippe MADRELLE, en application de ...,
- **Le Conseil général des Landes**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Henri EMMANUELLI, en application de ...,
- **Le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Jean CASTAINGS, en application de ...,
- **Le Conseil général de Lot-et-Garonne**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Pierre CAMANI, en application de ...,
- **Le Conseil général de la Dordogne**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Bernard CAZEAU, en application de ...,

- **Le Conseil général de la Haute-Garonne**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Pierre IZARD, en application de ...,
- **Le Conseil général des Hautes-Pyrénées**, représenté par la Présidente du Conseil général, Madame Josette DURRIEU, en application de ...,
- **Le Conseil général de Tarn-et-Garonne**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Jean-Michel BAYLET, en application de ...,
- **Le Conseil général du Gers**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Philippe MARTIN, en application de ...,
- **Le Conseil général de l'Aveyron**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Jean-Claude LUCHE, en application de ...,
- **Le Conseil général du Lot**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Gérard MIQUEL, en application de ...,
- **Le Conseil général de l'Ariège**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Augustin BONREPAUX, en application de ...,
- **Le Conseil général du Tarn**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Thierry CARCENAC, en application de ...,
- **Le Conseil général de la Vienne**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Claude BERTAUD, en application de ...,
- **Le Conseil général des Deux-Sèvres**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Éric GAUTIER, en application de ...,
- **Le Conseil général de la Charente-Maritime**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Dominique BUSSEAU, en application de ...,
- **Le Conseil général de la Charente**, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Michel BOUTANT, en application de ...,
- **Le Conseil général de la Haute-Vienne**, représenté par la Présidente du Conseil général, Madame Marie-Françoise PEROL-DUMONT, en application de ...,
- **Le Conseil général d'Indre-et-Loire**, représentée par la Présidente du Conseil général, Madame Claude ROIRON, en application de ...,

Les établissements publics de coopération intercommunale,

- **La Communauté urbaine de Bordeaux**, représentée par le Président de la Communauté urbaine, Monsieur Vincent FELTESSE, en application de ...,
- **La Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Yves FOULON, en application de ...,
- **La Communauté d'agglomération du Grand Dax**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jacques ANTHIAN, en application de ...,

- **La Communauté d'agglomération du Marsan**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jean-Pierre JULLIAN, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération de Pau Pyrénées**, représentée par la Présidente de la Communauté d'agglomération, Madame Martine LIGNIERES-CASSOU, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération Bayonne Anglet Biarritz**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jean GRENET, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération d'Agen**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jean DIONIS DU SEJOUR, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération du Grand Toulouse**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Pierre COHEN, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération du SICOVAL Sud-Est toulousain**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur François-Régis VALETTE, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération du Muretain**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur André MANDEMENT, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération du Grand Tarbes**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Gérard TREMEGE, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération du Pays de Montauban et des Trois Rivières** représentée par la Présidente de la Communauté d'agglomération, Madame Brigitte BAREGES, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération du Grand Rodez**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Ludovic MOULY, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération de l'Albigeois**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Philippe BONNECARRERE, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Pascal BUGIS, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération de Poitiers**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Alain CLAEYS, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération du Pays Chatelleraudais**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jean Pierre ABELIN, en application de ... ,
- **La Communauté d'agglomération de Niort**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Alain MATHIEU, en application de ... ,

- **La Communauté d'agglomération de la Rochelle**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Maxime BONO, en application de ...,
- **La Communauté d'agglomération de Royan Atlantique**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jean-Pierre TALLIEU, en application de ...,
- **La Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Bernard GRASSET, en application de ...,
- **La Communauté d'agglomération du Grand Angoulême**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Philippe LAVAUD, en application de ...,
- **La Communauté d'agglomération de Limoges Métropole**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Alain RODET, en application de ...,
- **La Communauté d'agglomération Tours Plus**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jean GERMAIN, en application de ...,
- **La Communauté de communes du Bassin d'Arcachon Nord**, représentée par le Président de la Communauté de communes, Monsieur Bruno LAFON, en application de ...,
- **La Communauté de communes du Libournais**, représentée par le Président de la Communauté de communes, Monsieur Gilbert MITTERRAND, en application de ...,
- **La Communauté de communes du Sud Pays Basque**, représentée par le Président de la Communauté de communes, Monsieur Michel HIRIART, en application de ...,
- **La Communauté de communes du Grand Auch**, représentée par le Président de la Communauté de communes, Monsieur Franck MONTAUGE, en application de ...,
- **La Communauté de communes du Pays de Cahors**, représentée par le Président de la Communauté de communes, Monsieur Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE, en application de ...,
- **La Communauté de communes du Pays de Foix**, représentée par le Président de la Communauté de communes, Monsieur Jean-Christophe BONREPAUX, en application de ...,
- **La Communauté de communes du Pays de Pamiers**, représentée par le Président de la Communauté de communes, Monsieur André TRIGANO, en application de ...,
- **La Communauté de communes du Pays Santon**, représentée par le Président de la Communauté de communes, Monsieur Jean ROUGER, en application de ...,
- **La Communauté de communes de Cognac**, représentée par le Président de la Communauté de communes, Monsieur Robert RICHARD, en application de ...,

Préambule

Le Gouvernement, en conclusion du Grenelle de l'Environnement, a décidé que le maillage du territoire par des lignes ferrées à grande vitesse serait poursuivi, non seulement pour relier les capitales régionales à Paris, mais aussi pour les relier entre elles et assurer la connexion du réseau français au réseau européen.

Les projets de lignes nouvelles Tours – Bordeaux, Bordeaux – Toulouse, Bordeaux – Espagne et Poitiers – Limoges figurent à ce titre dans le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre de Grenelle de l'Environnement, adopté en première lecture par l'Assemblée nationale, le 21 octobre 2008.

*
**

La déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007 par le Ministre chargé des transports, les Présidents ou Vice-présidents des Conseils régionaux d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées et de Poitou-Charentes et le Président de Réseau ferré de France (RFF) avait défini le projet de LGV Sud – Europe – Atlantique (LGV SEA) comme un ensemble cohérent composé de trois branches qui intègre les liaisons Tours – Bordeaux, Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne. Elle avait également acté le principe d'une répartition à parts égales entre l'Etat, d'une part, et les collectivités territoriales concernées, d'autre part, des financements publics nécessaires pour le projet Tours-Bordeaux, une fois déduites les contributions de l'Union européenne. Elle avait enfin arrêté le principe d'accélérer les études pour les branches Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne de manière à lancer l'enquête publique à l'horizon du printemps 2011 pour un début des travaux envisageable à l'horizon 2013.

Le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges est complémentaire de ces trois branches de la LGV SEA, dont elle vient renforcer la pertinence dans une desserte large du Sud-Ouest. A ce titre, cette ligne nouvelle est reconnue comme une branche à part entière de la LGV SEA.

Enfin, le projet de loi de programme mentionné ci-dessus précise que la LGV SEA est un ensemble cohérent composé d'un tronçon central Tours-Bordeaux et des trois branches Bordeaux – Toulouse, Bordeaux – Espagne et Poitiers – Limoges.

*
**

Le tronçon central Tours – Bordeaux permettra un gain de temps significatif entre l'Ile-de-France et le Sud-Ouest, par exemple plus de 50 minutes entre Paris et Bordeaux ou Toulouse à une vitesse commerciale de 320 km/h, qui pourra être améliorée en fonction du matériel roulant utilisé et de la prise en compte de l'impact de l'amélioration de la vitesse commerciale sur l'équilibre économique du projet. La libération de capacités sur la ligne classique permettra également le développement du fret ferroviaire et des services ferroviaires régionaux de voyageurs.

La branche Bordeaux – Toulouse permettra le développement du trafic ferroviaire de voyageurs sur l'axe Méditerranée-Atlantique en améliorant notablement le temps de parcours entre les deux métropoles, en renforçant les liaisons régionales entre les agglomérations situées le long de l'itinéraire et en reliant Toulouse à Paris en trois heures.

La branche Bordeaux – Espagne s'accompagnera d'un gain d'une heure trente pour les liaisons à destination de l'Espagne et en provenance de Bordeaux ou au-delà; elle rendra possible, grâce à la libération de capacités sur la ligne actuelle, le transfert modal vers le mode ferroviaire d'une partie significative des transports de marchandises – notamment par les services de transport combiné et d'autoroute ferroviaire – ainsi que de voyageurs, l'amélioration de l'accessibilité du Sud et de l'Est de l'Aquitaine ainsi que du Sud-Ouest de Midi-Pyrénées, et la mise en œuvre d'une continuité des réseaux ferroviaires à grande vitesse entre le sud-ouest de la France et la péninsule ibérique. Elle favorisera en outre le développement des transports ferroviaires régionaux.

La branche Poitiers – Limoges permettra de relier Limoges à Paris en deux heures et Poitiers à Limoges en 45 minutes environ. Elle contribuera à l'amélioration des déplacements entre les territoires du Grand Centre Ouest et à leur ouverture sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, renforçant ainsi leur attractivité économique et leur ouverture sur le réseau de transport européen.

Le tronçon central Tours – Bordeaux et la branche Bordeaux – Espagne sont des éléments du projet prioritaire n°3 « axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe » des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T).

*
**

La section Angoulême – Bordeaux du tronçon central Tours – Bordeaux a été déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat du 18 juillet 2006. La section Tours – Angoulême a fait l'objet d'une enquête publique du 25 octobre au 19 décembre 2007, ainsi que du 10 juin au 10 juillet 2008, dans la perspective d'une déclaration d'utilité publique au premier semestre 2009.

Réseau ferré de France (RFF) a lancé le 14 février 2008 l'appel d'offres pour la mise en concession du tronçon central Tours – Bordeaux avec un objectif de mise en service à l'horizon 2016. Les offres initiales ont été remises le 15 septembre 2008. La concession portera sur le financement, la conception, la construction, la maintenance, le renouvellement et l'exploitation de la nouvelle infrastructure. Une mission spécifique de concertation avec les collectivités locales a été mise en place afin de préciser les conditions de leur association à la procédure et de préparation de la convention de financement nécessaire à la signature du contrat. Préalablement à la signature de la convention de financement, une convention spécifique précisera les garanties de dessertes des gares de Châtelleraut, Futuroscope, Poitiers, Angoulême et Libourne.

Parallèlement, la première phase des travaux de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux est en cours de réalisation. Son financement est assuré par l'Etat, le Conseil régional d'Aquitaine, le Conseil général de Gironde, la Communauté urbaine de Bordeaux et RFF au titre des contrats de projets Etat-Région (CPER), pour un montant de 254 M€. De même, les études préalables à la mise à quatre voies de l'actuelle ligne ferroviaire entre Toulouse et Saint-Jory, ont été inscrites au CPER de Midi-Pyrénées et sont financées par l'Etat, le Conseil régional de Midi-Pyrénées et RFF à hauteur de 3 M€ ; la réalisation de cette opération comporte également l'aménagement des voies en gare de Toulouse-Matabiau. Ces opérations, qui accompagneront la réalisation du projet de LGV SEA, ne relèvent pas du plan de financement objet du présent protocole.

Pour les branches Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne, RFF a décidé le 13 avril 2006, à l'issue du débat public concernant le projet ferroviaire Bordeaux – Toulouse, puis le 8 mars 2007, à l'issue du débat public concernant le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne, de poursuivre les études sur une ligne nouvelle passant par l'Est de l'Aquitaine, en prévoyant un tronc commun, à la sortie de Bordeaux, entre les branches Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne qui forment ensemble les Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO). S'agissant de la branche Bordeaux – Toulouse, la décision de RFF précise que la desserte d'Agen sera étudiée selon deux variantes, par une gare nouvelle située sur la LGV au droit de l'agglomération et par la gare actuelle, en recherchant des raccordements de la LGV à la ligne existante au plus près de l'agglomération, et que la desserte de Montauban sera étudiée par une gare nouvelle en correspondance avec les transports ferroviaires régionaux. Pour la branche Bordeaux – Espagne, les études menées porteront, en particulier, sur l'opportunité et la localisation des gares nouvelles au niveau de Mont de Marsan (et le cas échéant de Dax) et au Pays Basque, indépendamment des aménagements nécessaires des gares existantes.

Un protocole-cadre, signé par l'Etat, le président de RFF et les Présidents des Conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées le 26 décembre 2007, précise les modalités de conduite des études pour ces deux branches organisées de manière globale, selon une procédure accélérée qui permet de tenir les objectifs fixés le 25 janvier 2007. Ce protocole précise le contenu et l'organisation générale de ces études ainsi que les principes des concertations à mener. Le comité de pilotage des études, prévu par ce protocole, a été mis en place le 11 janvier 2008. Deux conventions d'études ont été établies, l'une d'un montant de 44,2 M€ prise en application du contrat de projets Etat-Aquitaine 2007-2013 a été signée le 28 mars 2008, l'autre d'un montant de 31,8 M€ prise en application du contrat de projets Etat-Midi-Pyrénées 2007-2013 est en cours de signature. Ces deux conventions permettront de réaliser toutes les études nécessaires jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Les comités territoriaux de suivi de ces études ont été installés en juillet 2008.

Le protocole cadre du 26 décembre 2007 prévoit également le financement de différentes études complémentaires, en particulier celles pour assurer la continuité du réseau « grande vitesse » entre Toulouse et Narbonne et pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre. Cette dernière disposition fait suite à la décision du conseil d'administration de RFF du 8 mars 2007 précisant que seront étudiées, dans le cadre d'un partenariat financier spécifique, les adaptations de tracé, notamment au Sud de Mont-de-Marsan, et les infrastructures nouvelles envisageables pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre, en cohérence avec l'évolution à long terme du réseau ferroviaire. Le comité de pilotage de ces études a été mis en place le 11 juillet 2008 et la convention de financement correspondante, d'un montant de 600 k€, est en cours de signature au titre du contrat de projets Etat-Région Aquitaine 2007-2013. Ces études, qui permettront de préciser les éléments et fonctionnalités à prendre en compte de manière cohérente lors de la mise au point du projet de ligne nouvelle Bordeaux – Espagne, doivent être achevées à cette fin mi-2010.

A l'issue du débat public relatif à la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges, le Conseil d'administration de RFF du 8 mars 2007 a confirmé la poursuite des études sur la base du scénario central en élargissant la zone d'études au niveau des extrémités afin d'augmenter les possibilités de raccordement aux lignes existantes vers Poitiers et Limoges. Une convention de financement des études d'un montant de 30-M€ prise en application du contrat de projets Etat-Limousin 2007-2013, permettant de réaliser toutes les études nécessaires jusqu'à la déclaration d'utilité publique, a été signée le 5 décembre 2007 par l'Etat, RFF et les neuf collectivités territoriales cofinanceuses. Le comité de pilotage de ces études a été installé dès le 18 avril 2007, dans la perspective d'un lancement de l'enquête publique en 2011.

*

* *

Le coût du tronçon central Tours – Bordeaux et des branches Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne de la LGV SEA est actuellement estimé à 12,6 milliards d'euros (conditions économiques de juin 2006), dont près de la moitié, soit 5,6 milliards d'euros (conditions économiques de juin 2006), pour le tronçon central Tours – Bordeaux. Le coût de la branche Poitiers – Limoges est évalué à 1,3 milliards d'euros (conditions économiques de 2005):

Pour continuer à tenir le calendrier prévu, il convient de finaliser la répartition détaillée du financement de la contribution publique qui sera nécessaire pour le tronçon central Tours – Bordeaux dans le cadre d'un schéma de financement global intégrant les branches Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne.

*

* *

Les signataires du présent protocole sont convenus des dispositions ci-dessous :

Article 1

La ligne à grande vitesse Sud – Europe – Atlantique (LGV SEA) est un ensemble cohérent composé d'un tronçon central Tours-Bordeaux et des trois branches Bordeaux – Toulouse, Bordeaux – Espagne et Poitiers – Limoges.

Les signataires prennent acte de ce que le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, dans sa version adoptée en première lecture par l'Assemblée Nationale le 21 octobre 2008, a précisé les lignes nouvelles jugées prioritaires par l'Etat, dont la réalisation sera lancée d'ici à 2020, parmi lesquelles figurent le tronçon central et les trois branches de la LGV SEA.

Chapitre I : Le tronçon central Tours - Bordeaux

Article 2

Les signataires prennent acte du degré d'avancement du tronçon central Tours – Bordeaux pour lequel les procédures de déclaration d'utilité publique et de dévolution d'un contrat de délégation de service public entre RFF et un partenaire privé sont engagées.

Dans le cadre des études conduites par RFF, le coût d'investissement du tronçon central Tours – Bordeaux est estimé à ce stade à 5 644 M€ HT (conditions économiques de juin 2006), soit, compte tenu des hypothèses envisagées à ce stade pour le calendrier de réalisation du projet et pour l'évolution du coût des travaux, environ 7 141 M€ courants. Ces montants, incluant les conventions de financement des études et acquisitions foncières postérieures aux enquêtes publiques, sont susceptibles d'évoluer pour intégrer, notamment, les mesures complémentaires décidées à la suite de la déclaration d'utilité publique de la section Tours – Angoulême, ainsi que des phases ultérieures d'études et de concertation.

La majeure partie du projet étant réalisée dans le cadre d'une concession, le coût définitif ainsi que les délais d'études et de construction du projet ne seront connus qu'à l'issue de la procédure de dévolution du contrat de concession.

Article 3

Les signataires réaffirment l'objectif d'un autofinancement du projet d'au moins 50% à travers les participations du concessionnaire et de RFF.

Le besoin de subvention du concessionnaire ne sera définitivement connu qu'à l'issue de la procédure de dévolution du contrat de concession. Il sera pris en charge par RFF, d'une part, et les contributeurs publics (Etat, collectivités territoriales, Union Européenne), d'autre part.

L'Etat s'efforcera d'obtenir une subvention complémentaire de l'Union européenne au titre du programme RTE-T 2007-2013, tant dans le cadre des programmes annuels que dans celui de la révision du programme pluriannuel à mi-parcours.

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*).

Le travail de définition du cadre tarifaire sera poursuivi, avec l'objectif d'optimiser le financement du projet, afin que le niveau de participation de RFF soit affiné avant le lancement de la seconde phase de la consultation. Le niveau de participation définitif de RFF sera inclus dans la convention de financement entre l'Etat, les collectivités territoriales et RFF.

Article 4

Conformément aux termes de la déclaration d'intention du 25 janvier 2007, les financements publics nécessaires au projet seront apportés sur la base d'un partage égal entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne.

Article 5

Le montant des contributions versées par les collectivités territoriales sera réparti entre les collectivités des régions Aquitaine, Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes, Centre et Limousin, selon les clés de répartition figurant en annexes 1-1 et 1-2 au présent protocole.

Les collectivités territoriales de chaque région conservent la faculté de s'accorder sur une répartition infrarégionale différente qui pourra alors se substituer à celle qui figure en annexe 1-2.

L'Etat étudiera des mécanismes financiers permettant aux collectivités territoriales qui le souhaitent de répartir la charge de leur contribution sur une longue période, tout en respectant le calendrier de versement qui sera fixé dans la convention de financement.

Article 6

Le second tour de l'appel d'offres pour la désignation du concessionnaire ne pourra être lancé avant que les instances des différentes collectivités signataires n'aient délibéré sur le présent protocole d'intention et ses annexes.

L'Etat, RFF et les collectivités territoriales poursuivront leurs discussions en vue de finaliser un accord sur la répartition de leur participation au projet Tours – Bordeaux. Cet accord prendra la forme d'une convention de financement entre l'Etat, l'ensemble des collectivités contribuant au financement et RFF, qui arrêtera les participations définitives des signataires – en tenant compte des montants déjà engagés par les partenaires sur le périmètre de financement de l'opération – et les modalités de leur association à la prise en charge des clauses de terminaison et d'évolution du contrat de concession ainsi qu'à la clause de retour à bonne fortune, sur la base de l'offre finale du candidat retenu pour la mise au point du contrat de concession, du coût des investissements sous maîtrise d'ouvrage de RFF, et de la participation définitive de RFF selon l'article 3 ci-dessus. Le cas échéant, la convention de financement pourra préciser les modalités d'ajustement des participations des signataires aux éventuelles évolutions qui pourraient intervenir entre la date de désignation du concessionnaire pressenti et la signature du contrat.

Les signataires se fixent pour objectif la signature de la convention de financement dès que sera intervenue la désignation de l'attributaire pressenti. En tout état de cause, cette signature sera préalable à celle du contrat de concession entre RFF et le concessionnaire.

Article 7

Dans le respect des engagements de confidentialité requis pour la sécurité juridique de la procédure, les éléments essentiels de l'analyse des offres remises par les candidats et les principales modifications apportées au dossier de consultation final seront présentés aux collectivités territoriales signataires dans le cadre de la mission spécifique de concertation avec les collectivités territoriales, selon le calendrier et les modalités qu'elle aura définis.

La préparation de la convention de financement prévue à l'article 6 aura lieu dans le cadre de la mission de concertation. En particulier, cette préparation permettra de déterminer les principes de la clause de retour à bonne fortune mentionnée à l'article 6. Les principes du calcul de la participation de RFF feront également l'objet d'une présentation aux collectivités territoriales dans ce cadre.

Chapitre II : Les Grands Projets du Sud-Ouest (branches Bordeaux – Toulouse et Bordeaux –Espagne)

Article 8

Les Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) se composent de quatre sections :

- le tronc commun Bordeaux – Sud-Gironde,
- la section Sud-Gironde – Toulouse,
- la section Sud-Gironde – extrémité nord de la section internationale¹,
- la partie française de la section internationale, relevant de la compétence de la Commission intergouvernementale mentionnée ci-après.

La réalisation d'un tronc commun à la LGV Bordeaux – Toulouse et à la ligne nouvelle Bordeaux – Espagne, entre Bordeaux et le sud du département de la Gironde, permet de minimiser les impacts sur les territoires traversés et sur l'environnement et de rechercher la meilleure performance économique et fonctionnelle pour les deux projets.

A la suite du débat public relatif à la ligne nouvelle Bordeaux – Espagne, le conseil d'administration de RFF a décidé, le 8 mars 2007, de poursuivre les études sur les bases suivantes :

- une ligne nouvelle permettant la circulation des trains de voyageurs à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, passant par l'est des Landes. Des mesures conservatoires devront être étudiées pour rendre possible l'utilisation ultérieure de cette ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax par des trains voyageurs régionaux à grande vitesse et des trains de marchandises.
- une ligne nouvelle permettant la circulation des trains de marchandises et de voyageurs entre Dax et la frontière espagnole, connectée au « Y Basque ».

Les études nécessaires à la mise à l'enquête publique des Grands Projets du Sud-Ouest (Bordeaux – Toulouse, Bordeaux – Espagne) seront conduites conformément au protocole cadre du 26 décembre 2007 et aux conventions de financement de ces études avec l'objectif d'une mise à l'enquête publique des deux branches en 2011.

Elles s'accompagnent d'un volet relatif à l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre dont la réalisation s'inscrit dans le calendrier global du projet. Les phases ultérieures d'études permettront de préciser les premiers éléments relatifs au financement des opérations nécessaires à cette amélioration, dès lors que leur stade de définition le permettra.

Le GEIE SEA Vitoria – Dax, créé entre RFF et son homologue espagnol l'ADIF, est chargé d'étudier, dans le cadre de ses missions, la mise en cohérence des lignes nouvelles française et espagnole de part et d'autre de la frontière en termes de capacité et de performance. Pour ce qui concerne les GPSO, l'objectif du GEIE est de préciser les mesures et les fonctionnalités à prendre en compte dans la définition et la conception de la section internationale entre le Sud de Dax et la frontière espagnole. Lors du sommet franco-espagnol du 10 janvier 2008, les ministres français et espagnol en charge des transports ont conclu un accord créant une Commission intergouvernementale (CIG) chargée de superviser les conditions de construction et d'exploitation de la section internationale.

¹ Dans le cadre des demandes de subvention au titre du programme pluriannuel 2007-2013 des réseaux trans-européens de transports, l'hypothèse de section internationale retenue correspond à un projet de ligne ferroviaire d'une longueur approximative de 45 km, dont environ 25 km en territoire français, connectée, d'une part, au Y basque et au réseau ferré existant au sud de San Sébastien et Irun et, d'autre part, à la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

Article 9

Les montants prévisionnels de participation des gestionnaires d'infrastructures, RFF et ses éventuels partenaires privés, aux projets seront précisés au fur et à mesure des stades ultérieurs d'études. En première analyse, des participations indicatives figurent à l'annexe 2-1 du présent protocole.

Les participations définitives de RFF seront calculées 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*).

Les montants des participations des éventuels partenaires privés ne seront définitivement connus qu'à l'issue des procédures de dévolution des contrats.

Article 10

Les financements publics nécessaires aux projets seront apportés sur la base d'un partage entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées aux projets, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne, tenant compte de la nature de chacune des sections définies à l'article 8.

La mixité d'une nouvelle infrastructure peut justifier une participation majorée de l'Etat par rapport à une infrastructure dédiée au seul trafic de voyageurs, afin de tenir compte, notamment, des avantages générés pour le transport de marchandises.

Le partage des financements publics entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées aux projets, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne, sera donc réalisé selon les clés de répartitions suivantes :

- le tronç commun Bordeaux – Sud-Gironde : si le caractère mixte de la ligne nouvelle est confirmé, la part de l'Etat dans les financements publics, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne, pourrait être portée jusqu'à 65%, celle des collectivités territoriales s'élevant au moins à 35%.

Dans le cas contraire, les financements publics nécessaires au projet seront apportés sur la base d'un partage égal entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne.

- la section Sud-Gironde – Toulouse : les financements publics nécessaires au projet seront apportés sur la base d'un partage égal entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne.

- la section Sud-Gironde – extrémité nord de la section internationale :

Sud-Gironde – Dax : si le caractère mixte de la ligne nouvelle est confirmé pour la partie Sud-Gironde – Dax, la part de l'Etat dans les financements publics, déduction faite des contributions effectives de l'Union européenne, pourrait être portée jusqu'à 65%, celle des collectivités territoriales s'élevant au moins à 35%.

Dans le cas contraire, les financements publics nécessaires au projet seront apportés sur la base d'un partage égal entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne.

Dax – extrémité nord de la section internationale : la part de l'Etat dans les financements publics, déduction faite des contributions effectives de l'Union européenne, pourrait être portée jusqu'à 65%, celle des collectivités territoriales s'élevant au moins à 35%.

- la partie française de la section internationale : les financements publics seront entièrement apportés par l'Etat avec l'aide de l'Union Européenne.

Les clés de répartition entre l'Etat et les collectivités territoriales calculées dans l'hypothèse d'une mixité de l'ensemble de la ligne nouvelle Bordeaux – Espagne figurent en annexe 2-1 au présent protocole.

Des participations indicatives de l'Union européenne figurent également en annexe 2-1 du présent protocole. Ces participations, qui devront faire le moment venu l'objet d'une décision de la Commission, ne peuvent être précisées davantage à ce jour et dépendront des décisions qui seront prises dans le cadre des instruments financiers européens qui succéderont au programme pluriannuel 2007-2013 des réseaux transeuropéens de transports.

Article 11

Le montant des contributions à verser par les collectivités territoriales sera réparti, pour chacune des trois premières sections, entre les collectivités des régions Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon selon les clés de répartition figurant en annexe 2-1 au présent protocole.

Le montant des contributions à verser par les différentes collectivités territoriales intéressées au sein des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées sera réparti pour chacune de ces sections selon les clés de répartition figurant en annexe 2-2.

La répartition des financements publics entre les collectivités territoriales intéressées de la région Languedoc-Roussillon sera précisée ultérieurement par la Région Languedoc-Roussillon.

Les collectivités territoriales de chaque région conservent la faculté de s'accorder sur une répartition infrarégionale différente qui pourra alors se substituer à celle qui figure en annexe 2-2, notamment pour tenir compte des résultats des études en cours ou à venir.

L'Etat étudiera des mécanismes financiers permettant aux collectivités territoriales qui le souhaitent de répartir la charge de leur contribution sur une longue période, tout en respectant les calendriers de versement qui seront fixés dans les conventions de financement.

Chapitre III : La branche Poitiers – Limoges

Article 12

Les études nécessaires à la mise à l'enquête publique de la LGV Poitiers – Limoges seront conduites dans l'objectif d'un lancement de l'enquête publique en 2011. La mise en service pourrait alors s'inscrire dans un calendrier compatible avec le lancement de la réalisation d'ici 2020.

Article 13

Les montants prévisionnels de participation des gestionnaires d'infrastructures, RFF et son éventuel partenaire privé, aux projets seront précisés au fur et à mesure des stades ultérieurs d'études. Le volet socio-économique de ces études préalables à l'enquête publique permettra d'éclairer les grands équilibres financiers du projet afin de fournir les premières estimations de ces montants.

Les participations définitives de RFF seront calculées 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).

Les montants des participations d'un éventuel partenaire privé ne seront définitivement connus qu'à l'issue de la procédure de dévolution du contrat.

Article 14

Les financements publics nécessaires au projet seront apportés sur la base d'un partage égal entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne.

Article 15

Le montant des contributions à verser par les collectivités territoriales sera réparti entre les collectivités cofinanceuses selon des clés de répartition qui seront définies ultérieurement.

L'Etat étudiera des mécanismes financiers permettant aux collectivités territoriales qui le souhaitent de répartir la charge de leur contribution sur une longue période, tout en respectant les calendriers de versement qui seront fixés dans les conventions de financement.

Chapitre IV : Dispositions finales

Article 16

Les signataires confirment leur attachement à la poursuite de la mise au point du projet de LGV SEA en concertation étroite avec les acteurs locaux afin d'insérer au mieux les infrastructures dans les territoires en limitant au maximum leurs impacts négatifs sur l'environnement humain, écologique et économique et en optimisant leurs impacts positifs.

Le dossier des engagements de l'Etat relatif à la section Angoulême – Bordeaux a été diffusé le 27 septembre 2007. Le dossier des engagements de l'Etat relatif à la section Tours – Angoulême sera diffusé préalablement à la signature de la convention de financement visée à l'article 6. Les dispositions des dossiers des engagements de l'Etat s'imposeront au futur concessionnaire du tronçon central Tours – Bordeaux. Un comité de suivi sera chargé de veiller dans chaque département traversé au respect de ces engagements.

Fait à , le

PROTOCOLE D'INTENTION POUR LA REALISATION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE (LGV-SEA)

Annexe 1-1

Financement du tronçon central Tours – Bordeaux

Financeurs	Clé de répartition	
RFF + Concessionnaire *	50,00%	
Union européenne	0,21%	
Concours publics	49,79%	
Etat	24,89%	
Collectivités territoriales	24,89%	
<i>Aquitaine</i>	14,19%	57,00%
<i>Midi-Pyrénées</i>	4,73%	19,00%
<i>Poitou-Charentes</i>	4,34%	17,44%
<i>Limousin</i>	0,89%	3,56%
<i>Centre</i>	0,75%	3,00%
Total	100,00%	100,00%

* Le besoin de subvention du concessionnaire ne sera définitivement connu qu'à l'issue de la procédure de dévolution du contrat de concession. Les signataires réaffirment l'objectif d'un autofinancement du projet d'au moins 50% à travers les participations du concessionnaire et 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*).

** Le montant prévisionnel attendu de l'Union européenne est de 15 M€ courants. Dans son rapport du 30 janvier 2008, la mission de concertation avait considéré, en première approche, que la contribution de l'Union européenne s'élevait à 15 M€ aux conditions économiques de juin 2006. Ce point a été ajusté, ce qui peut conduire à de légers écarts entre ce tableau et celui proposé par la mission.

PROTOCOLE D'INTENTION POUR LA REALISATION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE (LGV SEA)

Annexe 1-2

Financement du tronçon central Tours-Bordeaux

Répartition du montant des contributions versées par les collectivités territoriales

Région	Département	Collectivités territoriales	Tronçon central Tours-Bordeaux	
			Cle de répartition infrarégionale (% du montant à la charge des collectivités territoriales de chaque région)	Cle de répartition globale (% du montant à la charge des collectivités territoriales)
Aquitaine	Conseil Régional		36,40%	20,75%
	Gironde	Conseil général de la Gironde	16,97%	8,67%
		Communauté urbaine de Bordeaux	15,11%	8,61%
		Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud	1,12%	0,64%
		Communauté de communes du Bassin d'Arcachon Nord	0,99%	0,57%
		Communauté de communes du Libournais	0,33%	0,13%
	Landes	Conseil général des Landes	4,16%	2,37%
		Communauté d'agglomération du Grand Océ	0,95%	0,54%
		Communauté d'agglomération du Marais	0,85%	0,48%
	Pyrénées Atlantiques	Conseil général des Pyrénées-Atlantiques	9,49%	5,41%
Communauté d'agglomération de Pau Pyrénées		2,56%	1,46%	
Communauté d'agglomération Bayonne Anglet Biarritz		3,11%	1,77%	
Communauté de communes du Sud Pays basque		1,10%	0,63%	
Lot et Garonne	Conseil général du Lot-et-Garonne	4,02%	2,29%	
	Communauté d'agglomération d'Agen	1,18%	0,67%	
Dordogne	Conseil général de la Dordogne	1,76%	1,00%	
Total		100,00%	57,00%	
Midi-Pyrénées	Conseil Régional		36,40%	6,92%
	Haute Garonne	Conseil général de Haute-Garonne	24,31%	4,62%
		Communauté d'agglomération du Grand Toulouse	18,95%	3,60%
		Communauté d'agglomération du SICOMAL Sud-Est toulousain	2,17%	0,41%
		Communauté d'agglomération du Muretain	1,35%	0,26%
	Hautes Pyrénées	Conseil général des Hautes-Pyrénées	6,07%	1,15%
		Communauté d'agglomération du Grand Tarbes	2,58%	0,49%
	Tarn et Garonne	Conseil général du Tarn-et-Garonne	2,47%	0,47%
		Communauté d'agglomération du Pays de Montauban et des Trois Rivières	1,09%	0,21%
	Gers	Conseil général du Gers	0,60%	0,11%
		Communauté de communes du Grand Auch	0,07%	0,01%
	Aveyron	Conseil général de l'Aveyron	0,71%	0,14%
		Communauté d'agglomération du Grand Rodez	0,26%	0,05%
	Lot	Conseil général du Lot	0,97%	0,19%
		Communauté de communes du Pays de Caumont	0,15%	0,03%
	Ariège	Conseil général de l'Ariège	0,41%	0,08%
		Communauté de communes du Pays de Foix	0,02%	0,00%
		Communauté de communes du Pays de Pamiers	0,02%	0,00%
	Tarn	Conseil général du Tarn	0,86%	0,16%
		Communauté d'agglomération de l'Albigeois	0,26%	0,05%
		Communauté d'agglomération de Castels-Mazamet	0,25%	0,05%
	Total		100,00%	39,00%
Poitou-Charentes	Conseil Régional		40,00%	5,98%
	Vienne	Conseil général de la Vienne	11,02%	1,92%
		Communauté d'agglomération de Poitiers	3,85%	0,67%
		Communauté d'agglomération du Pays Chateaufortais	1,64%	0,28%
	Deux-Sèvres	Conseil général des Deux-Sèvres	8,16%	1,42%
		Communauté d'agglomération de Niort	3,34%	0,58%
	Charente-Maritime	Conseil général de la Charente-Maritime	11,02%	1,92%
		Communauté d'agglomération de la Rochelle	3,33%	0,58%
		Communauté d'agglomération de Royan Atlantique	1,28%	0,22%
		Communauté de communes du Pays Saron	0,74%	0,13%
		Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais	0,77%	0,12%
	Charente	Conseil général de la Charente	9,60%	1,71%
		Communauté d'agglomération du Grand Angoulême	4,61%	0,79%
		Communauté de communes de Cognac	1,99%	0,35%
	Total		100,00%	17,44%
Limousin	Conseil Régional		50,00%	1,78%
	Haute Vienne	Conseil général de la Haute-Vienne	16,67%	0,59%
		Communauté d'agglomération de Limoges Métropole	16,67%	0,59%
		Autres collectivités du Limousin	16,67%	0,59%
	Total		100,00%	3,55%
Centre	Conseil Régional		36,40%	1,08%
	Indre et Loire	Conseil général d'Indre-et-Loire	36,40%	1,09%
		Communauté d'agglomération Tours Plus	27,20%	0,87%
	Total		100,00%	3,06%
Total			100,00%	

PROTOCOLE D'INTENTION POUR LA REALISATION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE (LGV-SEA)

Annexe 2-1

Financement des Grands projets du Sud-Ouest

Partage Etat / Collectivités territoriales	65% (participation maximale de l'Etat dans l'hypothèse d'une mixité voyageurs/fret de la ligne) / 35%	50% / 50%	65% (participation maximale de l'Etat dans l'hypothèse d'une mixité voyageurs/fret de la ligne) / 35%	100% / 0%
Financiers	Bordeaux-Sud-Gironde	Sud-Gironde-Toulouse	Sud-Gironde-Extrémité nord de la section internationale	Partie française de la section internationale
RFF+Partenaire privé *	35,00%	25,00%	15,00%	15,00%
Union européenne **	15,00%	0,00%	15,00%	15,00%
Concours publics	50,00%	75,00%	70,00%	70,00%
Etat	32,50%	37,50%	45,50%	70,00%
Collectivités territoriales	17,50%	37,50%	24,50%	0,00%
Aquitaine	8,31%	5,25%	23,03%	0,00%
Midi-Pyrénées	8,31%	30,38%	1,47%	0,00%
Languedoc-Roussillon	0,88%	1,88%	0,00%	0,00%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

* Les montants prévisionnels de participation des gestionnaires d'infrastructures, RFF et ses éventuels partenaires privés, aux projets seront précisés au fur et à mesure des stades ultérieurs d'études. En première analyse, des participations indicatives sont reportées dans ce tableau.

** Des participations indicatives de l'Union européenne sont reportées. Ces participations, qui devront faire l'objet d'une décision de la Commission, ne peuvent être précisées davantage à ce jour et dépendront des décisions qui seront prises dans le cadre des instruments financiers européens qui succéderont au programme pluriannuel 2007-2013 des réseaux transeuropéens de transports.

Financement des Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO)

[illegible]

ANNEXE 1 - Financement LGV Sud europe Atlantique

Tronçons	coût total 2006	RFF + cons.	UE	Etat	Collectivités territoriales	répartition Midi Pyrénées	Poitou Charente	Limousin + Centre + Languedoc	Aquitaine	CUB	CUB en % Aquitaine	observations	coût total courant part CUB
Tours Bordeaux	5 644,0	2 822,0	11,9	1 404,8	1 404,8	267,0	244,9	92,6	800,9	121,0		projet de protocole 1/12/2008 tableaux Etat du 12/9/2008	7 141,0 153,1
dont travaux connexes - hors concession	335,0												
2ème phase du bouchon ferroviaire	235,0												
bifurcation de Saint Benoit	100,0												
dont raccordements	525,0												
LGV nord avec Chatellerault	63,0												
LGV sud et nord avec Poitiers	295,0												
LGV nord avec La Rochelle	62,0												
LGV nord avec Angoulême	105,0												
		50,00%	0,21%	24,89%	24,89%	4,73%	4,34%	1,64%	14,19%	2,14%	15,11%		
GPSO	6 971,0	1 492,7	662,0	3 036,4	1 780,0	896,6	0,0	56,5	827,9	101,0		projet de protocole 1/12/2008 tableaux Etat du 12/9/2008	9 898,8 143,4
		21,41%	9,50%	43,56%	25,53%	12,86%	0,00%	0,81%	11,88%	1,45%	12,20%		
Bordeaux - Sud Gironde	956,0	334,6	143,4	310,7	167,3	79,4	0,0	8,4	79,4	11,0			1 357,5 15,62
		35,00%	15,00%	32,50%	17,50%	8,31%		0,88%	8,31%	1,15%	13,85%		
Sud Gironde - Toulouse	2 558,0	639,5	0,0	959,3	959,3	777,1	0,0	48,1	134,3	25,0			3 632,4 35,5
		25,00%	0,00%	37,50%	37,50%	30,38%		1,88%	5,25%	0,98%	18,62%		
Sud Gironde - Nord section internationale	2 667,0	400,1	400,1	1 213,5	653,4	40,0	0,0	0,0	614,2	65,0			3 787,1 92,3
		15,00%	15,00%	45,50%	24,50%	1,50%			23,03%	2,44%	10,58%		
Section Internationale	790,0	118,5	118,5	553,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			1 121,8 0
		15,00%	15,00%	70,00%									
Bouchon ferroviaire - 1ère phase													281,0 29,3
la deuxième phase est incluse dans Tours Bordeaux - décomposition à reconstituer													10,4%
tranches 1 à 3 (budgets antérieurs)												convention du 16 juillet 2004	189,0 19,9
tranche 4													92,0 6,9
travaux supplémentaires pont rail de Trégy												délégation 2008/379 relatifs au travaux "non conservatoires"	5,0 2,5
Aménagement pôle intermodal Saint Jean													22,9 22,9
Contribution aux aménagements en cours (accès ouest) - le coût consolidé n'est pas disponible													22,9 22,9
Aménagements côté est : aucune estimation à ce jour													?? ??
TOTAL - hors 2ème phase pôle Saint Jean	12 615,0	4 314,7	673,8	4 441,2	3 184,8	1 163,5	244,9	149,1	1 628,8	222,0			17 343,7 348,7
		34,20%	5,34%	35,21%	25,25%	9,22%	1,94%	1,18%	12,91%	1,76%	13,63%		2,0%

Actualisation coût courant/évaluation 2006

Tours Bordeaux

127% donnée Etat

GPSO

142% estimation a minima : actualisation Tours Bordeaux + 15 % pour cinq années décalage