

CDR : DI - PP
Vice-présidence : Coopération inter-Institutionnelle
Commission : N°08 - Coopération inter-Institutionnelle
N°chrono : 1

**DEPARTEMENT DE LA GIRONDE
COMMISSION PERMANENTE**

Réunion du 13 décembre 2010

**Tronçon central Tours-Bordeaux de la ligne ferroviaire à grande Vitesse Sud-Europe-Atlantique
Convention de financement et de réalisation**

Mesdames, Messieurs,

Compte tenu de l'enjeu essentiel que constitue le ferroviaire pour le développement territorial du Grand Sud-Ouest, le Département de la Gironde s'est engagé depuis le début des années 2000 aux côtés de Réseau Ferré de France, l'Etat, la Région Aquitaine et la Communauté Urbaine de Bordeaux dans le développement du transport ferroviaire en co-finançant les études et les travaux sur les infrastructures de desserte de son territoire ; d'abord les travaux liés à la résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux (phase 1), ensuite en s'engageant dans la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA).

S'agissant du premier tronçon de cette LGV, la section Tours-Bordeaux a fait l'objet d'un engagement conséquent de notre collectivité par le suivi technique et le financement des études d'avant projet sommaire et des dossiers de procédures pour les phases Bordeaux-Angoulême et Angoulême-Tours, ainsi que la mise en œuvre d'acquisitions foncières anticipées sur l'emprise du projet.

Ce tronçon sera réalisé dans le cadre d'une convention de délégation de service public, conformément à la décision de l'Etat lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité du Territoire (CIACT) du 14 Octobre 2005. La concession portera sur le financement, la conception, la construction, la maintenance, le renouvellement et l'exploitation de la nouvelle infrastructure. Le concessionnaire percevra directement sur le tronçon concédé les redevances de péage d'infrastructures, chaque fois qu'un train TGV roulera sur la ligne nouvelle.

Lancé en 2007 par Réseau Ferré de France, les deux tours de l'appel public à candidature pour l'attribution du contrat de concession ont donné lieu le 29 Mars 2010 à la désignation du groupement conduit par Vinci en tant que concessionnaire pressenti. Le contrat de concession, d'une durée de 50 ans, ne sera signé par RFF qu'une fois le financement du projet assuré, c'est-à-dire une fois que l'ensemble des collectivités cofinanceuses auront délibéré sur la convention de financement les liant avec RFF et l'Etat. Les délais d'études de travaux et d'essais étant d'environ 6 ans, la LGV pourrait être mise en service fin 2016 / début 2017 si le contrat de concession est signé avant la fin de l'année.

Objet de la convention

RFF reste seul signataire du contrat de concession et verse au concessionnaire la totalité de la contribution d'équilibre. La convention de financement et de réalisation qui lie RFF avec l'Etat et les collectivités, objet de la présente délibération, a pour objet de définir le contenu et les modalités de suivi du projet et les modalités de son financement et plus précisément :

- la répartition entre l'état, les collectivités territoriales signataires et Réseau Ferré de France de la prise en charge de l'ensemble des investissements nécessaires à la réalisation du projet, dont notamment les concours du concédant prévus par le contrat de concession ;

- la répartition entre l'Etat, les collectivités territoriales signataires et Réseau Ferré de France des bénéfices de la clause de retour à bonne fortune prévue par le contrat de concession ;
- la répartition entre l'Etat, les collectivités territoriales signataires et Réseau Ferré de France de la prise en charge des conséquences financières des évolutions ou de la terminaison anticipée du contrat de concession ;
- les modalités d'information et d'association des collectivités publiques du suivi des activités du concessionnaire et de la bonne exécution du contrat de concession ;
- les modalités d'information et d'association des collectivités publiques du suivi des activités de Réseau Ferré de France concourant à la bonne réalisation du projet et notamment les investissements sur le réseau non concédé relevant de sa maîtrise d'ouvrage directe ;
- les modalités de financement du Fonds de Solidarité Territoriale.

Consistance du projet

Il se compose :

- d'une ligne nouvelle ferroviaire à grande vitesse à double voie comprenant un tracé neuf d'environ 300 kilomètres entre Tours (Saint-Avertin) et Bordeaux (Ambarès-et-Lagrave), incluant la réalisation des installations et équipements nécessaires, relevant de la maîtrise d'ouvrage du futur concessionnaire ;
- des raccordements au réseau existant à Monts, La-Celle-Saint-Avant, Migné-Auxances, Coulombiers (Sud-Est et Nord-Ouest), Villognon et La Couronne, relevant de la maîtrise d'ouvrage du futur concessionnaire ;
- les jonctions du réseau ferroviaire existant avec les extrémités de la ligne ainsi qu'avec les raccordements listés ci-avant et les autres adaptations nécessaires du réseau ferré existant relevant de la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France ;
- la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux, consistant en la mise à quatre voies de la ligne classique Paris-Bordeaux entre Cenon et La Benaige relevant de la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France.
- le financement du Fonds de Solidarité Territoriale (FST), qui va permettre de mettre en œuvre des actions visant à améliorer l'insertion de la ligne ou à mettre en valeur les territoires traversés, notamment en favorisant leur développement économique.

Répartition du financement

☉ **Le coût du projet** est estimé à 6 703 M€ constants (valeur Juillet 2009) qui se décompose comme suit :

- ✓ 5827 M€ constants (valeur Juillet 2009) d'investissements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire.
- ✓ 876 M€ constants (valeur Juillet 2009) d'investissements réalisés sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (ou financés par RFF en ce qui concerne le FST) qui se décomposent comme suit :
 - 210 M€ constants pour la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux.
 - 215M€ pour les dépenses préliminaires déjà engagées par RFF (études, acquisitions foncières notamment
 - 427 M€ les travaux de raccordement de la LGV à la ligne existante
 - 24 M€ constants (valeur Juillet 2009) de financement du Fonds de Solidarité Territoriale (soit 30 M€ courants)

⊗ **Le financement** du projet se répartit comme suit :

- ✓ L'autofinancement, de 3711M€ constants (valeur juillet 2009) -55.3%- est pris en charge :
 - à hauteur de 1950M€ par le concessionnaire,
 - à hauteur de 1760M€ par RFF, en vertu de l'article 4 de ses statuts, qui ne lui permet d'investir qu'à hauteur des bénéfices retirés par le projet, de manière à éviter toute conséquence négative sur ses comptes sur la période d'amortissement de l'investissement. RFF percevra en effet de nouvelles recettes de péage entre Paris et Tours, Bordeaux Toulouse ou encore Bordeaux Hendaye du fait des nouveaux services de TGV induit par le gain d'une heure entre Tours et Bordeaux.

- ✓ La contribution publique prévisionnelle s'élève ainsi à 2992M€ constants (valeur 2009), soit 44,6% du montant total, que prennent en charge les collectivités, l'Etat et l'Europe. Elle comprend :
 - 2 871 M€ pour la contribution prévisionnelle aux concours du concédant répartis à parité entre l'Etat et les collectivités locales ;
 - 105 M€ pour la résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux dont 10,2 M€ de participation de l'Union Européenne répartis 65 % Etat / 35 % collectivités locales une fois déduite la participation de l'Union Européenne ;
 - 16 M€ pour le Fonds de Solidarité Territoriale répartis à parité entre l'Etat et les collectivités locales.

Cette contribution prévisionnelle est un plafond maximum dont le montant ne sera définitif qu'à l'issue de la signature effective du contrat de concession. En effet, ce montant inclut une provision de 332 M€ constant valeur juillet 2009 correspondant à une évolution des taux de financement du concessionnaire de 50 points de base entre la date de remise des offres finales et la date de la fixation définitive des conditions d'emprunt. Le montant définitif sera alors notifié aux collectivités publiques.

Globalement, la participation de l'Etat est de 1 505,12 M€ constants (valeur Juillet 2009)- 50.3%- et celle des collectivités locales est de 1 476,68 M€ constants (valeur Juillet 2009)-49.35%-. L'Union Européenne ne participe aujourd'hui qu'au financement de la résorption de la deuxième phase du bouchon ferroviaire de Bordeaux pour un montant de 10,2 M€ constants (valeur Juillet 2009) – 0.35%-.

La participation des collectivités locales est définie dans les tableaux suivants. Elle a été calculée au prorata du potentiel fiscal et du budget d'investissement des différentes collectivités locales mais également en fonction des bénéfices attendus du projet en terme de gain de temps de parcours.

Par région :

Régions	Participation par Région	Montant à la charge des collectivités locales en M€ constants CE 07/09
Aquitaine	57,00%	841,71
Midi-Pyrénées	19,00%	280,57
Poitou-Charentes	17,44%	257,53
Limousin	3,56%	52,57
Centre	3,00%	44,30
Total	100,00%	1 476,68

Au sein de la Région Aquitaine :

Région	Collectivités Locales	Clé de répartition infrarégionale	Clé de répartition globale entre CL	Montants en M€ constants CE 07/09	
Aquitaine	Conseil Régional d'Aquitaine	36,40%	20,75%	306,38	
	Gironde	Conseil Général de la Gironde	16,97%	9,67%	142,85
		Communauté Urbaine de Bordeaux	15,11%	8,61%	127,16
		Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud	1,12%	0,64%	9,41
		Communauté de Communes du Bassin d'Arcachon Nord	0,99%	0,57%	8,36
		Communauté de Communes du Libournais	0,23%	0,13%	1,95
	Landes	Conseil Général des Landes	4,16%	2,37%	35,03
		Communauté d'Agglomération du Grand Dax	0,95%	0,54%	8,00
		Communauté d'Agglomération du Marsan	0,85%	0,48%	7,14
	Pyrénées Atlantiques	Conseil Général des Pyrénées Atlantiques	9,49%	5,41%	79,88
		Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées	2,56%	1,46%	21,54
		Communauté d'Agglomération Bayonne Anglet Biarritz	3,11%	1,77%	26,14
		Communauté de Communes du Sud Pays Basque	1,10%	0,63%	9,27
	Lot et Garonne	Conseil Général du Lot et Garonne	4,02%	2,29%	33,83
		Communauté d'Agglomération d'Agen	1,18%	0,67%	9,96
	Dordogne	Conseil Général de la Dordogne	1,76%	1,00%	14,79
	Total		100%	57,00%	841,7076

Total collectivités locales	1476,68
------------------------------------	----------------

Modalités de financement, retour à bonne fortune et déchéance, développement du réseau adjacent :

La participation prévisionnelle maximale attendue du Département de la Gironde est de 142,852 M€ constants (valeur Juillet 2009), soit 9,67 % de la part apportée par l'ensemble des collectivités locales et 16,97 % de la part apportée par les collectivités locales d'Aquitaine.

Cette participation donnera lieu à des appels de fonds de Réseau Ferré de France portant sur les contributions du Département :

- aux concours du concédant,
- à la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux,
- au Fonds de Solidarité Territoriale.

Ces appels de fonds seront actualisés conformément aux règles et formules d'indexation définies par la convention et ses annexes. Ils auront lieu semestriellement.

Globalement, la participation du Département de la Gironde devrait avoisiner 166,57 M€ courants, desquels seront défalquées lors du premier versement les avances consenties pour le financement des études et des acquisitions foncières anticipées soit 9,556 M€ (401 214€ remboursés par la Région Aquitaine et 9,157 M€ déduits du 1^{er} versement). In fine le Conseil Général devra verser 157,41 M€ sur la période 2011- 2018.

D'autre part, une clause de retour à bonne fortune répondant à des conditions particulières est instituée sur le périmètre de la concession au profit des signataires de la convention. Ce dispositif permet, si les recettes annuelles sont très supérieures aux prévisions du concessionnaire, qu'une partie de cet écart soit versé à Réseau Ferré de France. Cette clause s'applique annuellement à partir de la 5^{ème} année d'exploitation

commerciale de la ligne. Elle permet d'équilibrer les comptes de Réseau Ferré de France au regard des dépenses engagées pour l'exécution de la convention et du contrat de concession. Le surplus est réparti entre les cofinanceurs au prorata des contributions des collectivités publiques aux concours du concédant.

En cas de terminaison anticipée du contrat de concession et notamment de résiliation de la concession du fait du prononcé de la déchéance du concessionnaire, les risques financiers liés à la déchéance et notamment l'indemnité due au concessionnaire, sont pris en intégralité par Réseau Ferré de France. Les collectivités locales sont donc totalement dégagées de cette prise de risque.

Suite à la mise en service de la LGV Tours Bordeaux, d'autres lignes à grande vitesse doivent être réalisées : Bordeaux Toulouse, Bordeaux Espagne, Poitiers Limoges. Ce développement du réseau entraînera automatiquement des retombées positives sur la fréquentation de Tours Bordeaux. Or ces recettes complémentaires sont indépendantes des efforts financiers réalisés par le concessionnaire. Il s'agit en quelque sorte d'un véritable « effet d'aubaine ». Il est donc convenu que le concessionnaire reverse à RFF annuellement, à compter de la première année suivant la mise en exploitation commerciale de tout ou partie de ces trois lignes nouvelles, un montant correspondant au résultat incrémental lié aux recettes de trafic générées par la mise en service de ces lignes selon une formule définie dans le contrat de concession. Ces sommes ayant vocation à alimenter la participation financière de RFF à ces futurs projets, les montants perçus feront l'objet d'une information annuelle lors du comité de suivi.

Durée et suivi de la convention

La convention entre en vigueur à compter de la date de publication au journal officiel de la République Française du décret en conseil d'Etat approuvant le contrat de concession. Elle prend fin à l'expiration du contrat de concession. Un comité de suivi du projet est créé pour la période du contrat de concession.

Un autre comité de suivi chargé d'examiner la question des risques pris par RFF est aussi constitué sur la même période. Il permettra de s'assurer que les provisions pour risques intégrées par RFF dans le calcul de sa participation n'ont pas été majorées et de contrôler les modalités de mise en œuvre de reversement aux collectivités publiques du produit de la clause de bonne fortune. Le Département de la Gironde devra être représenté au sein de chacun de ces comités.

Les crédits nécessaires seront imputés sur les lignes suivantes :

Politique sectorielle	Secteur	Programme	Opération / Tranche	Imputation	Montant en €
7: ROUTES ET AUTRES INFRA	73: AUTRES RESEAUX	C08- 730P206 OPERATIONS HORS CPER	730P206O008 LGV Sud Europe - Tours Bordeaux - études. travaux et acquisitions foncières	20418//58	142 852 058,00

En conséquence, je vous propose, Mesdames, Messieurs de bien vouloir :

- accepter la participation financière du Département de la Gironde pour un montant de 142 852 058 € constants (valeur Juillet 2009) à la réalisation de la Ligne ferroviaire à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, tronçon central Tours-Bordeaux ;

- m'autoriser à signer la convention correspondante , sous réserve de la signature dans le même temps de la convention relative à la desserte des gares situées sur la ligne actuelle ;

Je vous saurais gré de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil Général,

Signé

Philippe MADRELLE
Sénateur de la Gironde
Conseiller Général du
Canton de Carbon-Blanc