



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

DOSSIER DE PRESSE

**Jean-Louis BORLOO et
Dominique BUSSEREAU**

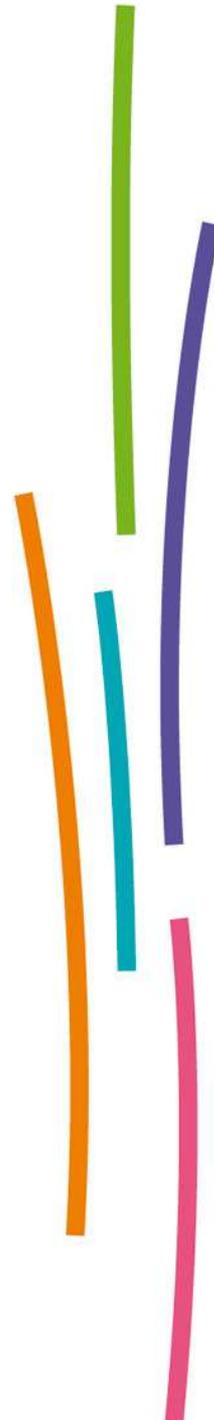
**réunissent les financeurs de la
deuxième phase de la
Ligne à Grande Vitesse**

Est Européenne

Mardi 1^{er} septembre 2009

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Sommaire

1/ LGV EST Européenne Phase 2

Contexte

Objectif

Les retombées économiques attendues

Tracé

Temps de parcours

Plan de financement

Calendrier

2/ Accélération du programme ferroviaire dans le cadre du Grenelle Environnement

Rappel Historique

Développement du réseau LGV à la suite du Grenelle Environnement

Calendrier dans le cadre du Grenelle Environnement

Carte des Projets de LGV mentionnés dans la loi de programmes relative à la mise en œuvre du Grenelle Environnement

Annexe :

Convention de financement de la LGV EST Européenne Phase 2



1/ Signature du protocole de financement de la LGV EST Européenne Phase 2

Contexte

D'une longueur totale de 406 km, la LGV Est européenne a connu une première phase de travaux sur 300 km, entre Vaires-sur-Marne (Seine et Marne) et Baudrecourt (Moselle), qui s'est achevée avec sa mise en service le 10 juin 2007 et a permis de relier Paris à Strasbourg en 2h20.

La seconde phase du projet consiste à prolonger cette ligne nouvelle sur les 106 km restant entre Baudrecourt et Vendenheim, au nord de Strasbourg, et gagner ainsi 30 minutes supplémentaires sur le trajet Paris - Strasbourg.

La réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) Est européenne s'inscrit dans la politique de développement durable proposée par le gouvernement. La loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, prévoit en effet explicitement « l'achèvement de la ligne Paris-Strasbourg ».

Objectifs

- une meilleure insertion des régions desservies dans leur environnement européen : la réalisation de la seconde phase de la LGV Est européenne améliorera les relations entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg, en reliant notamment Luxembourg à Strasbourg 1h25.
- un accès direct de Paris vers le centre des principales villes de l'Est de la France, avec un gain de temps supplémentaire de 30 minutes sur le trajet Paris-Strasbourg, portant le temps de parcours à 1h50 ;
- une liaison entre les régions encore améliorée entre l'Est de la France et le Nord, la Bretagne, les Pays de Loire et le Sud-Ouest, sans passer par Paris.

Les retombées économiques attendues

La LGV Est Européenne est un atout majeur dans les politiques de développement engagées par les acteurs socio-économiques et les collectivités locales. Elle accompagne et soutient le dynamisme des territoires : durant la phase chantier, l'activité générée par la réalisation de la seconde phase est estimée à environ 6 500 emplois sur les 5 ans de travaux. Ce sont des emplois maintenus ou créés par le chantier, directs (liés à la présence sur le chantier) et indirects (fournisseurs tertiaire et commerces...) associés à l'activité du chantier.

Tracé



LGV Est européenne : Le tracé de la Phase 2



Tronçon G Tronçon H

Temps de parcours

	Avant le 10 juin 2007	Après la Phase 1 10 juin 2007	Avec la Phase 2
Paris-Strasbourg	4h00	2h20	1h50
Luxembourg-Strasbourg	2h10	2h10	1h25
Paris-Mulhouse		3h00	2h30
Lille – Strasbourg	6 h 00	3 h 20	2h55
Paris-Stuttgart	6h00	3h50	3h20
Paris-Munich	8h30	6h00	5h30
Strasbourg- Nantes		4 h 55	4h30
Strasbourg – Gare Champagne Ardenne TGV		1 h 50	1h20
Strasbourg -Gare Meuse TGV		1 h 30	1h00
Strasbourg- Gare Lorraine TGV		1 h 10	40min



Plan de financement

Le coût du projet est estimé à 2010 millions d'euros HT aux conditions économiques de juin 2008, et supporté par 16 collectivités locales, le Grand Duché de Luxembourg, l'Europe, RFF et l'État, selon la répartition suivante :

	Contribution en millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008	Part en %
Région Ile de France	49	2,44
Collectivités de la région Champagne-Ardennes	80	3,98
Collectivités de la région Lorraine	153	7,61
Collectivités de la région Alsace	236	11,74
Retour 1ere phase *	122	6,07
Luxembourg	40	1,99
Total Collectivités	680	33,83
Etat	680	33,83
RFF	532	26,47
Europe	118	5,87
TOTAL	2010	100

*La convention de novembre 2000 prévoyait après la mise en service le versement d'un retour à bonne fortune au profit des collectivités si les résultats étaient meilleurs que prévu. Les partenaires ont convenu de capitaliser ces éléments sur la base des résultats d'exploitation des premières années et de les investir sur la seconde phase du projet. Ces dispositions permettent d'abonder la contribution des collectivités à hauteur de 122 millions d'euros.

Ce plan de financement intègre les 94M€ engagés en 2007 pour lancer les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux préparatoires et 35M€ récemment mobilisés par l'État dans le cadre du plan de relance de l'économie pour terminer les travaux préparatoires (déviations des réseaux et aménagement des aires de stockage pour l'approvisionnement des matériaux).



Calendrier

L'objectif est de débiter les travaux de génie civil en 2010, de façon à permettre une mise en service prévisionnelle du projet en mars 2016, dans le cadre du calendrier prévisionnel suivant :

■ juin 2010 à 2014 : **travaux de génie civil**

■ 2012 à mi 2015 : **travaux pour les équipements ferroviaires**

■ mi-2015 à mars 2016 : **essais et procédure d'autorisation d'exploitation**

■ mars 2016 : **mise en service commercial**

La signature de la convention de financement va permettre à RFF, maître d'ouvrage, de lancer dès à présent les appels à candidatures.

2/ Accélération du programme ferroviaire dans le cadre du Grenelle Environnement

Rappel historique

Le développement des lignes à grande vitesse (LGV) a été initié en France à la fin des années 1970 en conjuguant deux concepts :

1. des infrastructures dédiées permettant des circulations à grande vitesse ;
2. l'utilisation d'un matériel polyvalent capable de « diffuser » l'effet de la grande vitesse des LGV vers le reste du réseau (« le TGV va partout »).

Le développement du réseau de LGV a été réalisé par étapes successives principalement en fonction des marchés de voyageurs pouvant être captés tout particulièrement sur les liaisons aériennes intérieures. La première ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon (LN1) a été lancée en 1976 en réaction au choc pétrolier et a été inaugurée le 27 septembre 1981.

Les constructions se sont ensuite poursuivies sous la responsabilité de la SNCF qui en assumait le financement, puis de RFF qui a assuré la maîtrise d'ouvrage de la première phase de la LGV Est-européenne :

- ✓ la LGV Atlantique mise en service en 1989 et 1990 ;
- ✓ la LGV Nord mise en service en 1993 ;
- ✓ l'interconnexion des LGV à l'Est de l'Île-de-France en 1994 ;
- ✓ la LGV Rhône-Alpes (contournement de Lyon et prolongement jusqu'à Valence) en 1994 ;
- ✓ la LGV Méditerranée achevée en 2001 ;
- ✓ la première phase de la LGV Est-européenne entre Paris et Baudrecourt en 2007.

Le développement du réseau LGV à la suite du Grenelle Environnement

La loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle Environnement, définit un objectif ambitieux de développement du réseau de lignes à grande vitesse afin d'offrir plus d'alternatives aux transports aériens et routiers : ainsi, 2 000 km de lignes nouvelles supplémentaires doivent être lancées d'ici à 2020 et 2 500 km au delà.

Ces programmes permettront de porter l'extension du réseau à grande vitesse à 6 500 km.

Il s'agit de promouvoir une politique de transports très ambitieuse, dont les objectifs sont de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre et d'accroître l'efficacité énergétique des transports, notamment de voyageurs.

Pour cela, le développement des systèmes de transports intégrés et multimodaux, en s'appuyant dans une large mesure sur les transports ferroviaires de voyageurs dans leur domaine de pertinence, afin d'offrir plus d'alternatives aux transports aériens et routiers, est indispensable.

Ce programme permettra de renforcer le maillage du réseau ferré national, en développant tant les grands axes radiaux en direction des capitales européennes (ligne Sud-Europe-Atlantique, axe

Nîmes-Perpignan notamment) que les liaisons transversales permettant de relier les régions entre elles sans passer par Paris. Il renforcera également l'accessibilité des régions ne bénéficiant pas jusqu'à aujourd'hui des avantages de la grande vitesse (Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon, barreau Est-Ouest).

L'État contribuera à hauteur de 16 milliards d'euros à cette accélération très significative des investissements. Des réflexions sont conduites pour modifier la tarification du réseau ferré national notamment afin de réexaminer la question de la répartition de la valeur créée par la grande vitesse entre les différents acteurs (usagers, entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, Etat et collectivités territoriales). Parallèlement, les derniers tours des appels d'offres de la LGV Sud-Europe-Atlantique et de la LGV Bretagne/Pays de la Loire ont été lancés fin juillet.

Ce projet est également un **projet emblématique du Grenelle Environnement**. Son tracé, son profil, tout a été conçu pour respecter l'environnement, la biodiversité et les populations riveraines. C'est probablement la raison pour laquelle ce projet fait l'unanimité et est très largement soutenu.

Calendrier dans le cadre du Grenelle Environnement

En 2009, 1 847 kilomètres de lignes à grande vitesse ont été construites.

Seront mises en service d'ici 2011 :

- la LGV mixte entre Perpignan et Figueras (44 kilomètres) ;
- la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, première ligne ne passe pas par Paris (140 km).

La réalisation de ces deux opérations permettra de franchir le seuil des 2 000 kilomètres de LGV d'ici 2011.

Enfin les projets suivants ont été déclarés d'utilité publique, en vue d'une réalisation à court terme :

- Le tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV Sud-Europe-Atlantique (302 km) ;
- le contournement de Nîmes et de Montpellier (80 km y compris les raccordements) ;
- la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire (182 km) ;
- la seconde phase de la LGV Est-européenne (106 km) ;
- la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône (50 km) ;
- la partie franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin (80 km).

La réalisation de ces six opérations permettra de porter le réseau à 2.640 km.

On peut également citer les principaux projets ayant fait l'objet d'un débat public et dont les études sont en cours ou seront très prochainement lancées :

- la LGV Bordeaux-Toulouse (250 km) ;
- la LGV Bordeaux-Espagne (280 km) ;
- la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur (220 km) ;
- les branches Ouest et Sud de la LGV Rhin-Rhône (255km) ;
- les accès français à la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin (180km) ;
- la LGV Poitiers-Limoges (125 km) ;
- la MGV Paris-Normandie (200 km).

La réalisation de l'ensemble du programme de 2000 km à lancer d'ici 2020 inscrits dans le projet de loi Grenelle 1 portera le réseau de LGV à environ 4.000 km pour un coût global de l'ordre de 70 milliards d'euros.

Au-delà, les lignes nouvelles Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, Paris – Amiens – Calais et Toulouse – Narbonne, ainsi que le barreau Est-Ouest améliorant la desserte du Béarn et de la Bigorre sont inscrites dans le programme des 2 500 kilomètres supplémentaires.

Principaux projets de lignes à grande vitesse issus du Grenelle de l'environnement



Légende

- Ligne à grande vitesse (LGV)
- - - - LGV en construction
- Ligne classique électrifiée
- Ligne classique non électrifiée
- ↔ Projet de LGV pouvant être lancé d'ici 2020
- ↔ Programme supplémentaire de LGV

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

MEEODM/DGTRM/juillet 2009

ANNEXES

LGV Est européenne phase 2

● Baudrecourt – Vendenheim ●

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE RÉALISATION



Le 1^{er} septembre 2009

LGV EST EUROPEENNE

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION DE LA DEUXIEME PHASE

LGV Est européenne **Convention de financement et de réalisation de la deuxième phase**

Entre

L'État, représenté par

Le ministre d'État, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat ;

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports ;

Le préfet de la région Alsace, préfet du Bas-Rhin ;

Le préfet de la région Lorraine, préfet de la Moselle ;

Le préfet de la région Champagne-Ardenne, préfet de la Marne ;

Le secrétaire général de la la Préfecture de région Ile-de-France ;

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;
représentée par son secrétaire général ;

La Région Champagne-Ardenne, représentée par son président ;

Le Département des Ardennes, représenté par une vice-présidente ;

La Communauté d'agglomération de Reims Métropole, représentée par sa présidente ;

La Région Lorraine, représentée par son président ;

Le Département de la Meuse, représenté par un vice-président ;

Le Département de la Meurthe-et-Moselle, représenté par un vice-président ;

Le Département des Vosges, représenté par son président ;

La Région Alsace, représentée par un vice-président ;

Le Département du Bas-Rhin, représenté par son président ;

La Communauté urbaine de Strasbourg, représentée par son président ;

Le Département du Haut-Rhin, représenté par un conseiller général ;

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

L'Agglomération de Mulhouse, représentée par le président de la communauté d'agglomération de Mulhouse Sud Alsace ;

Réseau ferré de France, représenté par le président de son conseil d'administration ;

puis, après notification de leur accord à toutes les Parties :

La Région Île-de-France, représentée par son président ;

Le Département de la Marne, représenté par son président ;

Le Département de la Moselle, représenté par son président.

VISAS

- Loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- Décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- Convention de réalisation et de financement de la première phase du TGV Est européen, signée le 7 novembre 2000,
- Protocole additionnel à la convention de réalisation et de financement du TGV Est européen signé le 7 novembre 2000,
- Protocole de financement relatif à la 1^{ère} étape de la 2^{ème} phase de la LGV Est européenne conclu le 24 janvier 2007 signé entre l'État, plusieurs collectivités locales et RFF,
- Convention de financement relative aux travaux préliminaires de la 1^{ère} étape de la 2^{ème} phase de la LGV Est européenne conclue le 22 avril 2009 entre l'État et RFF au titre du plan de relance.

CONSIDERANTS

1. L'État a saisi la Commission européenne pour la création d'une tranche supplémentaire de modulation de la TIPP d'au moins un centime additionnel au profit des régions qui auront signé une convention de financement d'un grand projet de transport durable fluvial ou ferroviaire figurant dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Le produit de cette nouvelle ressource sera dédié au financement de ce projet.

La loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit explicitement « l'achèvement de la ligne Paris-Strasbourg ». Les quatre régions concernées par le financement de cette infrastructure seront donc éligibles à cette augmentation de la TIPP.

2. L'État s'engage à signer avec les régions Champagne-Ardenne et Île-de-France et les autres partenaires concernés (autres collectivités et RFF), une convention commune d'application des contrats de projets État – Région (2007 – 2013) relative à l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle, section Gretz-Troyes.

3. L'État s'engage à signer avec la région Champagne-Ardenne, le Conseil général de la Marne et RFF un protocole cadre relatif à la desserte ferroviaire de l'aéroport de Vatry. Ce protocole indiquera les étapes du projet, en commençant par les études qui permettront de préciser les coûts, les calendriers prévisionnels et les différentes phases opérationnelles. Les crédits inscrits dans le contrat de projets 2007-2013 pour cette opération seront complétés par une participation supplémentaire de l'État à hauteur de 5 millions d'euros.

4. Le Département de la Marne, par courrier du 17 juillet 2009 et par la présence du Président du Conseil général lors de la séance de signature de la présente convention, a fait connaître son intérêt pour le projet et son intention de proposer à son assemblée délibérante, en octobre 2009, une participation forfaitaire à hauteur de 16,08 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008, sous réserve des réponses attendues sur la desserte ferroviaire de l'aéroport de Vatry, mentionnée au point 3. L'accord définitif de cette collectivité, après délibération du conseil général, prendra la forme d'une convention entre l'État, le Département de la Marne et RFF. Cet accord sera ensuite notifié par les services de l'État à toutes les Parties. Le Département de la Marne sera alors réputé être cosignataire de la présente Convention.

5. La Région Île-de-France, par courrier du 19 juin 2009, a fait connaître son intérêt pour le projet et son intention de proposer à son assemblée délibérante, en octobre 2009, une participation forfaitaire à hauteur de 49 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008, sous réserve des réponses attendues de l'État en matière de développement des transports urbains et régionaux. L'accord définitif de cette collectivité, après délibération du conseil régional, prendra la forme d'une convention entre l'État, la Région Île-de-France et RFF. Cet accord sera ensuite notifié par les services de l'État à toutes les Parties. La Région Île-de-France sera alors réputée être cosignataire de la présente Convention.

6. Le Conseil régional de Lorraine rappelle le protocole additionnel du 7 novembre 2000 signé par l'État, la Région Lorraine, les Départements de Moselle et Meurthe-et-Moselle et RFF, fixant la gare d'interconnexion TGV à Vandières. Le Conseil régional de Lorraine réaffirme son souhait de voir aboutir la réalisation de cette gare d'interconnexion avec l'aide de l'État. Ce dernier a pris, le 21 août dernier, l'arrêté de mise à l'enquête publique du projet. En fonction des résultats, il soutiendra financièrement les études et les réalisations de nature à améliorer les infrastructures ferroviaires dans la région Lorraine ou à réaliser cette interconnexion TER/TGV. L'État et la région conviendront d'un protocole prévoyant la participation financière de l'État à ces projets à hauteur de 30 Millions d'Euros.

PRÉAMBULE

La ligne nouvelle de chemin de fer à grande vitesse dite « TGV Est européen » entre Paris et Strasbourg a été déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'État du 14 mai 1996 dont les effets ont été prorogés par décret du 3 mai 2004. La première phase de la ligne nouvelle à grande vitesse, entre Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) et Baudrecourt (Moselle), a été financée et réalisée grâce à des concours importants des différents signataires de la convention de réalisation et de financement du 7 novembre 2000. Elle a été mise en service le 10 juin 2007 et a permis de relier directement, par la grande vitesse, les principales villes de l'est de la France avec Paris ainsi qu'avec celles du nord, de l'ouest et du sud-ouest de la France. Le succès de cette première réalisation est avéré, avec un trafic déjà supérieur aux prévisions initiales et un nombre croissant de voyageurs fréquentant les gares nouvelles, comme le montre l'exemple de la gare Meuse.

La seconde phase du projet consiste à prolonger la ligne à grande vitesse entre Baudrecourt et Vendenheim (Bas-Rhin) sur 106 kilomètres et à la raccorder au réseau classique dans la zone de Vendenheim. Elle permettra d'assurer la liaison Paris-Strasbourg en 1h50, en accélérant les dessertes de l'ensemble de l'Alsace, notamment celle de Mulhouse et Colmar, qui ont vocation à être pérennisées, et d'améliorer les relations entre les pays de l'Union Européenne, notamment dans le cadre de la Magistrale pour l'Europe (RTE-T 17). Ainsi, l'accessibilité de Strasbourg, capitale européenne, en particulier depuis Bruxelles et Luxembourg, sera renforcée.

Suite au Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 qui a décidé du lancement de cette deuxième phase d'ici 2010, un « protocole de financement de la première étape du projet » a été signé le 24 janvier 2007, afin de permettre à Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage, d'engager la maîtrise foncière des terrains et les opérations de remembrement en Moselle, les fouilles archéologiques et les déplacements de réseaux et de mener les études et procédures nécessaires au lancement des travaux. Par courrier du 8 décembre 2008, le Directeur des infrastructures de transport au ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, a confirmé la réalisation du projet par RFF, en maîtrise d'ouvrage publique.

Le financement de cette première étape a été contractualisé dans le cadre d'un protocole d'un montant de 94,16 millions d'euros, établi à partir des principes qui avaient guidé le financement de la première phase.

Après l'annonce du plan de relance de l'économie française, ce montant a été complété par 35 millions d'euros apportés par l'État dans le cadre d'une convention spécifique signée en avril 2009 entre l'Etat (AFITF) et RFF, afin de terminer les travaux préparatoires et procéder aux premiers approvisionnements.

Dans un souci de simplification et de cohérence du projet, la présente convention intègre dans son dispositif les dispositions du protocole de 94,16 millions d'euros et de la convention de financement complémentaires de 35 millions d'euros entre l'État et RFF.

A la suite de la signature de ce protocole, alors que la réalisation de la deuxième phase de la LGV Est européenne est confirmée dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, la mission de financement a abouti au plan de financement présenté ci-après.

ARTICLE PRELIMINAIRE - DEFINITIONS

Chaque fois qu'ils seront utilisés dans le présent acte, ses annexes et les titres des articles ou des clauses, les termes suivants, utilisés avec une majuscule initiale, auront le sens défini au présent article, sans qu'il y ait lieu de distinguer selon qu'ils sont utilisés au singulier ou au pluriel.

- « Collectivités Publiques » :** désigne ensemble l'État (dont la contribution est apportée par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France - AFITF), les Régions Île-de-France, Champagne-Ardenne, Lorraine, Alsace, les Départements des Ardennes, de la Marne, de la Meuse, de la Meurthe et Moselle, de la Moselle, des Vosges, du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, la Communauté urbaine de Strasbourg, les Communautés d'agglomérations de Reims Métropole et de Colmar, ainsi que l'agglomération de Mulhouse et la Ville de Reims ;
- « Contributions » :** désigne les contributions respectives de chaque Partie au financement du Projet, selon les montants figurant à l'article 5 ;
- « Convention de Financement »**
Ou **« Convention »** : désigne la convention de financement afférente au Projet, soit le présent document ;
- « Contributions des parties »** : désigne le montant en euros aux conditions économiques de juin 2008 des Contributions des Parties ;
- « Parties » :** désigne ensemble les signataires de la Convention de Financement ;
- « Projet » :** désigne la construction de la deuxième phase de la LGV Est européenne telle que décrite à l'article 2 de la présente Convention.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a pour objet de fixer les modalités de financement et de réalisation des investissements nécessaires au Projet, tel que décrit à l'article 2.

ARTICLE 2 - CONSISTANCE DU PROJET

La 2^{ème} phase de la ligne à grande vitesse Est européenne consiste à réaliser :

- une ligne nouvelle de 106 kilomètres entre Baudrecourt (point de jonction avec la LGV Est phase 1 mise en service en juin 2007) et Vendenheim au nord de Strasbourg où la LGV se raccordera sur la ligne classique en provenance d'Haguenau selon les dispositions de la modification de la déclaration d'utilité publique en cours d'instruction.

La vitesse commerciale maximale permise à la mise en service sera de 320 km/h.

Le tracé sera conforme à la DUP du 14 mai 1996 et à la DUP modificative du 6 septembre 2002 dans le secteur de Belles-Forêt en Moselle. La traversée des Vosges se fera au niveau de St Jean de Saverne par un tunnel de 4 kilomètres environ ;

- un raccordement avec tronçon à voie unique à Lucy en Moselle pour assurer les relations Luxembourg - Metz – Strasbourg ;
- un raccordement à Réding utilisant partiellement, après modernisation, un secteur de la ligne à voie unique de Réding à Drulingen selon les dispositions de la DUP modificative du 30 avril 2009 permettant d'assurer des dessertes Nancy - Strasbourg.
- un raccordement dénivelé à Vendenheim, permettant de franchir à 160 km/h le nœud ferroviaire.

ARTICLE 3 - CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION

L'objectif est de lancer les travaux en 2010, de façon à permettre une mise en service prévisionnelle du Projet en mars 2016.

Un calendrier prévisionnel de réalisation du Projet est joint en annexe de la Convention (Annexe 1).

Ce calendrier sera mis à jour par le maître d'ouvrage au moins deux fois par an et présenté au comité de pilotage visé à l'article 7. Entre ces deux échéances, le maître d'ouvrage avisera au plus tôt les Parties de toute évolution significative du calendrier susceptible d'avoir une incidence sur les prévisions budgétaires de l'année en cours et de l'année suivante, et sur la date de mise en service.

ARTICLE 4- COUT TOTAL DU PROJET

L'estimation du coût des investissements nécessaires à la réalisation du Projet est de 2 010 millions d'euros hors taxes, aux conditions économiques de juin 2008.

Le détail des travaux et leur coût aux conditions économiques de juin 2008 figure en annexe 2 à la présente Convention.

Ce montant comprend notamment :

1. le coût des études d'avant-projet détaillé et des travaux préparatoires financés par le protocole de financement du 24 janvier 2007 ;
2. le coût de la deuxième tranche des travaux préparatoires financés par l'État (AFITF) dans le cadre du plan de relance par la convention du 22 avril 2009.

Le coût et le financement de ces deux dernières conventions sont rappelés en annexe 3.

ARTICLE 5- FINANCEMENT

5.1 Les Contributions de chaque Partie au financement du Projet s'établissent comme indiqué dans le tableau suivant, sur la base d'une répartition en millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008.

	Millions d'euros CE juin 2008	Part %
Ile de France	49,00	2,44
Champagne-Ardenne		
Conseil régional	27,14	1,35
Reims Métropole	31,96	1,59
Conseil général des Ardennes	4,82	0,24
Conseil général de la Marne	16,08	0,80
Total Champagne Ardenne	80,00	3,98
Lorraine		
Conseil régional	120,48	5,99
Conseil général de la Meuse	2,61	0,13
Conseil général de Meurthe et Moselle	10,04	0,50
Conseil général de la Moselle	14,45	0,72
Conseil général des Vosges	5,42	0,27
Total Lorraine	153,00	7,61
Alsace		
Conseil régional	95,58	4,76
Conseil général du Bas Rhin	59,00	2,94
Communauté urbaine de Strasbourg	51,92	2,58
Conseil général du Haut Rhin	20,53	1,02
Communauté d'agglomération de Colmar	3,07	0,15
L'Agglomération de Mulhouse	5,90	0,29
Total Alsace	236,00	11,74
Retour 1^{ère} phase	122,00	6,07
Luxembourg	40,00	1,99
Total collectivités	680,00	33,83
Etat (AFITF)	680,00	33,83
RFF	532,00	26,47
Europe	118,00	5,87
TOTAL DU FINANCEMENT	2010,00	100

RFF et l'État se rapprocheront afin de déterminer les conditions, notamment au plan tarifaire, nécessaires pour atteindre l'objectif de participation de RFF prévu au présent article.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions versées par les collectivités publiques en tant que subventions d'équipement sont exonérées de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

5.2 Les Contributions seront appelées et actualisées dans les conditions précisées à l'article 5.6 ci-après.

5.3 L'État s'engage à mettre tout en œuvre, notamment dans le cadre des demandes de financement que la France a formulées dans le cadre du plan de relance européen, afin que l'objectif d'une participation de l'Union européenne de 118 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008 au moins puisse être atteint. L'État tiendra les Collectivités territoriales informées de l'avancement des démarches et des procédures relatives à ce financement.

Les versements de l'Union Européenne seront effectués selon les modalités du règlement financier aux conditions économiques en vigueur. Les demandes de concours financiers seront présentées à la Commission européenne par l'État, sur présentation par RFF des calendriers de dépenses annuels ou pluriannuels correspondants. L'Union européenne versera les subventions accordées au titre du projet, à l'État ou directement au maître d'ouvrage, selon les modalités prévues par le règlement financier CE en vigueur.

Les versements du Grand-Duché de Luxembourg seront effectués selon les modalités qui seront définies dans le cadre d'une convention *ad hoc* entre cet État, la France et RFF.

En cas de défaut de financement de la part du Grand Duché de Luxembourg ou de l'Union Européenne par rapport à la prévision inscrite dans l'article 5.1, les Collectivités Publiques conviennent de se revoir pour s'accorder sur les solutions les mieux adaptées.

5.4 Modalités d'application de la clause de retour à bonne fortune de la première phase

La convention de financement portant sur la première phase de réalisation de la LGV Est, signée le 7 novembre 2000, prévoit un droit de retour au bénéfice des trois régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace, sur le tiers du surplus des résultats d'exploitation obtenus par RFF pendant les vingt premières années d'exploitation. Le produit de ce droit pourrait potentiellement être versé en 2012, 2017 et 2027.

Le montant prévisible de ce retour a été évalué en 2008, sur la base des premiers résultats d'exploitation, à un solde total actualisé de 122 millions d'euros HT. Les collectivités parties à cette première convention et qui sont également signataires de la présente Convention conviennent de faire valoir leur droit de retour sur la première phase de manière définitive et irrévocable à hauteur du montant précité.

Elles s'engagent à investir l'intégralité de ce montant dans la deuxième phase du Projet.

L'intégralité de cette somme sera versée par RFF selon des modalités analogues à celles prévues à l'article 5.5 ci-après. Après le versement de la provision prévue au 5.5 e), elle couvrira globalement les premiers versements des collectivités territoriales.

5.5 Modalités de versement

a) Principe de versement

Les appels de fonds périodiques s'appuient sur les dépenses constatées, à savoir enregistrées et approuvées par RFF, ce qui induit un décalage de chronologie entre les paiements supportés par RFF et les versements des co-financeurs.

Ce décalage sera compensé par la mise en place d'une provision forfaitaire à la charge des Collectivités Publiques dans les conditions prévues au e) ci-après. Les premiers appels de fonds des Collectivités Publiques concernées par la clause de retour de la première phase seront couverts par le mécanisme mentionné au 5.4

b) Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Afin de permettre à l'ensemble des co-financeurs de programmer leurs dépenses, un échéancier prévisionnel indicatif des versements par année est joint à la présente convention en annexe 4.

Cet échéancier sera mis à jour au moins deux fois par an par RFF, avec un niveau de précision mensuel pour le semestre à venir. Il sera présenté au comité de pilotage visé à l'article 7. Entre ces deux échéances, RFF avisera au plus tôt les co-financeurs des éventuelles modifications significatives de l'échéancier des appels de fonds.

c) Périodicité des appels de fonds

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

d) Montant des appels de fonds

L'assiette globale de l'appel de fonds au titre du mois N sera égale aux dépenses cumulées depuis la date de signature de la présente convention (en prenant en compte les dépenses effectuées au titre du protocole de 94,16 millions d'euros et de la convention de 35 millions d'euros) jusqu'au mois N inclus, en euros courants hors taxes, enregistrées et approuvées par RFF.

Cette assiette sera répartie entre chaque co-financeur sur la base de sa part en pourcentage fixée au tableau du 5.1.

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

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

Le 1^{er} septembre 2009

Ces dispositions permettront de tenir compte des versements déjà effectués par les Collectivités Publiques au titre du protocole de 94,16 millions d'euros, de la convention de 35 millions d'euros et de la présente Convention. L'annexe 5 présente les appels de fonds déjà émis dans le cadre des engagements antérieurs.

La justification des montants appelés sera annexée à l'appel de fonds et également transmise au comité de pilotage prévu à l'article 7.

e) Montant de la provision

Le décalage entre les paiements supportés par RFF et les versements des co-financeurs est évalué à 1,5 mois en moyenne pendant toute la durée du projet.

Ce décalage sera compensé par une provision forfaitaire non révisable et non actualisable, que les Collectivités Publiques verseront à RFF, dès l'entrée en vigueur de la Convention. Cette provision sera égale à 3% de leur contribution financière telle qu'indiquée au 5.1, en tenant compte des versements déjà effectués. L'annexe 6 précise le montant de la provision dû par chacun des financeurs à RFF.

Quatre années à compter de la date d'encaissement par RFF de chacune des contributions, le maître d'ouvrage reversera à chaque Collectivité Publique le montant de la provision versée en la déduisant des appels de fonds à venir après la date de reversement de la provision. RFF est tenu de préciser cette date par écrit aux Collectivités Publiques lors de l'émission de l'appel de fonds correspondant à la provision mentionnée ci-avant.

f) Facturation, recouvrement

Les contributions des Collectivités Publiques feront l'objet d'appels de fonds adressés par RFF par lettre recommandée avec accusé de réception.

En ce qui concerne les appels de fonds à l'AFITF, RFF adressera ses appels de fonds à l'État – Direction des infrastructures de transport, et en transmettra en même temps une copie pour information à l'AFITF. L'État vérifiera la régularité des appels de fonds au regard de la présente Convention, notamment du suivi de l'exécution du Projet, et fera connaître à l'AFITF si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés.

Les versements au profit de RFF devront être effectués dans le délai maximal de 45 jours à compter de la réception de l'appel de fonds émis par RFF, la réception étant réputée acquise à la date de l'accusé de réception.

En cas de retard de paiement, les sommes dues par les Collectivités Publiques seront majorées d'intérêts de retard calculés au taux d'intérêt légal national pour un retard inférieur ou égal à deux mois, ce taux étant majoré de 2 points pour un retard supérieur à deux mois. Le retard susmentionné est comptabilisé à partir du 46^{ème} jour suivant l'émission de l'appel de fonds.

Les versements au profit de RFF seront effectués par virement bancaire portant le numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) au compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Paris Opéra, 6 rue Auber, 75009 à Paris ;
Compte Banque : 30003, Code Guichet : 03620, n° de Compte : 00020062145, Clé RIB : 94

5.6 Modalités de suivi du financement aux conditions économiques de juin 2008

Le montant des appels de fonds étant calculé sur la base des dépenses enregistrées et approuvées par RFF, ceux-ci sont valorisés en euros courants.

Pour vérifier *in fine* que les appels de fonds restent limités à l'engagement initial, il est nécessaire de ramener le montant de l'assiette globale des appels de fonds aux conditions économiques de juin 2008, afin de la comparer au montant global défini à l'article 5.1.

L'assiette globale des appels de fonds sera actualisée en appliquant à chaque tranche mensuelle la variation de l'indice TP01 entre le mois d'appel de l'appel de fonds (dernier indice TP01 connu) par RFF et le mois de juin 2008 (indice TP01 = 630,7).

ARTICLE 6- CLAUSES D'AJUSTEMENT

6.1 Ajustement du financement au montant final du projet

Le coût de réalisation des investissements est fixé forfaitairement au montant de 2 010 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008, tel que défini à l'article 4.

Si le coût de réalisation des investissements est supérieur à ce montant, celui-ci est pris en charge par RFF.

A l'inverse, si le coût de réalisation des investissements est en économie par rapport à ce montant, cette économie bénéficie à RFF. Le montant du dernier appel de fonds sera ajusté afin que le montant cumulé des appels de fonds calculé aux conditions économiques de juin 2008 soit égal au montant du coût de l'opération défini à l'article 4.

En cas de survenance d'un aléa géologique majeur, notamment sur le tunnel de Saverne, les Parties conviennent de se revoir pour examiner les conditions de couverture des coûts encourus par RFF.

6.2 Intéressement des collectivités locales aux résultats d'exploitation de la ligne

Un droit de retour est institué au bénéfice des collectivités locales selon les modalités définies en annexe 7 en cas de dépassement significatif des objectifs de trafics, sur la base de l'excédent d'exploitation généré par les circulations additionnelles par rapport aux prévisions sur la section Baudrecourt-Vendenheim.

Ce droit de retour peut être perçu par périodes de 6 ans, pendant 18 ans à partir du 1^{er} janvier 2017 ou de la date de la mise en service si elle était postérieure. Il est versé aux régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne, au prorata des participations régionales globales de ces trois régions, à charge pour elles de le redistribuer aux collectivités de la Région signataires, au prorata de leurs participations. Ce versement interviendra dans la limite d'un montant maximum global fixé à 20% des apports de ces trois régions, soit 93,8 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008, répartis pour 47,2 millions d'euros pour l'Alsace, 30,6 millions d'euros pour la Lorraine et 16,0 millions d'euros pour la Champagne-Ardenne. Ces sommes seront actualisées à la date des versements en fonction de l'indice INSEE des prix hors tabac.

Le 1^{er} septembre 2009

A partir de 2018, RFF présentera chaque année au comité de pilotage les résultats de l'année précédente en termes de trafic (nombre d'équivalents-trains) comparés aux prévisions figurant en annexe 7.

ARTICLE 7 – SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

Le comité de pilotage du Projet est le même que celui désigné dans le cadre de la convention de financement et de réalisation de la première phase.

Il est composé d'un président désigné par l'État et d'un représentant de chacune des Collectivités Publiques, l'AFITF y étant représentée par l'État.

Il veille à la mise en œuvre des dispositions prévues par la présente Convention et s'assure, dans un souci de transparence, que les informations nécessaires sont transmises à l'ensemble des Parties.

Il est tenu régulièrement informé du déroulement de l'opération, de la situation des dépenses, des évolutions du calendrier mentionné à l'article 3 et des modifications apportées à l'échéancier des paiements mentionné à l'article 5.5b.

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

ARTICLE 8 – COMMUNICATION

RFF s'engage à faire mention des collectivités publiques à chaque publication relative au projet. Par ailleurs, pendant le chantier, un panneau est apposé par RFF, faisant apparaître leur logotype.

ARTICLE 9 – PROPRIETE DES ETUDES ET CONFIDENTIALITE

Les études réalisées dans le cadre de la présente Convention restent la propriété de RFF.

Les résultats des études peuvent être communiqués aux collectivités locales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

ARTICLE 10 – REGLEMENT DES LITIGES

10.1 La présente Convention est régie par le droit français.

10.2 En cas de différend découlant de la présente Convention, ou en relation avec celle-ci, les Parties s'efforceront de le résoudre à l'amiable, notamment en organisant des contacts et échanges entre les dirigeants de chacune des Parties, en particulier dans le cadre du comité de pilotage prévu à l'article 7.

Le 1^{er} septembre 2009

10.3 A défaut d'accord amiable obtenu selon les modalités définies à l'article 10.2 ci-dessus dans les 60 jours de leur survenance, tous différends découlant de la présente Convention, de sa validité, de son exécution ou de son inexécution, ou en relation avec celle-ci pourront être soumis à la juridiction compétente.

ARTICLE 11 – CONDITION SUSPENSIVE ET ENTREE EN VIGUEUR

La présente convention est exécutoire sous réserve des clauses suspensives suivantes :

- Les engagements des Parties stipulés dans la présente Convention sont soumis à l'accord des organes délibérants de chacune des collectivités territoriales et de RFF, dans les trois mois qui suivent la date de signature de la présente Convention.
- La disposition mentionnée au point 1 des Considérants, relative à la création d'une tranche supplémentaire de modulation de la TIPP, sera en vigueur au plus tard au 1^{er} janvier 2011.
- Les documents contractuels mentionnés aux points 2 et 3 des Considérants seront signés par l'État dans les trois mois qui suivent la date de signature de la présente Convention.

La présente Convention entre ainsi en vigueur au plus tard trois mois après la signature des Parties soit, en tout état de cause, au plus tard le 1^{er} décembre 2009.

ARTICLE 12 – DUREE – ENREGISTREMENT ET MESURES D'ORDRE

La présente convention cessera ses effets à la fin de la dix-huitième année, qui suivra la mise en service de la ligne (2016).

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

Le 1^{er} septembre 2009

Fait en 23 exemplaires originaux et signé à PARIS, le

Le Ministre d'État, ministre de l'Ecologie, de
l'Energie, du Développement durable et de la
Mer, en charge des Technologies vertes et des
Négociations sur le climat

Jean-Louis BORLOO

Le Secrétaire d'État chargé
des Transports

Dominique BUSSEREAU

Le Président du Conseil
régional d'Alsace
Pour le Président, Le Vice-président

Hubert HAENEL

Le Président du Conseil
régional de Lorraine

Jean-Pierre MASSERET

Le Président du Conseil régional
de Champagne-Ardenne

Jean-Paul BACHY

Le Président du Conseil
général du Haut-Rhin,
Pour le Président, le Conseiller général

Eric STRAUMANN

Le Président du Conseil
général du Bas-Rhin

Guy-Dominique KENNEL

Le Président du Conseil
général des Ardennes,
Pour le Président, la Vice-présidente

Elisabeth FAILLE

Le Président du Conseil général
de Meurthe et Moselle,
Pour le Président, le Vice-président

Jean-Marie UHLRICH

Le Président du Conseil général
de la Meuse,
Pour le Président, le Vice-président

Jean-Louis CANOVA

Le Président du Conseil général
des Vosges

Christian PONCELET

Le 1^{er} septembre 2009

La Présidente
de la Communauté d'agglomération
de Reims Métropole

Le Président de la Communauté
urbaine de Strasbourg

Adeline HAZAN

Jacques BIGOT

Le Président de la Communauté
d'agglomération de Colmar

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

Gilbert MEYER

Jean-Marie BOCKEL

Le Président du Conseil d'administration de
l'Agence de financement des
infrastructures de transports de France,
Pour le Président, Le Secrétaire Général

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

Stéphane KHELIF

Hubert du MESNIL

En présence du Président du Conseil
général de la Marne

René Paul SAVARY

Le Préfet de la région Ile-de-France,
Pour le Préfet, le Secrétaire général de la
Préfecture de région Ile-de-France

Le Préfet de la région Alsace,
Préfet du Bas-Rhin

Jean-François KRAFT

Pierre-Etienne BISCH

Le Préfet de la région Champagne-Ardenne,
Préfet de la Marne

Le Préfet de la région Lorraine,
Préfet de la Moselle

Gérard MOISSELIN

Bernard NIQUET