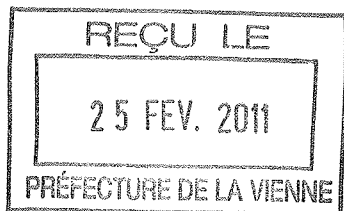


Réception à la Préfecture de la Vienne :

Affichage à la Maison de la Région :



AFFICHÉ LE
25 FEV. 2011

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL RÉGIONAL

Réunion du 18 février 2011

COMMISSION « TRANSPORTS PROPRES ET INNOVANTS, INTERMODALITÉ, ÉQUIPEMENTS, INFRASTRUCTURES »

DÉCISION RELATIVE À LA LIGNE À GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE (LGV SEA)

La présente décision a pour objet de définir les conditions de participation de la Région Poitou-Charentes à la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique.

La Commission Permanente du Conseil Régional,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment son article L. 4221-5,

VU les délibérations du Conseil Régional 06CR033 du 26 juin 2006 et 07CR075 du 17 décembre 2007 relatives aux avis émise d'une part sur les études d'avant-projet de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, et d'autre part à l'avis émis dans le cadre de l'enquête publique,

VU la décision de la Commission Permanente 09CP0302 du 31 août 2009 relative au financement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique,

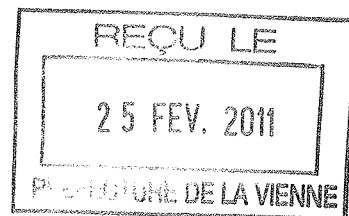
VU la délibération 10CR020 du Conseil Régional du 26 mars 2010 relative aux délégations de compétences du Conseil Régional à sa Commission Permanente et à la Présidente,

VU la délibération 10CR025 du Conseil Régional du 19 avril 2010 relative à son Règlement Intérieur,

VU la délibération 10CR061 du Conseil Régional du 13 décembre 2010 relative au budget de la Région pour 2011,

VU les crédits de la Région, figurant au chapitre 908, au titre des Infrastructures Ferroviaires, s'établissant comme suit :

	Autorisations de programme
inscrites	103 000 000 €
disponibles	103 000 000 €
proposées	95 000 000 €



VU la demande de suspension de séance présentée par l'intergroupe "Pour une nouvelle dynamique régionale" et accordée par la Présidente, conformément à l'article 32 du Règlement Intérieur, de 15 heures 57 à 16 heures¹⁸,

VU la demande de vote par division présentée par le groupe " Europe Écologie-Les Verts" en application de l'article 15 du Règlement Intérieur,

VU les demandes de scrutins présentées par l'intergroupe "Pour une nouvelle dynamique régionale" et le groupe "Une énergie d'avance : groupe des Élu(e)s socialistes, Radicaux de gauche, Ouvriers et Écologistes", en application de l'article 13 du Règlement Intérieur,

Après en avoir délibéré et voté,

I - PREMIÈRE PARTIE : LES CONDITIONS

CONSIDÉRANT la demande exprimée par l'État à la Région pour la participation aux travaux de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA), à hauteur de 103 000 000 €, se traduisant par 2 projets de conventions : pour le financement et la réalisation du tronçon central Tours-Bordeaux de cette infrastructure nouvelle, d'une part, pour les conditions de desserte ferroviaire des gares du territoire régional, d'autre part,

RAPPELLE que ce projet d'envergure nationale voire européenne avec sa prolongation programmée vers l'Espagne, n'a pas vocation à être financé par la Région qui doit par ailleurs assumer les dépenses liées à l'exercice de ses compétences propres dans un contexte budgétaire contraint et répondre aux besoins des contribuables dans une contexte économique dégradé,

DEMANDE en conséquence que l'État et RFF apportent, en préalable à la signature de toute convention, les garanties suivantes pour l'amélioration et la valorisation du réseau existant :

- prise en compte de la modernisation et adaptation de l'infrastructure ferroviaire existante avec les moyens nécessaires attendus pour l'adaptation et à la modernisation du réseau existant, indispensable à la diffusion sur l'ensemble du territoire régional de l'effet TGV à la mise en service de la LGV SEA :

➤ **sur la ligne La Rochelle - Poitiers** qui constitue le prolongement structurant du tronçon Tours-Bordeaux, il s'agit de garantir la réalisation de l'opération inscrite au CPER 2007-2013 entre Niort et La Rochelle, mais également des études de la modernisation de la section Niort - Poitiers (doublement de la section en voie unique et mise aux normes pour une vitesse de 220 km/h) et de celles du contournement ferré de La Rochelle pour la desserte du Grand Port Maritime avant la fin de l'année 2011, pour des résultats au plus tard début 2014 ;

➤ **s'agissant du nœud de Saint-Benoît** : la dénivellation de la bifurcation de Saint-Benoît, initialement intégrée dans le financement de la LGV SEA ou sa substitution par tout autre équipement répondant aux mêmes objectifs, devra être réalisée par RFF sans faire appel au financement des collectivités dès que son utilité sera avérée et quel que soit le délai de survenance de cette situation ;

➤ **modernisation de la signalisation du réseau existant** : RFF doit s'engager à mettre en place des moyens spécifiques pour faire face aux besoins d'études pour la modernisation de la signalisation du réseau existant et faire aboutir dans les 2 ans le lancement d'un programme de réalisation comprenant outre Saintes - Angoulême inscrit au CPER, La Rochelle - Saintes et

Angoulême - Limoges, ainsi que les autres adaptations nécessaires au développement des circulations ferroviaires ;

- **garantie d'un fonctionnement équilibré du système ferroviaire pendant la période de réalisation de la LGV SEA** en prévoyant notamment :

- le report du cadencement du réseau en Poitou-Charentes après la mise en service de la LGV-SEA pour éviter deux refontes successives des services et les impacts négatifs sur le TER ;
- la réalisation sur l'itinéraire alternatif retenu pour la circulation de l'autoroute ferroviaire atlantique Ecofret, de 2 points de croisement au moins, suffisamment dimensionnés pour permettre le stationnement des trains d'autoroute ferroviaire et non des TER ;
- l'intégration systématique dans le coût des travaux ferroviaires, des coûts des services de substitution par autocar, financé par toutes les parties prenantes à l'opération concernée ;
- l'engagement de RFF d'informer la Région au moins 24 heures à l'avance de l'ouverture de toute intervention sur le réseau pouvant interrompre ou modifier totalement ou partiellement le service TER ;

- **garantie d'une participation conséquente de l'État et de RFF aux travaux de mise en accessibilité** des gares du réseau régional pour atteindre l'objectif de la loi du 11 février 2005 ;

- **garantie de réalisation des études alternatives au projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges ;**

- **mise en œuvre par l'État en tant qu'Autorité Organisatrice des Trains d'Équilibre du Territoire (TET)** d'un niveau de desserte satisfaisant sur l'axe Nantes - La Rochelle - Bordeaux par :

- la création d'un 4ème aller-retour Nantes-Bordeaux et le maintien de la mission partielle La Rochelle - Bordeaux, permettant ainsi de retrouver le niveau de service de 2004 ;
- la mise en place d'un arrêt pour la desserte de Montendre sur le train au départ de Bordeaux en fin d'après-midi, afin de répondre aux besoins de la population du Sud Saintonge travaillant dans l'agglomération bordelaise ;
- la mise en place d'un point de « rebroussement » à la gare de Jonzac ;

- **cession dans les meilleurs délais et aux prix estimés par France Domaines, des terrains appartenant à RFF pour faciliter la réalisation des pôles d'échange et la redynamisation des quartiers attenants**, ceci concerne en particulier les projets de pôles à Angoulême, La Rochelle, Niort, et également les emprises nécessaires à la réalisation de la plate-forme multimodale Niort Terminal,

- **conditions de protection de l'excellence environnementale**, telles que détaillées dans la délibération du Conseil Régional du 17 décembre 2007 susvisée,

DEMANDE que la convention relative à la desserte ferroviaire des gares soit étendue aux gares de l'axe Poitiers - La Rochelle actuellement desservies par le TGV et à la gare de Ruffec, et que cette garantie porte sur les améliorations attendues avec la Ligne à Grande Vitesse et ne se limite pas au maintien du niveau de desserte actuelle,

APPROUVE les conditions et les modalités de desserte de la région telles que définies ci-dessus ;

II - DEUXIÈME PARTIE : LE PRÊT SOUS FORME D'AVANCE REMBOURSABLE

CONSIDÉRANT les demandes formulées par l'État et RFF, la Région Poitou-Charentes refuse de subventionner l'État, pour la construction d'une infrastructure concédée à l'entreprise privée Vinci et qui relève de la compétence de l'État,

DÉCIDE, sous réserve que les garanties demandées ci-dessus soient acquises, notamment sur la garantie de desserte ferroviaire des gares de la région, y compris les demandes faites dans la délibération du 17 décembre 2007 en matière d'excellence environnementale d'accorder un prêt à Réseau Ferré de France sous forme d'avance remboursable de 95 000 000 €,

PRÉCISE que ce montant est réduit des dépenses déjà engagées au titre des études et des acquisitions foncières pour un montant total de 8 789 771,16 € actualisées, en valeur 2009, à 8 848 235,58 €,

PRÉCISE que cette deuxième partie de la décision a été soumise au scrutin public dans les conditions prévues à l'article 13 du Règlement Intérieur du Conseil Régional,

AUTORISE la Présidente à signer un protocole préalable avec l'État et RFF sur les engagements prévus ci-dessus, étant précisé que ce protocole détaillera les modalités de remboursement du prêt, ainsi que les deux conventions jointes après modification pour tenir compte des demandes ci-dessus et engagements de l'État et RFF sur les retours attendus,


PRÉCISE que, sous réserve de la signature de ce protocole, le versement du prêt sera échelonné de la façon suivante, réfaction faite des ajustements correspondants aux montants déjà versés pour les études et les acquisitions foncières pour en ramener le total à 95 millions € :

échéances	Montants M €
Janvier 2011	5.2
Juillet 2011	5.2
Janvier 2012	10.3
Juillet 2012	11.3
Janvier 2013	12.4
Juillet 2013	11.3
Janvier 2014	13.4
Juillet 2014	10.3

échéances	Montants M €
Janvier 2015	8.2
Juillet 2015	6.2
Janvier 2016	4.1
Juillet 2016	0
Janvier 2017	0
Juillet 2017	4.1
Janvier 2018	0
Juillet 2018	1.0

ADOPTE, après en avoir délibéré et voté, la présente décision.

LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL RÉGIONAL,



CONVENTION RELATIVE A LA DESSERTTE FERROVIAIRE DES GARES
DE CHATELLERAULT, DU FUTUROSCOPE, DE POITIERS,
D'ANGOULEME ET DE LIBOURNE

Entre :

L'Etat, représenté par la ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, et le secrétaire d'Etat chargé des Transports ;

La Région Poitou-Charentes, représentée par la présidente du Conseil régional ;

Le Région Aquitaine, représentée par le président du Conseil régional ;

Le Département de la Vienne, représenté par le président du Conseil général ;

Le Département de la Charente, représenté par le président du Conseil général ;

Le Département de la Gironde, représenté par le président du Conseil général ;

La Communauté d'agglomération du pays châtelleraudais, représentée par son président ;

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

La Communauté d'agglomération du Grand Angoulême, représentée par son président ;

La Communauté de communes du Libournais, représentée par son président ;

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

Préambule

En application des conclusions du Grenelle de l'Environnement, le Gouvernement 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.

Le tronçon central Tours-Bordeaux de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique (LGV SEA) participe pleinement à cette ambition. Il prévoit la construction d'environ 300 km de ligne nouvelle entre Saint-Avertin (Sud de Tours) et Ambarès-et-Lagrave (Nord de Bordeaux) et 40 km de raccordements.

La mise en service du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA permettra un temps de parcours de 2h05 entre Paris et Bordeaux, soit un gain de temps de 50 minutes. Le projet profitera notamment également aux autres liaisons entre l'Île-de-France et le Sud-Ouest. La libération de capacités sur la ligne classique permettra également le développement du fret ferroviaire et des services ferroviaires régionaux de voyageurs. Enfin, le tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA s'inscrit dans une logique de développement et de solidarité des territoires et de développement de l'emploi. Il permettra une meilleure irrigation des régions Centre, Poitou-Charentes, Limousin, Aquitaine et Midi-Pyrénées et contribuera à la dynamisation de leurs économies.

Un débat public préalable associant les acteurs politiques, socio-économiques et associatifs, entre novembre 1995 et mars 1996, a permis la définition d'un cahier des charges concernant les fonctionnalités du projet. Les études préliminaires et les consultations ont été menées de 1997 à 2001.

Après approbation de l'avant-projet sommaire de la section Angoulême-Bordeaux, l'enquête publique portant sur cette section s'est déroulée du 3 février au 16 mars 2005 et le projet a été déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat du 18 juillet 2006.

L'avant-projet sommaire de la section comprise entre Tours et Angoulême a ensuite été approuvé par décision ministérielle du 16 avril 2007, à l'issue d'une concertation et d'une consultation formelle des services de l'Etat, des élus, des acteurs socio-économiques et associations, conduites en 2006. L'enquête publique s'est déroulée du 25 octobre au 19 décembre 2007 et le projet a été déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat du 10 juin 2009.

Par ailleurs, à la suite de la décision du comité Interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 d'accélérer la réalisation de la LGV Sud-Europe-Atlantique en vue d'une délégation de service public, l'avis d'appel public à la concurrence pour la mise en concession de la ligne Tours-Bordeaux a été publié le 1er mars 2007 et les candidats autorisés à répondre à l'appel d'offres ont été désignés le 9 novembre 2007. L'appel d'offres a été lancé le 14 février 2008 et les offres initiales des candidats ont été remises le 15 septembre 2008. Le second tour de l'appel d'offres a été lancé le 31 juillet 2009 et les offres finales des candidats ont été remises le 15 décembre 2010. Le 29 mars 2010, Réseau ferré de France a désigné le groupement mandaté par Vinci en tant que concessionnaire pressenti dans la perspective de conclure le contrat de concession d'ici la fin de l'année 2010. Le 15 juillet 2010, RFF a désigné ce groupement attributaire pressenti de la concession.

Enfin, l'impact sur les dessertes de la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire entre dans le cadre de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 *relative à la solidarité et au renouvellement urbains*, qui dispose que « Les modifications des services d'intérêt national, liées à la mise en service d'une infrastructure nouvelle ou consécutives à une opération de modernisation approuvée par l'Etat et qui rendent nécessaire une recomposition de l'offre des services régionaux de voyageurs, donnent lieu à une révision de la compensation versée par l'Etat au titre du transfert de compétences dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat. »

En conséquence, les partenaires soussignés conviennent ce qui suit :

Article 1 : Périmètre

Les gares de Châtelleraut, du Futuroscope, de Poitiers, d'Angoulême et de Libourne sont confirmées en qualité de gares desservies par les trains à grande vitesse et font l'objet des engagements de la présente convention.

Article 2 : Engagement de garantir un haut niveau de qualité pour la desserte ferroviaire

L'Etat s'engage à maintenir un haut niveau de qualité pour la desserte ferroviaire des gares visées à l'article 1 à compter de la mise en service du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA.

Pour chacune de ces gares, la qualité de la desserte ferroviaire s'apprécie de manière globale en tenant compte notamment, pour chacune des grandes catégories de liaisons suivantes :

- liaisons nationales et internationales, à destination et en provenance des grandes agglomérations françaises (notamment Paris, Lille, Strasbourg, Bordeaux et Toulouse) et européennes (notamment Bruxelles et la péninsule ibérique) ;
- liaisons interrégionales et régionales, notamment entre les gares objets de la présente convention ainsi qu'avec les agglomérations de Tours et de Bordeaux,

des indicateurs suivants :

- le nombre d'arrêt dans les gares objet de la présente convention par des liaisons directes sans rupture de charge, et leur répartition dans la journée,
- les temps de parcours par des liaisons directes sans rupture de charge (meilleurs temps et temps moyens), notamment au regard des gains de temps permis par la mise en service du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA puis par les mises en services des autres branches de la LGV SEA,
- de la complémentarité, en termes de correspondance et de répartition, entre les dessertes assurées par les trains à grande vitesse et les services régionaux de voyageurs.

Les caractéristiques de la desserte ferroviaire existante en 2009, figurant en annexes, constituent une base de comparaison pour l'appréciation du niveau de cette qualité. Les améliorations susceptibles d'intervenir entre la signature de la présente convention et la mise en service du tronçon central Tours-Bordeaux seront ajoutées aux annexes au fur et à mesure de leur réalisation.

Article 3 : Mise en place d'un comité de suivi

Un comité de suivi des dessertes, composé de chacun des partenaires signataires de la présente convention, ainsi que du concessionnaire et d'un représentant des opérateurs ferroviaires concernés, est constitué. Il est présidé par le représentant de l'Etat désigné par le ministre en charge des transports.

Ce comité de suivi apprécie le niveau de service par rapport aux caractéristiques de la desserte ferroviaire en 2009 à compter de la mise en service du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA, sur la base des indicateurs retenus. Dans ce cadre, il analyse la qualité de la desserte ferroviaire des gares visées à l'article 1 et émet toute proposition qu'il juge utile pour maintenir ce niveau de qualité ou pour préciser les critères à prendre en compte. Le comité de suivi veillera à l'équilibre de ses propositions, notamment s'agissant des avantages et des inconvénients que ces propositions génèrent pour chacune des collectivités territoriales signataires. Toute proposition

impactant les services régionaux de voyageurs sera soumise au préalable aux Conseils régionaux concernés en tant qu'autorité organisatrice.

Dans l'hypothèse où les collectivités territoriales membres du comité de suivi considèrent que la desserte ferroviaire à grande vitesse ne remplit pas l'exigence de qualité correspondant aux caractéristiques de la desserte ferroviaire en 2009, le comité saisit le ministre chargé des transports qui prendra les mesures nécessaires pour la rétablir sur la base des propositions du comité de suivi.

Le comité se réunit aussi souvent que nécessaire sur convocation de son président à partir du début de la phase de détermination des grilles horaires du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA, qui interviendra deux à trois ans avant la date prévisionnelle de mise en service, et au minimum une fois par an à compter de la mise en service de la nouvelle infrastructure. Chaque partenaire signataire pourra demander au président qu'il réunisse le comité et proposer les points d'ordre du jour qu'il souhaite voir examiner.

En particulier, le président du comité veillera à ce que la fréquence des réunions durant la phase de détermination des grilles horaires du tronçon central Tours-Bordeaux, permette d'examiner de manière régulière et dans les meilleures conditions possibles les propositions émises par les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs ferroviaires.

La composition du comité pourra être élargie par accord unanime entre tous les partenaires signataires.

Article 4 : Dispositions générales

La présente convention prend effet pour chaque signataire lors de sa signature.

Elle est conclue pour une période qui expirera dix ans après la mise en service du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA et pourra être reconduite à l'issue de cette période pour des périodes successives de dix ans pouvant aller jusqu'au terme du contrat de concession.

Un rapport d'exécution de la convention est établi par le comité de suivi à l'issue de la phase de détermination des grilles horaires du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA, puis tous les ans à compter de la mise en service de la nouvelle infrastructure.

Cette convention sera réexaminé de plein droit dans l'hypothèse d'évolutions notables des conditions de faisabilité techniques et économiques par rapport à ce qui était envisagé au moment de sa signature.

Elle sera caduque de plein droit en cas de force majeure ou si le projet de tronçon central Tours-Bordeaux de la nouvelle ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique connaît des altérations significatives dans ses modalités de réalisation.

Le présent accord est établi en douze exemplaires originaux.

Le

Pour L'Etat
La ministre de l'Ecologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Pour le Conseil régional d'Aquitaine
Le président du Conseil régional

Alain ROUSSET

Pour le Conseil général de la Vienne
Le président du Conseil général

Claude BERTAUD

Pour le Conseil général de la Gironde
Le président du Conseil général

Philippe MADRELLE

**Pour la Communauté d'agglomération
du Grand Angoulême**
Le président de la Communauté d'agglomération

Philippe LAVAUD

**Pour la Communauté de communes
du Libournais**
Le président de la Communauté de communes

Gilbert MITTERRAND

Pour L'Etat
Le secrétaire d'Etat chargé des Transports

Thierry MARIANI

Pour le Conseil régional de Poitou-Charentes
La présidente du Conseil régional

Ségolène ROYAL

Pour le Conseil général de la Charente
Le président du Conseil général

Michel BOUTANT

**Pour la Communauté d'agglomération
du pays châtelleraudais**
Le président de la Communauté d'agglomération

Jean-Pierre ABELIN

**Pour la Communauté d'agglomération
de Poitiers**
Le président de la Communauté d'agglomération

Alain CLAEYS

Pour Réseau ferré de France
Le président

Hubert du MESNIL

Annexe 1 - Principales caractéristiques de la desserte ferroviaire existante en 2009
Liaisons entre les gares visées à l'article 1 de la convention et les grandes agglomérations nationales

Gare A	Liaison avec B	Nombre de relations directes par TGV pour les deux sens (A-B ou B-A) pour ouvrable de base	Meilleur temps	Temps moyen	Positionnement horaire de départ		
					5h-9h	9h-16h	16h-19h
Châtelleraut	Paris	10	1h19	1h28	3	3	3
	St-Pierre des Corps (Tours)	7	0h25	0h27	1	3	1
	Bordeaux	6	2h03	2h13	2	1	1
	Lille	0	-	-	-	-	-
	Strasbourg	0	-	-	-	-	-
	Toulouse	0	-	-	-	-	-
Futuroscope	Paris	3	1h22	1h28	1	-	1
	St-Pierre des Corps (Tours)	7	0h33	0h34	-	4	2
	Bordeaux	8	1h43	1h57	1	3	3
	Lille	4	3h19	3h32	1	2	1
	Strasbourg	2	4h39	4h42	1	-	-
	Toulouse	3	3h47	4h03	1	1	1
Poitiers	Paris	33	1h27	1h37	8	12	8
	St-Pierre des Corps (Tours)	31	0h36	0h41	4	12	6
	Bordeaux	35	1h37	1h48	7	12	8
	Lille	11	3h13	3h32	3	4	3
	Strasbourg	6	4h42	4h49	2	2	1
	Toulouse	4	3h51	3h59	2	1	1

Gare A	Liaison avec B	Nombre de relations directes par TGV pour les deux sens (A-B ou B-A) pour ouvrable de base	Meilleur temps	Temps moyen	Positionnement horaire du départ			
					5h-8h	9h-16h	16h-18h	>18h
Angoulême	Paris	22	2h05	2h25	6	7	5	4
	St-Pierre des Corps (Tours)	23	1h21	1h30	6	10	7	6
	Bordeaux	38	0h55	1h01	7	13	9	9
	Lille	11	4h02	4h19	4	4	2	1
	Strasbourg	6	5h28	5h37	2	2	2	-
	Toulouse	4	3h04	3h11	1	1	2	-
L'ibourne	Paris	10	3h20	3h11	4	3	3	-
	St-Pierre des Corps (Tours)	9	2h06	2h13	1	4	3	1
	Bordeaux	12	0h22	0h23	3	4	3	2
	Lille	2	4h58	5h08	-	2	-	-
	Strasbourg	0	-	-	-	-	-	-
	Toulouse	1	2h33	2h33	-	-	1	-

Annexe 2 - Principales caractéristiques de la desserte ferroviaire existante en 2009
Liaisons entre les gares visées à l'article 1 de la convention

Gare A	Liaison avec B	Nombre de relations directes par TGV pour les deux sens (A→B ou B→A) pour ouvrable de base	Meilleur temps	Temps moyen	Positionnement horaire de départ			
					5h-9h	9h-16h	16h-19h	>19h
Châtelleraut	Futuroscope	0	-	-	-	-	-	-
	Poitiers	10	0h14	0h16	3	3	2	2
	Angoulême	3	1h01	1h07	4	1	1	2
	Libourne	5	1h52	1h50	2	1	1	1
Futuroscope	Châtelleraut	0	-	-	-	-	-	-
	Poitiers	1	0h08	0h03	-	-	-	1
	Angoulême	7	0h52	0h56	1	2	3	1
	Libourne	2	1h33	1h39	-	-	1	1
Poitiers	Châtelleraut	10	0h14	0h16	3	3	2	2
	Futuroscope	1	0h08	0h08	-	-	-	1
	Angoulême	34	0h43	0h45	8	10	6	10
	Libourne	11	1h24	1h27	3	3	3	2

Gare A	Liaison avec B	Nombre de relations directes par TGV pour les deux sens (A→B ou B→A) jour ouvrable de base	Meilleur temps	Temps moyen	Positionnement horaire de départ			
					5h-9h	9h-16h	16h-19h	>19h
Angoulême	Châlerault	8	1h01	1h07	4	1	1	2
	Futuroscope	7	0h52	0h56	1	2	3	1
	Poitiers	34	0h43	0h45	8	10	6	10
	Libourne	12	0h37	0h39	3	4	3	2
Libourne	Châlerault	5	1h42	1h50	2	1	1	1
	Futuroscope	2	1h33	1h39	-	-	1	1
	Poitiers	11	1h24	1h27	3	3	3	2
	Angoulême	12	0h37	0h39	3	4	3	2

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Entre les soussignés

- L'Etat, représenté par la ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, et le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
- Réseau ferré de France (RFF), établissement public industriel et commercial, 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,

Région Aquitaine

- Le Conseil régional d'Aquitaine, représenté par son président,
- Le Conseil général de la Gironde, représenté par son président,
- Le Conseil général des Landes, représenté par son président,
- Le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, représenté par son président,
- Le Conseil général du Lot-et-Garonne, représenté par son président,
- Le Conseil général de la Dordogne, représenté par son président,
- La Communauté urbaine de Bordeaux, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud, représentée par son président,
- La Communauté de communes du Bassin d'Arcachon Nord, représentée par son président,
- La Communauté de communes du Libournais, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération du Grand Dax, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération du Marsan, représentée par sa présidente,
- La Communauté d'agglomération de Pau Pyrénées, représentée par sa présidente,
- La Communauté d'agglomération Bayonne Anglet Biarritz, représentée par son président,
- La Communauté de communes du Sud Pays basque, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération d'Agen, représentée par son président,

Région Midi-Pyrénées

- Le Conseil régional de Midi-Pyrénées, représenté par son président,
- Le Conseil général de Haute-Garonne, représenté par son président,
- Le Conseil général des Hautes-Pyrénées, représenté par sa présidente,
- Le Conseil général du Tarn-et-Garonne, représenté par son président,
- Conseil général du Gers, représenté par son président,
- Conseil général de l'Aveyron, représenté par son président,
- Conseil général du Lot, représenté par son président,
- Conseil général de l'Ariège, représenté par son président,
- Conseil général du Tarn, représenté par son président,
- La Communauté urbaine du Grand Toulouse, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération du SICOVAL Sud-Est toulousain, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération du Muretain, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération du Grand Tarbes, représentée par son président,

- La Communauté d'agglomération du Pays de Montauban et des Trois Rivières, représentée par sa présidente,
- La Communauté de communes du Grand Auch, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération du Grand Rodez, représentée par son président,
- La Communauté de communes du Pays de Cahors, représentée par son président,
- La Communauté de communes du Pays de Foix, représentée par son président,
- La Communauté de communes du Pays de Pamiers, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération de l'Albigeois, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, représentée par son président,

Région Poitou-Charentes

- Le Conseil Régional de Poitou-Charentes, représenté par sa présidente,
- Le Conseil général de la Vienne, représenté par son président,
- Le Conseil général des Deux-Sèvres, représenté par son président,
- Le Conseil général de la Charente-Maritime, représenté par son président,
- Le Conseil général de la Charente, représenté par son président,
- La Communauté d'agglomération de Poitiers, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération du Pays Châtelleraudais, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération de Niort, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération de la Rochelle, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération de Royan Atlantique, représentée par son président,
- La Communauté de communes du Pays Santon, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais, représentée par son président,
- La Communauté d'agglomération du Grand Angoulême, représentée par son président,
- La Communauté de communes de Cognac, représentée par son président,

Région Limousin

- Le Conseil Régional du Limousin, représenté par son président,
- Le Conseil général de la Haute-Vienne, représenté par sa présidente,
- La Communauté d'agglomération de Limoges Métropole, représentée par son président,

Région Centre

- Le Conseil Régional du Centre, représenté par son président,
- Le Conseil général d'Indre-et-Loire, représenté par sa présidente,
- La Communauté d'agglomération Tours Plus, représentée par son président,

Visas

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 *portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire,*

Vu la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 *relative à la sécurité et au développement des transports,*

Vu la loi n°2009-967 du 3 août 2009 *de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement,*

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 *relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France,*

Vu la décision du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005 d'accélérer la réalisation du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV Sud-Europe-Atlantique en vue d'une délégation de service public,

Vu le décret du 18 juillet 2006 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation entre les communes de Villognon et d'Ambarès-et-Lagrave du tronçon Angoulême-Bordeaux de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme ou des plans d'occupation des sols des communes de Saint-Génis-d'Hiersac, Marsac, Asnières-sur-Nouère, Fléac, Linars, Nersac, La Couronne, Rouillet-Saint-Estèphe et Claix dans le département de la Charente, Saint-Martin-d'Ary, Montguyon et Clérac dans le département de la Charente-Maritime, Lapouyade, Cavignac, Aubie-et-Espessas, Saint-Antoine, Saint-André-de-Cubzac, Cubzac-les-Ponts, Saint-Romain-la-Virvée, Saint-Loubès, Saint-Vincent-de-Paul et Ambarès-et-Lagrave dans le département de la Gironde,

Vu le décret n°2006-1534 du 6 décembre 2006 *pris pour l'application des articles 1er, 1er-1 et 1er-2 de la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,*

Vu la déclaration d'intention pour la réalisation de la liaison à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique du 25 janvier 2007,

Vu le protocole d'intention pour la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique,

Vu le décret du 10 juin 2009 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation entre les communes de Saint-Avertin et de Xambes du tronçon Tours-Angoulême de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Avertin, Veigné, Montbazou, Monts, Sorigny, Villeperdue, Sainte-Catherine-de-Fierbois, Sepmes, Draché, La Celle-Saint-Avant, Nouâtre et Antogny-le-Tillac dans le département d'Indre-et-Loire, des communes de Saint-Gervais-les-Trois-Clochers, Saint-Genest-d'Ambière, Thuré, Scorbé-Clairvaux, Colombiers, Marigny-Brizay, Jaunay-Clan, Chasseneuil-du-Poitou, Migné-Auxances, Poitiers, Biard, Vouneuil-sous-Biard, Fontaine-le-Comte, Ligugé, Coulombiers, Marigny-Chemereau, Celle-Lévescault, Payré et Chaunay dans le département de la Vienne, de la commune de Sauzé-Vaussais dans le département des Deux-Sèvres, de la commune de Villefagnan dans le département de la Charente et du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du Seuil du Poitou,

Vu les dossiers des engagements de l'Etat de la section Angoulême-Bordeaux de mars 2007 et de la section Tours-Angoulême de juillet 2009,

Vu le projet de convention relative à la desserte ferroviaire des gares de Châtelleraut, du Futuroscope, de Poitiers, d'Angoulême et de Libourne proposé aux collectivités territoriales concernées,

Vu la circulaire du 27 septembre 2010 *relative à la mise en place d'un fonds de solidarité territoriale pour les projets de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse.*

Préambule

Le Gouvernement, à l'issue du Grenelle de l'Environnement, a décidé que le maillage du territoire par des lignes ferrées à grande vitesse serait accéléré, 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.

La loi n°2009-967 du 3 août 2009 *de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement* inscrit la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique (LGV SEA), constituée d'un tronçon central Tours-Bordeaux et des trois branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye et Poitiers-Limoges, dans le programme prioritaire de 2000 km de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse à lancer d'ici 2020.

La LGV SEA représente un projet stratégique pour renforcer l'attractivité du grand sud-ouest de la France et rapprocher Bordeaux et l'Espagne de la Méditerranée via Toulouse. En réalisant sa connexion au réseau des trains à grande vitesse, la LGV SEA permettra l'ouverture de ces régions vers l'ensemble du territoire national, ainsi que vers l'Europe du Nord et du Sud.

*
* *

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 et au-delà 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. Ainsi, la mise en concession du tronçon central Tours-Bordeaux constitue actuellement le plus important projet de concession d'infrastructure de transport en Europe.

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 en-deçà ; 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 permettra 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.

Par ailleurs, le conseil d'administration de Réseau ferré de France a décidé, le 8 mars 2007, d'étudier, 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. La Commission nationale du débat public sera prochainement saisie sur l'opportunité d'organiser un débat public sur la base des quatre scénarios étudiés.

Parallèlement à la réalisation du tronçon central Tours-Bordeaux, Réseau ferré de France conduira, en prolongeant les actions de modernisation de la liaison Poitiers-Niort-La Rochelle inscrites au contrat de projets Etat-Région 2007-2013 de la région Poitou-Charentes, les études spécifiques qui permettront de définir, dans un délai de trois ans, un programme global d'investissements d'amélioration de la qualité de la desserte ferroviaire (vitesse, qualité des voies, liaisons, ...). Cet axe constitue en effet un des prolongements structurants du tronçon central Tours-Bordeaux.

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 trans-européens de transport (RTE-T).

*
* *

En application des dispositions de l'article 1-1 de la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire, modifiée par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, le tronçon central Tours-Bordeaux sera réalisé dans le cadre d'une convention de délégation de service public, conformément aux recommandations 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.

A cette fin, Réseau ferré de France a publié, le 1er mars 2007, l'avis d'appel public à candidatures pour l'attribution du contrat de concession du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA. Le 14 février 2008, Réseau ferré de France a lancé le premier tour de l'appel d'offres et les offres initiales des trois candidats ont été remises le 15 septembre 2008. Le 9 février 2009, le président de Réseau ferré de France a admis les trois candidats à présenter une offre finale. Le 31 juillet 2009, Réseau ferré de France a procédé au lancement du second tour de l'appel d'offres et les offres finales des candidats ont été remises le 15 décembre 2009. Le 29 mars 2010, Réseau ferré de France a désigné le groupement conduit par Vinci en tant que concessionnaire pressenti du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA et a engagé les négociations. Le 15 juillet 2010, Réseau ferré de France a désigné ce groupement attributaire pressenti de la concession.

L'Etat a proposé aux collectivités territoriales concernées de conclure une convention relative à la desserte ferroviaire des gares de Châtelleraut, du Futuroscope, de Poitiers, d'Angoulême et de Libourne, en parallèle avec la confirmation de leur contribution financière en faveur du projet.

*
* *

Les signataires de la présente convention sont convenus des dispositions ci-dessous :

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 Conseils régionaux, les Conseils généraux et les établissements publics de coopération intercommunale signataires de la présente convention ;
- « Contributions » : désigne les contributions respectives de chaque Partie au financement du Projet, selon les montants figurant aux articles 4 et 5 ;
- « Convention de Financement » ou « Convention » : désigne la convention de financement afférente au Projet, soit le présent document ;
- « Parties » : désigne ensemble les signataires de la Convention de Financement ;
- « Projet » : désigne la réalisation du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA et de ses investissements connexes, telle que figurant à l'article 2 de la présente Convention ;
- « Concours du concédant » : désigne les sommes versées par le concédant, Réseau ferré de France, au concessionnaire conformément aux dispositions de l'article 25 du contrat de concession ;
- « euros constants valeur juillet 2009 » : désigne l'unité dans laquelle sont exprimées notamment les Contributions des Parties, celles-ci étant actualisées dans les conditions de l'article 5.2).

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a pour objet de définir :

- la répartition entre l'Etat, 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 pour le tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA.

La présente convention ne modifie pas les droits et obligations du concessionnaire fixés par ailleurs par le contrat de concession.

ARTICLE 2 : CONSISTANCE DU PROJET

Le Projet objet de la Convention est constitué :

- 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 ;
- des jonctions du réseau ferroviaire existant avec les extrémités de la ligne nouvelle 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 ;

- de 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 Benauge relevant de la maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France.

La consistance détaillée de ces opérations figure en annexe à la Convention (annexe 1). Leur réalisation interviendra dans le respect des engagements pris en matière d'insertion de la nouvelle infrastructure dans les territoires, et notamment de ceux figurant dans les dossiers des engagements de l'Etat des sections Tours-Angoulême et Angoulême-Bordeaux de la ligne nouvelle et qui constituent des obligations contractuelles imposées au concessionnaire.

Clause de cohérence du réseau ferroviaire structuré par la ligne à grande vitesse

Réseau ferré de France garantit que le réseau ferroviaire national structuré par le tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA est calibré pour répondre aux besoins prévisibles de circulation de trains à grande vitesse, de transports régionaux de voyageurs ainsi que de fret induits par la réalisation de la ligne nouvelle durant une période minimale de 15 ans après la mise en service de la ligne, en particulier sur les portions suivantes : section de Saint-Benoît, accès nord de Bordeaux à Ambarès, aménagements complémentaires de protections acoustiques et de passages à niveau sur la ligne Bordeaux-Nantes au droit de la commune de Sainte-Eulalie et aménagements complémentaires en gare de Poitiers.

Si, pendant cette période, des investissements apparaissaient nécessaires aux collectivités publiques et à Réseau ferré de France pour atteindre ces objectifs, et sous réserve que l'évolution de la demande de sillons ne s'écarte pas de manière significative de ce qui est envisagé au moment de la signature de la présente Convention, Réseau ferré de France s'engage à les réaliser, sous sa seule responsabilité, sans appel à des participations de l'Etat et des collectivités territoriales.

ARTICLE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION

La date contractuelle de mise en service de l'ensemble du Projet s'établit à 78 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de concession, conformément à l'article 14.4 du contrat de concession.

Le calendrier prévisionnel de réalisation du Projet est joint en annexe à la Convention (annexe 2).

ARTICLE 4 : PRINCIPES DE REPARTITION DU FINANCEMENT

Le coût du Projet est estimé à 6 703 M€ constants valeur juillet 2009, se décomposant de la manière suivante :

- Les investissements réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du concessionnaire sont estimés, à l'issue de la procédure de mise en concurrence pour l'attribution du contrat de concession, à 5 827 M€ constants valeur juillet 2009.
- Les investissements réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France sont estimés à 852 M€ constants valeur juillet 2009, dont 210 M€ constants valeur juillet 2009 pour la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux. Ce montant comprend notamment les montants des conventions de financement des études et acquisitions foncières depuis 1997, rappelées en annexe à la Convention (annexe 3).

- Le financement du fonds de solidarité territoriale est arrêté à 30 M€ courants, équivalents à 24 M€ constants valeur juillet 2009.

La répartition détaillée de ce coût entre les différents éléments du Projet est jointe en annexe à la Convention (annexe 4).

Compte tenu du niveau d'autofinancement du concessionnaire; les Contributions nécessaires à la réalisation du Projet, apportées par les Collectivités Publiques et Réseau ferré de France, s'établissent à un montant prévisionnel de 4 752 M€ constants valeur juillet 2009.

4.1 - Contribution de Réseau ferré de France

Réseau ferré de France supporte seul les risques liés à la réalisation de l'ensemble des Investissements sous sa maîtrise d'ouvrage ainsi que tout ou partie des risques liés à son rôle de concédant, dans les conditions exposées à l'article 8.2 de la Convention. La détermination de la Contribution de Réseau ferré de France, dont les principes de calcul figurent en annexe 10 à la présente Convention, tient compte de la prise en charge des risques prévisibles à la date de signature de la présente Convention.

Dans ces conditions, la Contribution de Réseau ferré de France a été arrêtée par son Conseil administration, lors de sa réunion du 12 mai 2010, à 1 760 M€ constants valeur juillet 2009 équivalents à 2 010 M€ courants. Ce montant a été déterminé 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*), notamment au regard des risques qu'il supporte dans le cadre de la réalisation du Projet.

Réseau ferré de France prend Intégralement à sa charge le coût des investissements réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage, à l'exception de ceux relatifs à la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux. Par ailleurs, Réseau ferré de France participe à hauteur de 50% au financement de la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux et d'un tiers au financement du fonds de solidarité territoriale.

Le solde de la Contribution de Réseau ferré de France est apporté au financement des Concours du concédant.

4.2 - Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne

Les Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne sont définies comme la somme de :

- la différence entre les montants suivants :
 - les Concours du concédant, d'une part ;
 - la Contribution de Réseau ferré de France déduction faite de sa participation au financement des investissements réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage directe dans les conditions exposées à l'article 4.1, d'autre part ;

(ci-après « Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne aux Concours du concédant ») ;

- 50% du montant d'investissement de la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux (ci-après « Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne au financement de la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux »);
- deux tiers du montant du fonds de solidarité territoriale (ci-après « Contributions des Collectivités Publiques au financement du fonds de solidarité territoriale »).

Le montant prévisionnel des Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne aux Concours du concédant est arrêté à 2 871 M€ constants valeur juillet 2009.

Le montant des Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne au financement de la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux est arrêté de manière forfaitaire et non révisable à 105 M€ constants valeur juillet 2009.

Le montant des Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne au financement du fonds de solidarité territoriale est arrêté de manière forfaitaire et non révisable à 20 M€ courants, équivalents à 16 M€ constants valeur juillet 2009.

Le montant prévisionnel des Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne aux Concours du concédant indiqué ci-dessus a été établi sur la base de l'évaluation par Réseau ferré de France du montant définitif des Concours du concédant à partir des données disponibles à la date d'établissement de la Convention, compte tenu de l'avancement de la procédure de dévolution du contrat de concession à cette date ainsi que des évolutions envisageables de ce montant jusqu'à sa fixation définitive.

Ce montant inclut notamment une provision de 332 M€ constants 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 du concessionnaire, cette dernière date intervenant postérieurement à la signature de la présente Convention.

Le montant définitif des Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne aux Concours du concédant ne sera connu qu'une fois le contrat de concession signé et les conditions de financement du concessionnaire déterminées. Réseau ferré de France notifiera alors ce montant définitif aux Collectivités Publiques, notamment au regard de la consommation effective de la provision pour l'évolution des taux de financement du concessionnaire.

Dans l'hypothèse où le montant définitif des Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne aux Concours du concédant excède son montant prévisionnel, les Collectivités Publiques et Réseau ferré de France se rapprochent pour examiner conjointement la justification des écarts et, selon leur origine, les modalités de répartition des surcoûts entre les Collectivités Publiques et Réseau ferré de France.

ARTICLE 5 : REPARTITION DE LA CONTRIBUTION DES COLLECTIVITES PUBLIQUES ET DE L'UNION EUROPEENNE

5.1 - Répartition des financements

Le montant des Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne aux Concours du concédant et au fonds de solidarité territoriale est apporté à hauteur de 50% par l'Etat, d'une part, et de 50% par l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite de la contribution effective de l'Union européenne.

La seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux bénéficiera à l'ensemble des trafics ferroviaires, notamment TER et fret, ce qui justifie 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. En conséquence, le montant des Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne au financement de la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux, est apporté à hauteur de 65% par l'Etat, d'une part, et de 35% par l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite de la contribution effective de l'Union européenne.

Dans le cadre du CIACT du 2 février 2009, l'Etat a demandé à la Caisse des Dépôts et Consignations de réserver une enveloppe de huit milliards d'euros sur les fonds d'épargne sur la période 2009 - 2013, destinée à être prêtée aux collectivités locales et aux sociétés porteuses de projet, en co-financement des concours bancaires traditionnels, afin d'accélérer la réalisation des grands projets d'infrastructures.

Par ailleurs, le Gouvernement a ouvert la possibilité, au profit des Conseils régionaux, d'une majoration du tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants, dans la limite de 0,73 c€/L pour les supercarburants et de 1,35 c€/L pour le gazole, afin de mobiliser de nouvelles ressources en faveur du financement des infrastructures de transport durable, ferroviaire ou fluvial, mentionnées aux articles 11 et 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 *de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement*.

L'Etat s'efforcera d'obtenir une subvention complémentaire de l'Union européenne au titre du programme des RTE-T 2007-2013, tant dans le cadre des programmes annuels que dans celui de la révision du programme pluriannuel à mi-parcours. L'Etat tiendra les collectivités territoriales informées de l'avancement des démarches et des procédures relatives à ce financement.

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

Quels que soient les éléments du Projet bénéficiant de ces subventions, il est convenu que les montants versés par l'Union européenne viennent en déduction de la Contribution des Collectivités Publiques. Ces subventions viennent en déduction de la participation de chacune des Collectivités publiques à l'élément du Projet considéré, au prorata de sa participation initiale.

Sur la base du montant prévisionnel des Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne aux Concours du concédant arrêté à l'article 4, des montants des Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne au financement de la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux et au fonds de solidarité territoriale arrêtés à l'article 4, la répartition des Contributions des Collectivités Publiques et de l'Union européenne au financement du Projet s'établissent comme indiqué dans le tableau suivant.

Collectivités Publiques		Clé de répartition Infra-régionale	Clé de répartition globale entre les collectivités territoriales	Montant provisionnel des Contributions des Collectivités publiques et de l'Union européenne (€ aux conditions économiques de Juillet 2009)*			Total		
				Concours du concédant	Seconde phase de réabsorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux	Fonds de solidarité territoriale**			
Etat				1 435 500 000 € (50%)	61 620 000 € (55%)	8 000 000 € (50%)	1 505 120 000 €		
Collectivités territoriales			100,0000%	1 435 500 000 € (50%)	33 180 000 € (35%)	8 000 000 € (50%)	1 476 680 000 €		
Région	Département								
Aquitaine	Conseil Régional		36,40%	20,7480%	297 837 540 €	6 884 186 €	1 659 840 €	308 301 566 €	
	Gironde	Conseil général de la Gironde	16,97%	9,6739%	130 888 360 €	3 209 799 €	773 909 €	142 852 058 €	
		Communauté urbaine de Bordeaux	15,11%	8,6113%	123 014 928 €	2 857 223 €	688 902 €	127 161 053 €	
		Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud	1,12%	0,6374%	9 150 565 €	211 505 €	50 996 €	9 413 066 €	
		Communauté de communes du Bassin d'Arcachon Nord	0,99%	0,5666%	8 133 585 €	107 999 €	45 328 €	8 366 912 €	
		Communauté de communes du Libournais	0,23%	0,1324%	1 900 139 €	43 920 €	10 589 €	1 954 648 €	
	Landes	Conseil général des Landes	4,16%	2,3722%	34 053 281 €	787 104 €	189 776 €	35 030 163 €	
		Communauté d'agglomération du Grand Dax	0,95%	0,5417%	7 776 388 €	179 743 €	43 330 €	7 999 460 €	
		Communauté d'agglomération du Marsan	0,05%	0,4832%	6 836 310 €	160 325 €	38 656 €	7 135 291 €	
	Pyrénées Atlantiques	Conseil général des Pyrénées-Atlantiques	9,49%	5,4094%	77 652 212 €	1 794 845 €	432 754 €	79 879 811 €	
		Communauté d'agglomération de Pau Pyrénées	2,56%	1,4590%	20 943 367 €	404 083 €	116 717 €	21 544 166 €	
		Communauté d'agglomération Bayonne Anglet Biarritz	3,11%	1,7702%	25 410 656 €	597 339 €	141 613 €	26 139 608 €	
		Communauté de communes du Sud Pays basque	1,10%	0,6279%	9 013 256 €	200 331 €	50 231 €	9 271 818 €	
	Lot et Garonne	Conseil général du Lot-et-Garonne	4,02%	2,2912%	32 800 788 €	760 234 €	183 299 €	33 834 322 €	
		Communauté d'agglomération d'Agen	1,18%	0,6744%	9 880 725 €	223 759 €	53 950 €	9 958 435 €	
	Dordogne	Conseil général de la Dordogne	1,76%	1,0012%	14 372 899 €	332 214 €	80 100 €	14 785 212 €	
	Total		100,00%	57,0000%	818 235 000 €	18 912 600 €	4 560 000 €	841 707 600 €	
	Midi-Pyrénées	Conseil Régional		36,40%	6,9169%	99 291 438 €	2 285 012 €	553 348 €	102 139 799 €
		Haute Garonne	Conseil général de Haute-Garonne	24,31%	4,6184%	66 296 444 €	1 532 369 €	360 468 €	68 198 281 €
			Communauté d'agglomération du Grand Toulouse	18,95%	3,6007%	51 608 753 €	1 194 729 €	288 060 €	53 171 541 €
Communauté d'agglomération du SICOVAL Sud-Est toulousain			2,17%	0,4127%	5 924 790 €	136 945 €	33 019 €	6 094 762 €	
Communauté d'agglomération du Muratois			1,35%	0,2562%	3 677 461 €	85 000 €	20 494 €	3 782 956 €	
Hautes Pyrénées		Conseil général des Hautes-Pyrénées	6,07%	1,1528%	16 548 573 €	382 502 €	92 225 €	17 023 300 €	
		Communauté d'agglomération du Grand Tarbes	2,59%	0,4910%	7 048 466 €	162 910 €	39 281 €	7 250 665 €	
Tarn et Garonne		Conseil général du Tarn-et-Garonne	2,47%	0,4697%	6 742 011 €	155 834 €	37 573 €	6 935 410 €	
		Communauté d'agglomération du Pays de Montauban et des Trois Rivières	1,09%	0,2084%	2 962 399 €	68 473 €	16 509 €	3 047 381 €	
Gers		Conseil général du Gers	0,60%	0,1139%	1 634 427 €	37 778 €	9 109 €	1 681 314 €	
		Communauté de communes du Grand Auch	0,07%	0,0142%	204 303 €	4 722 €	1 139 €	210 164 €	
Aveyron		Conseil général de l'Aveyron	0,71%	0,1352%	1 940 882 €	44 861 €	10 816 €	1 996 560 €	
		Communauté d'agglomération du Grand Rodez	0,26%	0,0498%	715 062 €	16 528 €	3 985 €	735 575 €	
Lot		Conseil général du Lot	0,97%	0,1850%	2 655 944 €	61 369 €	14 801 €	2 732 136 €	
		Communauté de communes du Pays de Cahors	0,15%	0,0285%	408 607 €	9 444 €	2 277 €	420 328 €	
Ariège	Conseil général de l'Ariège	0,41%	0,0783%	1 123 668 €	25 972 €	6 262 €	1 155 903 €		
	Communauté de communes du Pays de Foix	0,02%	0,0035%	51 076 €	1 181 €	285 €	52 541 €		
	Communauté de communes du Pays de Pamiers	0,02%	0,0030%	51 076 €	1 181 €	285 €	52 541 €		

Tarn	Conseil général du Tarn	0,86%	0,1637%	2 349 489 €	54 306 €	13 094 €	2 416 888 €		
	Communauté d'agglomération de l'Albigeois	0,26%	0,0490%	715 082 €	16 528 €	3 985 €	735 575 €		
	Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet	0,28%	0,0498%	715 062 €	16 528 €	3 985 €	735 575 €		
Total		100,00%	19,0000%	272 745 000 €	6 304 200 €	1 520 000 €	280 569 200 €		
Conseil Régional		40,00%	6,9766%	100 148 887 €	2 314 831 €	550 127 €	103 021 845 €		
Vienne	Conseil général de la Vienne	11,02%	1,9221%	27 592 040 €	637 760 €	153 770 €	28 383 570 €		
	Communauté d'agglomération de Poitiers	3,85%	0,6707%	9 628 353 €	222 549 €	53 659 €	9 904 560 €		
	Communauté d'agglomération du Pays Châtelleraudais	1,64%	0,2807%	4 115 708 €	95 130 €	22 937 €	4 233 774 €		
Deux-Sèvres	Conseil général des Deux-Sèvres	8,16%	1,4238%	20 438 548 €	472 415 €	113 903 €	21 024 866 €		
	Communauté d'agglomération de Niort	3,34%	0,5832%	8 371 810 €	193 501 €	46 855 €	8 611 765 €		
Poitou-Charentes	Conseil général de la Charente-Maritime	11,02%	1,9221%	27 592 040 €	637 760 €	153 770 €	28 383 570 €		
	Communauté d'agglomération de la Rochelle	3,33%	0,5607%	8 336 561 €	192 690 €	46 459 €	8 575 711 €		
	Communauté d'agglomération de Royan Atlantique	1,28%	0,2232%	3 204 444 €	74 057 €	17 858 €	3 296 369 €		
	Communauté de communes du Pays Santon	0,74%	0,1298%	1 862 583 €	43 052 €	10 380 €	1 916 015 €		
	Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais	0,72%	0,1249%	1 792 486 €	41 431 €	9 989 €	1 843 907 €		
	Charente	Conseil général de la Charente	9,80%	1,7006%	24 526 258 €	566 897 €	136 684 €	25 229 840 €	
	Communauté d'agglomération du Grand Angoulême	4,01%	0,6997%	10 043 929 €	232 154 €	55 975 €	10 332 058 €		
	Communauté de communes de Cognac	1,09%	0,1894%	2 718 770 €	62 841 €	15 152 €	2 796 763 €		
Total		100,00%	17,4415%	250 372 218 €	5 787 078 €	1 395 317 €	257 554 613 €		
Conseil Régional		50,00%	1,7793%	25 541 391 €	590 361 €	142 341 €	26 274 094 €		
Limousin	Haute Vienne	Conseil général de la Haute-Vienne	16,67%	0,5931%	8 513 797 €	196 787 €	47 447 €	8 758 031 €	
		Communauté d'agglomération de Limoges Métropole	16,67%	0,5931%	8 513 797 €	196 787 €	47 447 €	8 758 031 €	
	Autres collectivités du Limousin		16,67%	0,5931%	8 513 797 €	196 787 €	47 447 €	8 758 031 €	
Total		100,00%	3,5885%	51 082 782 €	1 180 722 €	284 083 €	52 548 187 €		
Conseil Régional		36,10%	1,0920%	15 675 680 €	362 328 €	87 360 €	16 125 346 €		
Centre	Indre et Loire	Conseil général d'Indre-et-Loire	36,40%	1,0920%	15 675 680 €	362 328 €	87 360 €	16 125 346 €	
		Communauté d'agglomération Tours Plus	27,20%	0,8100%	11 713 680 €	270 749 €	65 280 €	12 049 709 €	
Total		100,00%	3,0000%	43 065 000 €	995 400 €	240 000 €	44 300 400 €		
Union européenne					10 200 000 €		10 200 000 €		
Total				2 871 000 000 €	105 000 000 €	16 000 000 €	2 992 000 000 €		
Collectivités Publiques				Clé de répartition Infra-régionale	Clé de répartition globale entre les collectivités territoriales	Concours du concédant	Seconde phase de répartition du bouchon ferroviaire de Bordeaux	fonds de solidarité territoriale**	Total
				Montant prévisionnel des Contributions des Collectivités publiques et de l'Union européenne (€ aux conditions économiques de juillet 2009)*					

* Montants avant déduction des montants déjà engagés par les partenaires au titre des conventions de financement précédentes

** Montant équivalent à une participation des collectivités territoriales de 10M€ courants

5.2 - Modalités de versement des Contributions Publiques

Les Contributions Publiques seront appelées et actualisées dans les conditions suivantes.

a) Montant des appels de fonds

Les appels de fonds distinguent les trois composantes suivantes :

- Les Contributions des Collectivités Publiques aux Concours du concédant ;
- Les Contributions des Collectivités Publiques à la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux ;
- Les Contributions des Collectivités publiques au fonds de solidarité territoriale.

Appels de fonds liés aux Contributions des Collectivités Publiques aux Concours du concédant

L'assiette globale de l'appel de fonds adressé aux Collectivités publiques est égale au produit des deux quantités suivantes :

- Le montant définitif des Contributions des Collectivités Publiques aux Concours du concédant exprimé en euros constants valeur juillet 2009, défini à l'article 4 ;
- Le montant cumulé des appels de fonds émis par le concessionnaire, exprimé en euros courants actualisés dans les conditions du contrat de concession selon un coefficient k défini en annexe 5, divisé par le montant total des Concours du concédant, exprimé en euros constants valeur juillet 2009.

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

Pour chaque co-financeur, le montant de l'appel de fonds est calculé selon la formule suivante :

$$(assiette\ globale * part\ en\ \%) - cumul\ des\ appels\ déjà\ émis$$

Ces dispositions permettront de tenir compte des versements déjà effectués par les Collectivités Publiques au titre des conventions d'études et d'acquisitions foncières depuis 1997, rappelées en annexe à la convention (annexe 3).

La justification des montants appelés - dont l'explication de l'évolution du coefficient de révision k - est annexée à l'appel de fonds et également transmise au comité de pilotage prévu à l'article 9.

Appels de fonds liés aux Contributions des Collectivités Publiques à la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux

La partie de l'assiette de l'appel de fonds au titre du financement de la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux est égale au produit des trois éléments suivants :

- Le montant définitif des Contributions des Collectivités Publiques au financement de la seconde phase de résorption du Bouchon ferroviaire de Bordeaux exprimé en euros constants valeur juillet 2009, défini à l'article 4 ;
- Le pourcentage d'avancement physique du chantier de la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux constaté depuis l'appel de fonds précédent par un certificat d'avancement établi par la direction de l'opération ;
- L'évolution de l'index TP01 entre la date d'émission de l'appel de fonds et le mois de juillet 2009.

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

Pour chaque co-financeur, le montant de l'appel de fonds est calculé selon la formule suivante :

$$(assiette\ globale * part\ en\ \%) - cumul\ des\ appels\ de\ fonds\ déjà\ émis$$

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

Appels de fonds liés aux Contributions des Collectivités Publiques au fonds de solidarité territoriale

La partie de l'assiette de l'appel de fonds au titre du financement du fonds de solidarité territoriale est égale au produit des deux éléments :

- Le montant définitif des Contributions des Collectivités Publiques au financement du fonds de solidarité territoriale, soit 20 M€ courants ;
- Le pourcentage d'avancement de la mise en œuvre du fonds de solidarité territoriale constaté depuis l'appel de fonds précédent par un certificat d'avancement établi par Réseau ferré de France en tant que secrétaire du comité de pilotage du fonds de solidarité territoriale.

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

Pour chaque co-financeur, le montant de l'appel de fonds est calculé selon la formule suivante :

$$(assiette\ globale * part\ en\ \%) - cumul\ des\ appels\ de\ fonds\ déjà\ émis$$

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

b) Déclenchement des appels de fonds

La somme due au concessionnaire au titre des Concours du concédant est versée en plusieurs échéances par Réseau ferré de France à compter de la date de réalisation de la clôture financière et jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an suivant la date effective de mise en service, en fonction de la réalisation préalable d'événements-clés.

Lorsque le concessionnaire considère qu'un événement-clé est réalisé, il adresse à Réseau ferré de France, par courrier recommandé avec accusé de réception, un appel de fonds. Réseau ferré de France vérifie la régularité de l'appel de fonds au regard du contrat de concession. Lorsqu'un appel de fonds est accepté, Réseau ferré de France procède au bénéfice du concessionnaire, au versement de la somme qui lui incombe dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des deux dates entre la date de réalisation de l'événement-clé inscrite dans le contrat de concession et la date de réception de l'appel de fonds considéré.

Dès réception d'un appel de fonds émis par le concessionnaire, Réseau ferré de France adresse à l'ensemble des Collectivités Publiques un appel de fonds dans les conditions précisées ci-dessous.

Dans le cas exceptionnel où Réseau ferré de France serait amené à contester la conformité au regard des dispositions contractuelles, de tout ou partie d'un appel de fonds du concessionnaire, Réseau ferré de France avisera dans les meilleurs délais les Collectivités Publiques des conséquences de cette contestation et du report éventuel en découlant de tout ou partie de l'appel de fonds correspondant émis auprès des Collectivités Publiques.

c) Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Les appels de fonds liés aux Contributions des Collectivités Publiques à la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux et aux Contributions des Collectivités Publiques au fonds de solidarité territoriale, seront réalisés conjointement et selon le même échéancier que les appels de fonds liés aux Contributions des Collectivités Publiques aux Concours du concédant.

Une fois émis le dernier appel de fonds lié aux Contributions des Collectivités Publiques aux Concours du concédant, les appels de fonds liés aux Contributions des Collectivités Publiques à la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux et aux Contributions des Collectivités Publiques au fonds de solidarité territoriale sont émis, le cas échéant, selon un rythme semestriel.

Afin de permettre à l'ensemble des co-financeurs de programmer leurs dépenses, un échéancier prévisionnel indicatif des versements est joint à la Convention (annexe 6).

Cet échéancier sera mis à jour au moins deux fois par an par Réseau ferré de France, avec un niveau de précision mensuel pour le semestre à venir. Il sera présenté au comité de suivi visé à l'article 9. Entre ces deux échéances, Réseau ferré de France avisera au plus tôt les co-financeurs des éventuelles modifications significatives de l'échéancier des appels de fonds.

d) Règle particulière concernant le premier appel de fonds.

Les premiers appels de fonds auprès des Collectivités Publiques tiendront compte des versements déjà effectués par ces dernières au titre des conventions portant sur le Projet et précédant la présente convention.

Par ailleurs, Réseau ferré de France supporte des frais de trésorerie qu'il y a lieu de compenser lors du premier appel de fonds.

Compensation des frais de trésorerie au titre de la concession

Le premier appel de fonds de Réseau ferré de France auprès des Collectivités Publiques interviendra à partir de la plus tardive des deux dates suivantes : le 1^{er} janvier 2011 ou à la date de publication au Journal Officiel du décret d'approbation du contrat de concession.

Si la publication au Journal Officiel du décret d'approbation du contrat de concession intervient avant le 1^{er} avril 2011, le premier appel de fonds auprès des Collectivités Publiques dont la liste figure en annexe 9 sera reporté à titre exceptionnel au 1^{er} avril 2011.

Dans ce cadre et pour ces seules Collectivités Publiques, il sera émis un appel de fonds complémentaire, couvrant les frais de portage assumés par Réseau ferré de France et dont le montant sera établi dans les conditions de marché du jour de l'appel de fonds, en considérant :

- La durée de report de l'appel de fonds pour les Collectivités Publiques qui ont choisi cette possibilité.
- Le montant nominal de l'appel de fonds prévu pour chacune des Collectivités Publiques concernées s'il avait été émis à la même date que pour les autres Collectivités Publiques.

Compensation des frais de trésorerie au titre de la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux

La fréquence des appels de fonds, en principe de deux fois par an, induit un décalage entre les dépenses effectuées et le recouvrement de la participation des Collectivités Publiques.

Ce décalage est compensé par une provision forfaitaire non révisable et non actualisable, que les Collectivités Publiques verseront à Réseau ferré de France en même temps que le premier appel de fonds.

Cette provision est égale à 5% de leur contribution financière telle qu'indiquée au 5.1.

Cette provision conservée pendant toute la durée de réalisation de cette opération sera restituée lorsque Réseau ferré de France aura atteint 95% des dépenses de cette opération. Réseau ferré de France reversera alors à chaque Collectivité Publique le montant de la provision en la déduisant des appels de fonds suivants.

e) Facturation, recouvrement

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

En ce qui concerne les appels de fonds émis à l'AFITF, Réseau ferré de France adressera ses appels de fonds à l'Etat - Direction des infrastructures de transport, et en transmettra en même temps une copie pour information à l'AFITF. L'Etat 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 Réseau ferré de France devront être effectués dans le délai maximal de 45 jours à compter de la réception de l'appel de fonds émis par Réseau ferré de France, 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 de pourcentage pour un retard supérieur à deux mois. Le retard susmentionné est comptabilisé à partir du 46ème jour suivant la réception de l'appel de fonds.

Les virements effectués au profit de Réseau ferré de France seront effectués par virement bancaire portant le numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement à compte ouvert au nom de Réseau ferré de France 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

ARTICLE 6 : DEVELOPPEMENT DU RESEAU ADJACENT

Le contrat de concession prévoit que le concessionnaire reverse chaque année à Réseau ferré de France un montant correspondant au résultat incrémental lié aux recettes de trafic générées l'année précédente sur le périmètre de la concession par la mise en exploitation commerciale partielle ou complète des branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne et Poitiers-Limoges.

Dans la mesure où ce reversement est une conséquence directe de la réalisation de tout ou partie de ces branches, les montants correspondants seront intégralement pris en compte dans le calcul de la participation de Réseau ferré de France à leur financement.

Les montants perçus par Réseau ferré de France font l'objet d'une information des signataires de la présente Convention dans le cadre du comité de suivi prévu à l'article 9.

ARTICLE 7 : ENGAGEMENTS SUR LA REALISATION DES BRANCHES BORDEAUX-TOULOUSE, BORDEAUX-ESPAGNE ET POITIERS-LIMOGES DE LA LGV SEA

L'Etat, les collectivités territoriales et Réseau ferré de France confirment leur volonté commune de réaliser les trois branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne et Poitiers-Limoges de la LGV SEA. Ils confirment leur attachement à lancer chacune de ces branches, en fonction de ses caractéristiques propres, dans la continuité de la réalisation du tronçon central Tours-Bordeaux.

Des protocoles spécifiques précisent, pour les différentes collectivités territoriales concernées, les conditions d'application de cet objectif.

ARTICLE 8 : RETOUR A BONNE FORTUNE, EVOLUTIONS ET TERMINAISON ANTICIPEE DU CONTRAT DE CONCESSION

8.1 - Retour à bonne fortune

Une clause de retour à bonne fortune est instituée sur le périmètre de la concession au profit des signataires de la Convention selon les modalités définies ci-dessous.

En application du contrat de concession, le concessionnaire verse, selon les modalités fixées par le contrat de concession, chaque année à Réseau ferré de France une redevance de bonne fortune à compter de la cinquième année suivant la mise en exploitation commerciale de la ligne nouvelle. Cette clause telle qu'elle résulte du projet de contrat de concession est présentée en annexe 8.

Dans l'hypothèse où les conditions du versement de cette redevance sont réunies, Réseau ferré de France établit un bilan des éventuelles dépenses qu'il a engagées au titre de l'exécution de la Convention et du contrat de concession, et qui excèdent les provisions intégrées dans le calcul de sa participation arrêtée à l'article 4. Réseau ferré de France bénéficie intégralement de la redevance de bonne fortune jusqu'à ce que ce bilan soit équilibré. Les conditions d'application de cette disposition sont examinées dans le cadre d'un comité spécifique consacré à la question des risques et défini à l'article 9.

Une fois cet équilibre atteint, Réseau ferré de France reverse chaque année l'intégralité du montant de cette redevance à l'Etat et aux collectivités territoriales signataires de la présente convention. Le montant versé est réparti entre les co-financeurs au prorata des Contributions des Collectivités publiques aux concours du concédant figurant à l'article 5.

Ce reversement intervient au plus tard deux mois à compter du versement correspondant du Concessionnaire à Réseau ferré de France. En cas de retard de paiement, les sommes dues aux Collectivités Publiques seront majorées d'intérêts de retard calculés au taux d'intérêt légal national majoré de 2 points de pourcentage.

8.2-Évolutions et terminaison anticipée du contrat de concession

Réseau ferré de France assume seul la prise en charge des conséquences financières liées à l'exécution du contrat de concession, à l'exception des situations suivantes : résiliation pour cas de force majeure ou d'imprévision, modifications pour motifs d'intérêt général, changements de lois et résiliation pour motifs d'intérêt général.

Dans l'hypothèse d'une terminaison anticipée du contrat de concession, la Contribution de Réseau ferré de France sera actualisée pour tenir compte des revenus nets futurs de l'infrastructure qu'il reprend gestion et qui devaient initialement être perçus par le concessionnaire. L'augmentation de la Contribution de Réseau ferré de France qui en résulte sera intégralement affectée à la prise en charge financière du montant de l'indemnité du concessionnaire liée à la terminaison anticipée du contrat de concession.

Résiliation pour cas de force majeure ou d'imprévision

En cas de résiliation du contrat de concession du fait d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure, l'Etat prend à sa charge le montant de l'indemnité due au concessionnaire, déduction faite de la valeur pour Réseau ferré de France des revenus futurs de l'infrastructure qu'il reprend en gestion.

Modifications pour motifs d'intérêt général

Dans l'hypothèse où la mise en œuvre de la clause du contrat de concession relative aux modifications pour motifs d'intérêt général induirait une compensation financière directe au bénéfice du concessionnaire, l'entité publique à l'origine de la décision ayant provoqué la mise en œuvre de cette clause, prend à sa charge les coûts induits par sa décision.

Changements de lois

Dans l'hypothèse où la mise en œuvre de la clause du contrat de concession relative aux changements de loi induirait une compensation financière directe au bénéfice du concessionnaire, l'entité publique à l'origine de la décision ayant provoqué la mise en œuvre de cette clause, prend à sa charge les coûts induits par sa décision.

Résiliation pour motifs d'intérêt général

En cas de résiliation du contrat de concession pour motifs d'intérêt général, la ou les entités publiques ayant pris la décision amenant à invoquer cette clause prennent à leur charge le montant de l'indemnité due au concessionnaire au prorata de leur participation initiale, déduction faite de la valeur pour Réseau ferré de France des revenus nets futurs de l'infrastructure qu'il reprend en gestion.

Déchéance

En cas de résiliation de la concession du fait du prononcé de la déchéance du concessionnaire, Réseau ferré de France prend à sa charge l'intégralité du montant de l'indemnité due au concessionnaire.

ARTICLE 9 : SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

9.1-Constitution d'un comité de suivi

Un comité de suivi du Projet est créé pour la période d'exécution du contrat de concession.

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 du Projet, de la situation des dépenses engagées, y compris des travaux sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France, des évolutions du calendrier mentionné à l'article 3 et des modifications apportées à l'échéancier des appels de fonds mentionnés à l'article 5.2 ci-avant.

Le comité de suivi examine le montant annuel du droit de retour à bonne fortune et des montants versés au titre du développement du réseau adjacent perçus par Réseau ferré de France en tant que concédant et les montants qui sont reversés aux Collectivités Publiques.

Le comité de suivi s'assure de la transmission en temps utile par Réseau ferré de France de l'ensemble des documents permettant l'analyse et le suivi de la construction et de l'exploitation du Projet et le bon respect des obligations fixées par la présente Convention.

A cet égard, le comité de suivi se verra remettre chaque année par Réseau ferré de France à compter de la première année d'exploitation du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA, les résultats de l'année précédente conformément à la présente Convention. Il aura communication par Réseau ferré de France d'une copie des rapports périodiques du concessionnaire de la LGV, dont un cadre type figure en annexe 11.

Le comité de suivi se réunit sur convocation de son président, à la demande d'un tiers de ses membres ayant apporté au moins un sixième des subventions des collectivités publiques versées au projet ; adressée au président dudit comité et au moins deux fois par an pendant la période de réalisation de la ligne puis une fois par an pendant la période d'exploitation de la ligne.

9.2-Constitution d'un comité spécifique chargé d'examiner la question des risques

Un comité de suivi chargé d'examiner la question des risques est créé pour la période d'exécution du contrat de concession.

Il est composé d'un président désigné par l'État, d'un représentant de chacune des collectivités territoriales engagées au titre de la présente Convention pour un montant de participation supérieur à 100 M€ constants valeur juillet 2009, d'un représentant par région désigné par le collège des collectivités territoriales ne rentrant pas dans cette catégorie, d'un représentant de l'État et d'un représentant de Réseau ferré de France.

Ce comité se réunit au moins deux fois par an pendant la période de réalisation de la ligne puis une fois par an pendant la période d'exploitation de la ligne.

Ce comité est régulièrement informé des bilans financiers établis par Réseau ferré de France sur le périmètre du Projet et de l'évolution des risques auxquels est exposé Réseau ferré de France, notamment au regard des modalités de calcul de sa participation arrêtée à l'article 4 de la présente Convention. A ce titre, il peut émettre toute recommandation qu'il juge utile à l'attention du comité de suivi.

Ce comité a de plus la charge d'examiner, le cas échéant, les modalités de mise en œuvre du reversement aux Collectivités publiques du produit de la clause de retour à bonne fortune prévue à l'article 8, en établissant un rapport spécifique à destination du comité de suivi.

ARTICLE 10 : COMMUNICATION

Réseau ferré de France s'engage à faire mention des Collectivités Publiques à chaque publication relative au Projet. Par ailleurs, pendant le chantier, des panneaux sont apposés par Réseau ferré de France ou son concessionnaire, faisant apparaître le logotype de chacun des financeurs.

ARTICLE 11 : PROPRIETE DES ETUDES ET CONFIDENTIALITE

Les études réalisées dans le cadre de la présente Convention restent la propriété de Réseau ferré de France ou son concessionnaire. 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 12 : REGLEMENT DES LITIGES

La présente Convention est régie par le droit français.

En cas de différend découlant de la présente Convention, ou en relation avec celle-ci, les Parties s'efforceront de le résoudre à l'amiable, notamment en organisant des contacts et échanges entre les dirigeants de chacune des Parties, en particulier dans le cadre du comité de suivi prévu à l'article 9.

A défaut d'accord amiable obtenu selon les modalités définies 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 13 : DUREE, ENREGISTREMENT ET MESURES D'ORDRE

La présente Convention entre en vigueur à 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.

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

ARTICLE 14 : MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente Convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures mentionnées à l'annexe 7, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et l'ensemble des autres signataires qui en accuseront réception.

Si le Projet devait connaître des altérations significatives dans sa réalisation, et notamment en cas de terminaison anticipée de la concession avant sa mise en service, les signataires de la présente Convention seront informés dans les meilleurs délais des mesures envisageables pour assurer le bon achèvement du Projet et se rapprocheront pour examiner s'il y a lieu d'adapter les dispositions de la présente Convention.

Le

Pour l'Etat
La ministre de l'Ecologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement

Pour l'Etat
Le secrétaire d'Etat chargé des Transports

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Thierry MARIANI

Pour Réseau ferré de France
Le président

Hubert du MESNIL

Pour le Conseil régional d'Aquitaine
Le président du Conseil régional

Pour le Conseil général de la Gironde
Le président du Conseil général

Alain ROUSSET

Philippe MADRELLE

Pour le Conseil général des Landes
Le président du Conseil général

**Pour le Conseil général
des Pyrénées-Atlantiques**
Le président du Conseil général

Henri EMMANUELLI

Jean CASTAINGS

Pour le Conseil général du Lot-et-Garonne
Le président du Conseil général

Pour le Conseil général de la Dordogne
Le président du Conseil général

Pierre CAMANI

Bernard CAZEAU

**Pour la Communauté urbaine
de Bordeaux**
Le président de la Communauté urbaine

**Pour la Communauté d'agglomération
du Bassin d'Arcachon Sud**
Le président de la Communauté d'agglomération

Vincent FELTESSE

Yves FOULON

**Pour la Communauté d'agglomération
du Bassin d'Arcachon Nord**
Le président de la Communauté d'agglomération

**Pour la Communauté de communes
du Libournais**
Le président de la Communauté de communes

Bruno LAFON

Gilbert MITTERRAND

**Pour la Communauté d'agglomération
du Grand Dax**
Le président de la Communauté d'agglomération

**Pour la Communauté d'agglomération
du Marsan**
La présidente de la Communauté d'agglomération

Jean-Marie ABADIE

Geneviève DARRIEUSSECQ

**Pour la Communauté d'agglomération
de Pau Pyrénées**
La présidente de la Communauté d'agglomération

Martine LIGNIERES-CASSOU

**Pour la Communauté de communes du
Sud Pays basque**
Le président de la Communauté de communes

Michel HIRIART

**Pour la Communauté d'agglomération
Bayonne Anglet Biarritz**
Le président de la Communauté d'agglomération

Jean GRENET

**Pour la Communauté d'agglomération
d'Agen**
Le président de la Communauté d'agglomération

Jean DIONIS DU SEJOUR

Pour le Conseil régional de Midi-Pyrénées **Pour le Conseil général de Haute-Garonne**
Le président du Conseil régional Le président du Conseil général

Martin MALVY

**Pour le Conseil général
des Hautes-Pyrénées**
La présidente du Conseil général

Pierre IZARD

**Pour le Conseil général
du Tarn-et-Garonne**
Le président du Conseil général

Josette DURRIEU

Pour le Conseil général du Gers
Le président du Conseil général

Jean-Michel BAYLET

Pour le Conseil général de l'Aveyron
Le président du Conseil général

Philippe MARTIN

Pour le Conseil général du Lot
Le président du Conseil général

Jean-Claude LUCHE

Pour le Conseil général de l'Ariège
Le président du Conseil général

Gérard MIQUEL

Pour le Conseil général du Tarn
Le président du Conseil général

Augustin BONREPAUX

**Pour la Communauté urbaine
du Grand Toulouse**
Le président de la Communauté urbaine

Thierry CARCENAC

**Pour la Communauté d'agglomération
du SICOVAL Sud-Est toulousain**
Le président de la Communauté d'agglomération

Pierre COHEN

**Pour la Communauté d'agglomération
du Muretain**
Le président de la Communauté d'agglomération

François-Régis VALETTE

André MANDEMENT

**Pour la Communauté d'agglomération
du Grand Tarbes**

Le président de la Communauté d'agglomération

Gérard TREMEGE

**Pour la Communauté d'agglomération
du Grand Auch**

Le président de la Communauté d'agglomération

Franck MONTAUGE

**Pour la Communauté de communes
du Pays de Cahors**

Le président de la Communauté de communes

Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE

**Pour la Communauté de communes
du Pays de Pamiers**

Le président de la Communauté de communes

André TRIGANO

**Pour la Communauté d'agglomération
de Castres-Mazamet**

Le président de la Communauté d'agglomération

Pascal BUGIS

**Pour la Communauté d'agglomération
du Pays de Montauban
et des Trois Rivières**

La présidente de la Communauté d'agglomération

Brigitte BAREGES

**Pour la Communauté d'agglomération
du Grand Rodez**

Le président de la Communauté d'agglomération

Ludovic MOULY

**Pour la Communauté de communes
du Pays de Foix**

Le président de la Communauté de communes

Jean-Christophe BONREPAUX

**Pour la Communauté d'agglomération
de l'Albigeois**

Le président de la Communauté d'agglomération

Philippe BONNECARRERE

**Pour le Conseil régional
de Poitou-Charentes**
La présidente du Conseil régional

Ségolène ROYAL

Pour le Conseil général des Deux-Sèvres
Le président du Conseil général

Eric GAUTIER

Pour le Conseil général de la Charente
Le président du Conseil général

Michel BOUTANT

**Pour la Communauté d'agglomération
du Pays Châtelleraudais**
Le président de la Communauté d'agglomération

Jean Pierre ABELIN

**Pour la Communauté d'agglomération
de la Rochelle**
Le président de la Communauté d'agglomération

Maxime BONO

**Pour la Communauté de communes
du Pays Santon**
Le président de la Communauté de communes

Jean ROUGER

Pour le Conseil général de la Vienne
Le président du Conseil général

Claude BERTAUD

**Pour le Conseil général
de la Charente-Maritime**
Le président du Conseil général

Dominique BUSSEREAU

**Pour la Communauté d'agglomération
de Poitiers**
Le président de la Communauté d'agglomération

Alain CLAEYS

**Pour la Communauté d'agglomération
de Niort**
Le président de la Communauté d'agglomération

Alain MATHIEU,

**Pour la Communauté d'agglomération
de Royan Atlantique**
Le président de la Communauté d'agglomération

Jean-Pierre TALLIEU

**Pour la Communauté d'agglomération
du Pays Rochefortais**
Le président de la Communauté d'agglomération

Bernard GRASSET

**Pour la Communauté d'agglomération
du Grand Angoulême**
Le président de la Communauté d'agglomération

Philippe LAVAUD

**Pour la Communauté de communes
de Cognac**
Le président de la Communauté de communes

Robert RICHARD

**Pour le Conseil régional
du Limousin**
Le président du Conseil régional

Jean-Paul DENANOT

**Pour le Conseil général
de la Haute-Vienne**
La présidente du Conseil général

Marie-Françoise PEROL-DUMONT

**Pour la Communauté d'agglomération
de Limoges Métropole**
Le président de la Communauté d'agglomération

Alain RODET

**Pour le Conseil régional
du Centre**
Le président du Conseil régional

François BONNEAU

**Pour le Conseil général
d'Indre-et-Loire**
La présidente du Conseil général

Claude ROIRON

**Pour la Communauté d'agglomération
de Tours Plus**
Le président de la Communauté d'agglomération

Jean GERMAIN

LISTE DES ANNEXES

- annexe 1 : consistance détaillée des opérations financées
- annexe 2 : calendrier prévisionnel de réalisation du Projet
- annexe 3 : conventions d'études et d'acquisitions foncières et tableau des appels de fonds déjà effectués au titre de ces conventions (un tableau mis à jour sera communiqué aux collectivités publiques lors de l'émission du premier appel de fonds)
- annexe 4 : décomposition du plan de financement
- annexe 5 : conditions d'indexation des appels de fonds au titre des concours du Concédant : définition du coefficient k du contrat de concession
- annexe 6 : échéancier prévisionnel indicatif des versements
- annexe 7 : domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers
- annexe 8 : clause de retour à bonne fortune prévue dans le projet de contrat de concession
- annexe 9 : liste des Collectivités publiques dont le premier appel de fonds est prévu n'être appelé qu'à partir du 1^{er} Avril 2011.
- annexe 10 : Principes de calculs de la Contribution de Réseau ferré de France dans le cadre du Projet
- annexe 11 : cadre type de rapport périodique du concessionnaire

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexes

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Consistance détaillée des opérations financées

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation du Projet

Annexe 3 : Conventions d'études et d'acquisitions foncières et tableau des appels de fonds déjà effectués au titre de ces conventions (un tableau mis à jour sera communiqué aux collectivités publiques lors de l'émission du premier appel de fonds)

Annexe 4 : Décomposition du plan de financement

Annexe 5 : Conditions d'indexation des appels de fonds au titre des concours du Concédant

Annexe 6 : Echancier prévisionnel indicatif des versements par année

Annexe 7 : Domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers

Annexe 8 : Clause de retour à bonne fortune prévue dans le projet de contrat de concession

Annexe 9 : Liste des Collectivités publiques dont le premier appel de fonds est prévu n'être appelé qu'à partir du 1^{er} Avril 2011.

Annexe 10 : Principes de détermination de la contribution de Réseau ferré de France

Annexe 11 : Cadre type de rapport périodique du concessionnaire

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexe 1

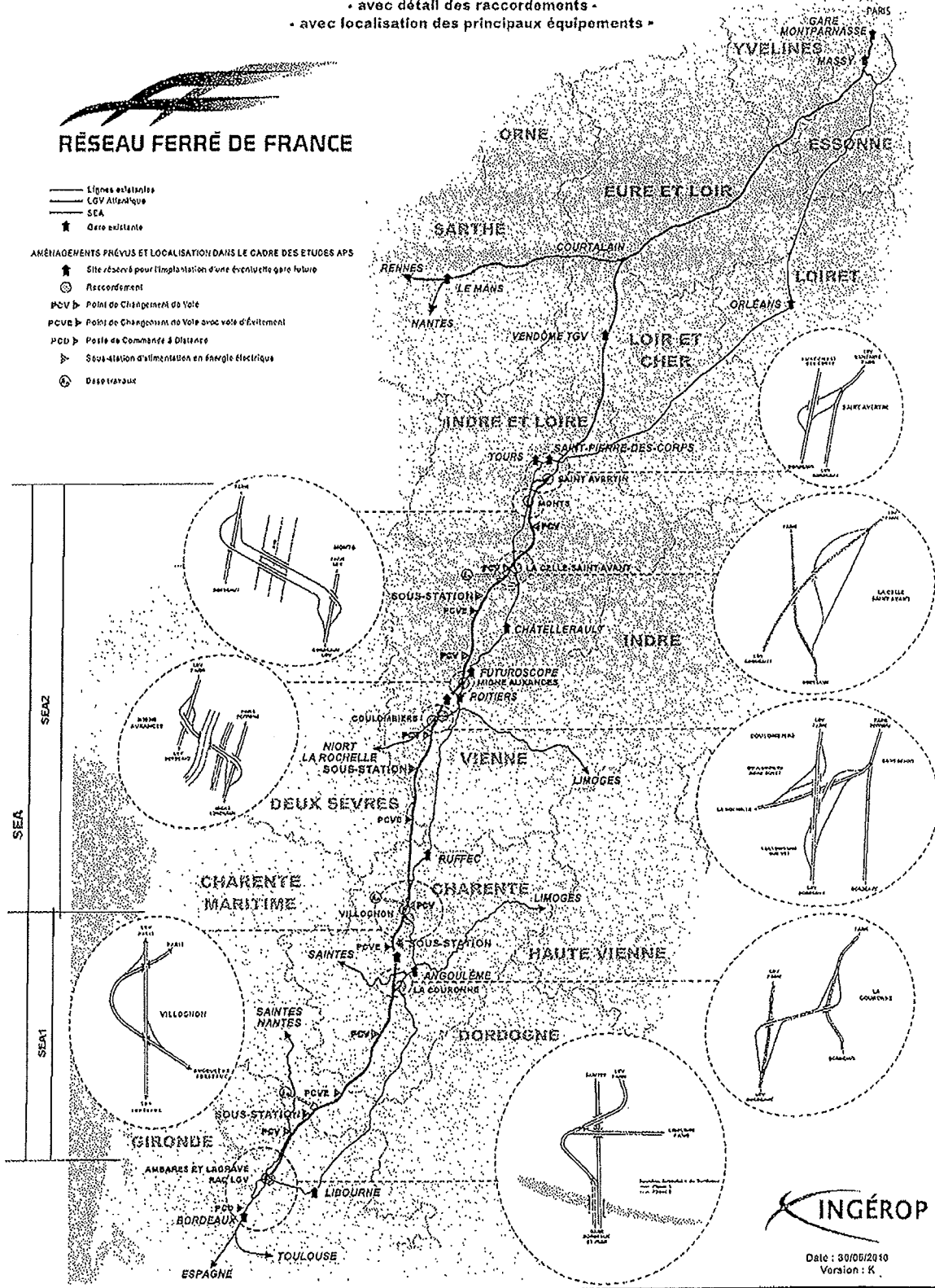
Consistance détaillée des opérations financées

SCHÉMA DESCRIPTIF DU PROJET LGV SEA
 • avec détail des raccordements •
 • avec localisation des principaux équipements •



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

- Lignes nationales
 - LGV Alsacique
 - SEA
 - ★ Gare existante
- AMÉNAGEMENTS PRÉVUS ET LOCALISATION DANS LE CADRE DES ETUDES APS
- ★ Site réservé pour l'implantation d'une éventuelle gare future
 - ⊙ Raccordement
 - PCV Point de Changement de Voie
 - PCVE Point de Changement de Voie avec voie d'évitement
 - PCD Poste de Commande à Distance
 - ⚡ Sous-station d'alimentation en énergie électrique
 - ⊙ Desrupteur



Date : 30/05/2010
Version : K

Annexe 1 : Consistance détaillée des opérations financées

1. Présentation générale du projet

Les fonctionnalités du projet

Le projet de ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux consiste en la réalisation d'une nouvelle infrastructure à double voie de 300 km environ entre Tours et Bordeaux et des raccordements associés, destinés à la circulation des trains de voyageurs, à une vitesse de 320 km/h.

Ce projet se situe dans la continuité géographique de la LGV Atlantique, qui relie actuellement Paris à Tours.

Caractéristiques techniques de la section courante

Le projet de la LGV Tours-Bordeaux consiste à réaliser une ligne nouvelle ferroviaire à grande vitesse en tracé neuf, de 300 km environ pour la seule section courante, entre Saint-Avertin, au sud-est de Tours, et Ambarès-et-Lagrave, au nord de Bordeaux.

Il s'agit de réaliser l'intégralité des travaux de génie civil, ainsi que l'implantation des équipements ferroviaires nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, notamment la voie, les installations fixes de traction électrique et la signalisation, y compris la partie ERTMS.

Les études de conception du projet réalisées par RFF sont établies sur la base d'une vitesse normative de référence de 350 km/h.

Au stade avant projet sommaire, les principales caractéristiques de la section courante sont :

- 3 300 ha d'emprises,
- 46 millions de m³ déblais,
- 34 millions de m³ de remblais,
- une quarantaine de viaducs pour un total de 9 300 m,
- 390 ponts environ,
- 400 km de routes rétablies,
- 240 ouvrages hydrauliques,
- 684 km de voies ferrées simples,
- 53 km de protections acoustiques.

Raccordements

Le projet compte environ une quarantaine de kilomètres supplémentaires de raccordements au réseau ferroviaire actuel, soit du nord au sud :

- un raccordement au contournement de Tours existant, sur la commune de Saint-Avertin au sud-est de l'agglomération ;
- pour la desserte de Tours, un raccordement avec la ligne classique, sur la commune de Monts ;
- pour la desserte de Châtelleraut, un raccordement avec la ligne existante Paris-Bordeaux sur la commune de La Celle Saint-Avant ;

- pour la desserte de Poitiers, deux raccordements, dont un au nord de Poitiers avec la ligne existante Paris-Bordeaux sur la commune de Migné-Auxances, et un au sud avec la ligne vers La Rochelle en sortie de Poitiers, sur la commune de Coulombiers ;
- pour la desserte de La Rochelle, un raccordement sur la ligne Poitiers-La Rochelle, sur la commune de Coulombiers ;
- pour la desserte d'Angoulême, un raccordement sur la commune de Villognon, au nord d'Angoulême et un au sud sur la commune de La Couronne ;
- pour l'insertion sur les voies en amont de la gare de Bordeaux Saint-Jean, un raccordement au sud du projet sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave avec la ligne existante Paris-Bordeaux.

En outre, des mesures conservatoires seront mises en places dans la perspective d'implantations ultérieures de gares nouvelles pour les agglomérations d'Angoulême et de Poitiers.

Energie

L'alimentation de la ligne en énergie sera assurée à partir du réseau public de transport d'électricité – relevant de Réseau de Transport d'Electricité (RTE) – existant. Les études menées à ce jour ont permis d'identifier la nécessité de quatre sous-stations de traction électrique pour assurer l'exploitation de la LGV Tours-Bordeaux. Le choix de l'implantation des sous-stations dépend étroitement des points de raccordement électrique vers le réseau de transport (lignes THT). Le tracé de ces lignes et l'implantation définitive des sous-stations feront l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique spécifique, sous maîtrise d'ouvrage de RTE.

Télécommunications – Signalisation

La ligne nouvelle sera équipée d'une couverture continue et redondante en GSM Rail (GSM-R), et raccordée au système de gestion de l'ensemble des communications GSM-R du réseau ferré national. La mise en place du système GSM-R a fait l'objet, au niveau national, d'un contrat de partenariat portant sur le déploiement de ce système de télécommunications.

Sa signalisation sera de type « European railways traffic management system » (ERTMS) niveau 2, avec en outre un équipement type « transmission voie-machine » (TVM) permettant le dialogue voie-machine avec les trains équipés exclusivement du système TVM 300. La signalisation sera adaptée aux circulations de trains interopérables (STI) aptes à des vitesses commerciales jusqu'à 320km/h.

2. Ouvrages d'intégration de la ligne nouvelle dans le réseau ferré national

Jonction de Saint-Avertin et mise en 2x25kV du contournement de Tours

Le raccordement de Saint-Avertin a pour objet de mettre en continuité la LGV Tours-Bordeaux avec la LGV Atlantique (branche Paris-Tours), dont l'extrémité sud actuelle correspond au raccordement de Monts avec la ligne classique Tours-Bordeaux.

La mise en continuité des LGV consiste à :

- dévier les deux voies de la section nord du contournement de Tours pour les implanter dans l'axe de la ligne nouvelle,

- créer deux bifurcations et une communication sur les voies ainsi déviées pour réaliser un raccordement à niveau des deux voies de la section sud du contournement de Tours,
- modifier la signalisation et les postes de signalisation du contournement de Tours pour gérer les divers itinéraires impactés tant pour la circulation des trains aptes à la grande vitesse (TAGV) que celle des autres types de trains.

En outre l'alimentation électrique des caténaires du contournement de Tours, actuellement en courant continu 1500V, sera reprise pour une continuité de tension 25kV alternatif sur l'ensemble formé par la LGV Atlantique et la LGV Tours-Bordeaux.

Monts Sud

Cette opération consiste en la création de deux bifurcations sur la ligne existante Paris-Bordeaux, aux alentours du PK 252, qui permettront la réalisation d'un raccordement dénivelé entre la ligne existante Paris-Bordeaux et la LGV Tours-Bordeaux.

La Celle-Saint-Avant

Cette opération consiste en la création, sur la ligne existante Paris-Bordeaux, d'une bifurcation sur la voie 1 et d'une communication entre les voies 1 et 2, aux alentours du PK 279, permettant ainsi la réalisation du raccordement à niveau des deux voies de la LGV Tours-Bordeaux à la voie 1 de la ligne existante Paris-Bordeaux.

Migné-Auxances

Cette opération consiste en la création d'un raccordement dénivelé et de deux bifurcations sur la ligne existante Paris-Bordeaux aux alentours du PK 333.

Coulombiers Nord-Ouest

Cette opération, aux alentours du PK 11 de la ligne Poitiers-La Rochelle, consiste en la création d'une bifurcation sur la voie 2 et d'une communication entre la voie 2 et la voie 1 en aval, permettant ainsi la réalisation du raccordement à niveau des deux voies de la LGV Tours-Bordeaux.

Coulombiers Sud-Est

Cette opération consiste en la création de deux bifurcations sur la ligne classique Poitiers-La Rochelle aux alentours du PK 8, pour la réalisation d'un raccordement dénivelé et l'implantation de deux communications sur cette même ligne aux alentours du PK 7.

Villognon - Juillé

Cette opération consiste en la création de deux jonctions séparées d'environ 9 km pour permettre les échanges entre la ligne classique et les voies de la LGV Tours-Bordeaux, ainsi que de deux communications aux alentours du PK 428.

En sens normal (circulation des trains sur la voie de gauche), la liaison de la LGV Tours-Bordeaux (côté Paris) vers Angoulême sera assurée par la jonction de Villognon PK 427 de la ligne classique, alors que la liaison d'Angoulême vers LGV Tours-Bordeaux (côté Paris) sera assurée par la jonction située à la limite communale de Juillé et Luxé au PK 418 de la ligne classique.

Cet ensemble est équivalent à un raccordement dénivelé, compte tenu des deux ouvrages de franchissement de la ligne classique par la LGV Tours-Bordeaux réalisés dans le cadre de la construction de cette ligne nouvelle.

La Couronne

Cette opération consiste en la création des deux points de jonctions sur la ligne existante Paris-Bordeaux permettant la réalisation d'un raccordement dénivelé aux alentours du Pk 457.

Jonction d'Ambarès - LGV

Cette opération consiste à réaliser sur la ligne existante Paris-Bordeaux :

- la modification du tracé de la voie 2 de la ligne classique entre les PK 569+255 et 571+189, afin de permettre la réalisation d'un saut de mouton de la voie 1 de la LGV Tours-Bordeaux au-dessus de la voie 2 de la ligne classique ;
- l'implantation de deux bifurcations sur les voies 1 et 2 de la ligne existante Paris-Bordeaux, afin de permettre un raccordement dénivelé de la LGV ;
- la reprise des installations électriques 1500V de la zone ;
- le remaniement complet de la halte de la Gorp (Ambarès-et-Lagrave), avec notamment la réalisation d'un nouveau quai en voie 2 et la reprise du quai en voie 1.

Poste de commandes à distance des itinéraires de la LGV Tours-Bordeaux

Cette opération consiste en la réalisation du poste de commandes à distance (PCD) des équipements de la nouvelle LGV Tours-Bordeaux, pour l'exploitation de la ligne nouvelle, permettant les commandes des itinéraires depuis le contournement LGV de Tours (origine Saint-Pierre des Corps) jusqu'à Ambarès. Son implantation est prévue sur Bordeaux. Ce poste intégrera les contrôles et commandes de la zone concédée, ainsi que du réseau non concédé.

Poste de contrôle des sous-stations électriques

Cette opération consiste en la réalisation du central sous-station (CSS), qui est le poste de commande et de contrôle de l'ensemble des installations de traction électrique de la zone concédée ainsi que du réseau environnant.

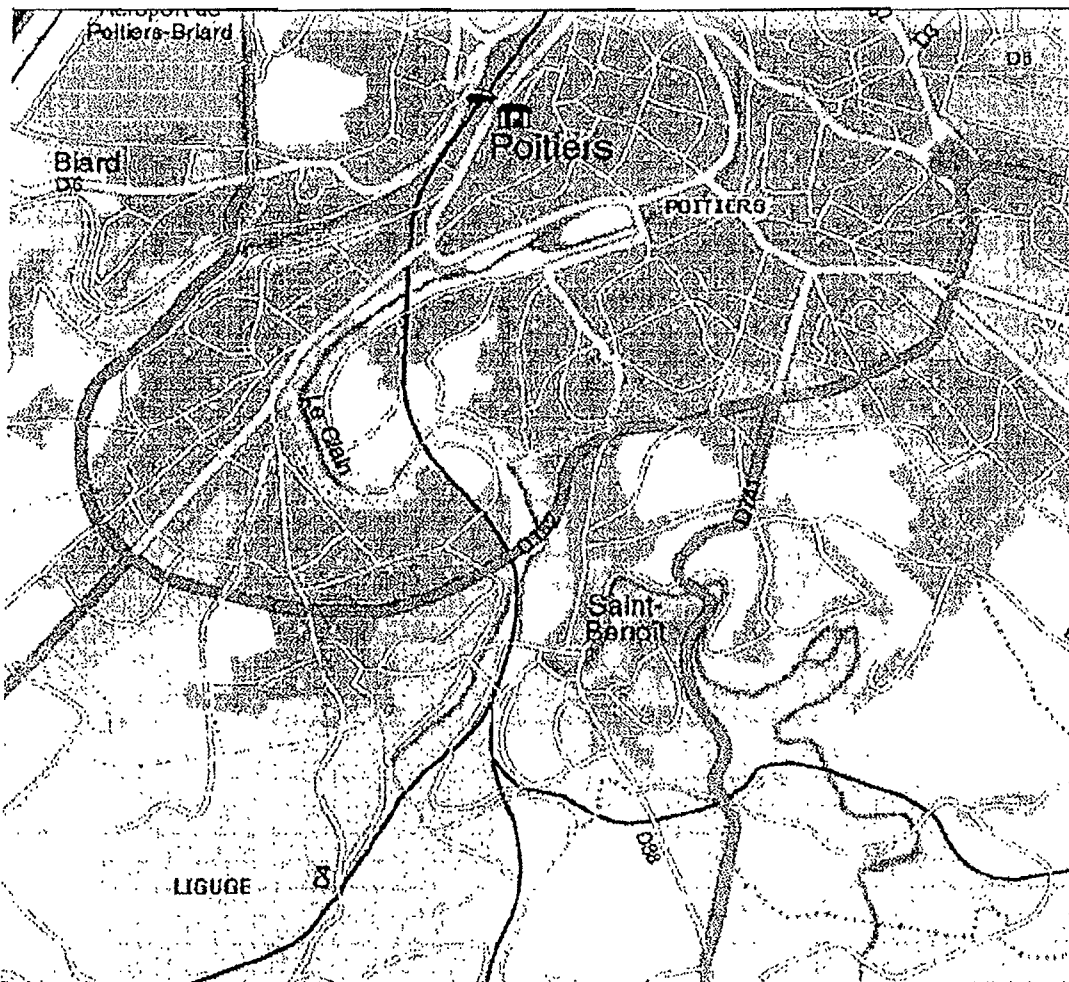
Ce poste, situé à Rennes, intégrera en outre le contrôle commande centralisé du réseau d'alimentation en courant de traction 1500V et 25 KV du réseau concédé dans le secteur Grand Ouest. Seule la quote part de cette opération correspondant aux itinéraires générés par l'ouverture de la ligne nouvelle est financée dans le cadre de la LGV Tours-Bordeaux.

Installations de télécommunications et GSM-R pour Intégration des réseaux de la LGV Tours-Bordeaux

L'intégration des équipements GSM-R déployés le long de la ligne nouvelle par le concessionnaire nécessite, d'une part, la création de points d'accès au réseau de transport de télécommunications du réseau ferré national afin de transmettre les informations de contrôle commandes aux organes centraux et, d'autre part, le raccordement de chacun des émetteurs et récepteurs GSM-R de la ligne aux concentrateurs du réseau GSM-R de RFF afin d'assurer la continuité d'usage pour les entreprises ferroviaires.

3. Description des ouvrages réalisés dans le cadre du projet

Aménagements de signalisation entre la gare de Poitiers et la bifurcation de Coulombiers



Pour améliorer la capacité au sud de la gare de Poitiers, un projet de refonte de la signalisation ferroviaire est prévu entre, d'une part, le faisceau de voies à quais en gare de Poitiers et, d'autre part, la bifurcation actuelle vers Limoges au PK 341,5 pour la ligne existante Paris-Bordeaux et, pour la ligne Poitiers-La Rochelle, la bifurcation vers la LGV Tours-Bordeaux de Coulombiers Sud-Est au PK 8,3.

Les objectifs recherchés par cette refonte de la signalisation, outre une modernisation des installations, sont, d'une part, de diminuer les espacements entre les deux circulations sur la section de double voie Paris-Bordeaux par un redécoupage du block et, d'autre part, de permettre la réalisation de mouvements simultanés au droit de la bifurcation de Saint-Benoît.

La couverture en GSM-R sera continuée entre la ligne existante Paris-Bordeaux et la ligne Poitiers-La Rochelle jusqu'au raccordement de Coulombiers Sud-Est.

Les voies 1 et 2 de la ligne existante Paris-Bordeaux seront banalisées, c'est-à-dire rendues utilisables dans les mêmes conditions quel que soit le sens de circulation.

Au droit de la bifurcation de Saint-Benoît, la géométrie de voie sera reprise afin de permettre aux circulations en provenance ou à destination de la voie Poitiers-La Rochelle de conserver une vitesse comparable avec celles empruntant la ligne existante Paris-Bordeaux entre Poitiers et Angoulême. Les appareils de voies seront renouvelés avec une géométrie modifiée de façon à équilibrer les vitesses de franchissement entre les itinéraires de la ligne Paris-Bordeaux et ceux de la ligne Poitiers-La Rochelle.

Cette modification de tracé sera accompagnée par une modification des caténares sur la section Saint-Benoît-Coulombiers de la ligne Poitiers-La Rochelle.

Ces dispositions ont pour objectif de rendre exceptionnelles les occurrences d'arrêts ou ralentissements des circulations du fait de la mauvaise coordination des cisaillements de la voie 2 de la ligne existante Paris-Bordeaux par les mouvements sur la voie 1 de la ligne Poitiers-La Rochelle (croisement à niveau). En particulier, en l'absence de mouvement sur ces voies, un report des deux trains croiseurs sur leur voie adjacente permet un écoulement du trafic à contre-sens sans cisaillement.

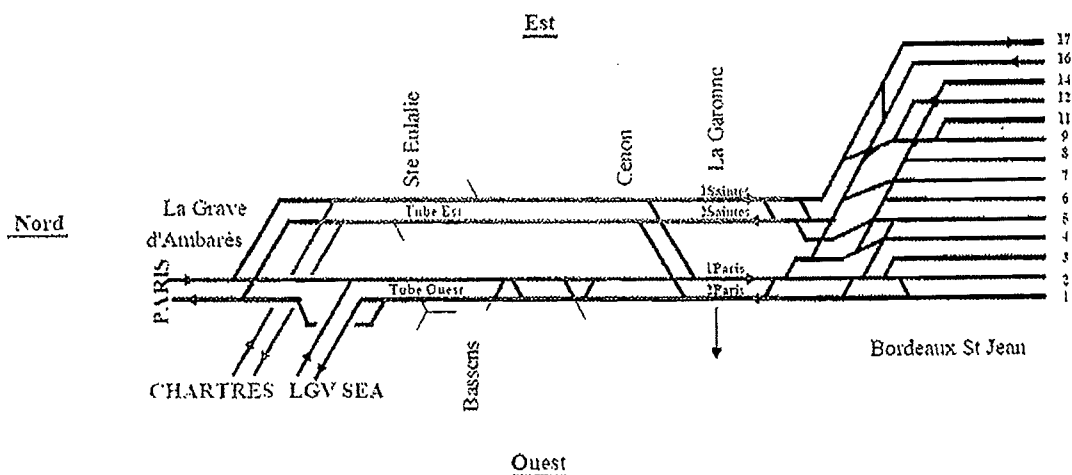
Seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux BFB2

L'opération d'aménagement de la ligne Chartres-Bordeaux entre l'extrémité sud du tunnel de la Ramade (PK607+200) et la Benauge (PK 582) doit permettre de disposer de 4 voies continues au nord de la gare de Bordeaux Saint-Jean jusqu'au raccordement de la Grave d'Ambarès.

Deux voies (V1P et V2P) seront raccordées à la ligne Paris-Bordeaux qui passe par Bassens et sur laquelle sera raccordée la LGV Tours-Bordeaux. Les deux autres voies (V1S et V2S) seront raccordées à la ligne Chartres-Bordeaux, qui passe par Sainte-Eulalie. Cette dernière sera également raccordée à la ligne Paris-Bordeaux au droit de la Grave d'Ambarès.

Ces quatre voies seront exploitées sous forme de deux tubes continus et indépendants raccordés entre eux uniquement à la Grave d'Ambarès et à la Benauge :

- les deux voies qui passent par la gare de Bassens, puis sont situées le plus à l'ouest entre la bifurcation de Cenon et la Garonne, constituent le tube Ouest ;
- les deux voies qui passent par la gare de Sainte-Eulalie-Carbon-Blanc, puis sont situées le plus à l'est entre la bifurcation de Cenon et la Garonne, constituent le tube Est.



Après réalisation des travaux de mise à quatre voies entre Cenon et Bordeaux Saint-Jean, les vitesses de trains de voyageurs seront les suivantes.

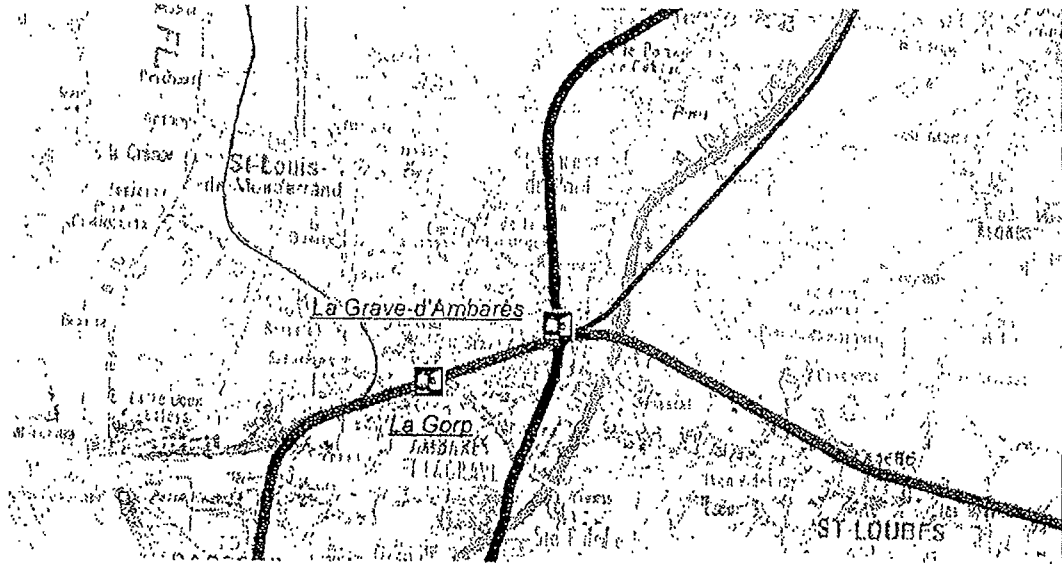
Sur le tube Est, entre le raccordement de la Grave d'Ambarès et la Benauge :

- 90 km/h sur le raccordement entre la ligne de Paris et la ligne de Chartres (1 km),
- 120 km/h entre le raccordement et l'extrémité nord du tunnel de la Ramade (8km),
- 110 km/h entre l'extrémité nord du tunnel de la Ramade et la bifurcation de Cenon (1km),
- 120 km/h entre la bifurcation de Cenon et le pont sur la Garonne (3,5 km).

Sur le tube ouest entre le raccordement de la Grave d'Ambarès et la Benauge :

- 180 km/h du raccordement entre la ligne de Paris et la ligne de Chartres jusqu'au PK 571+5 (3,5km),
- 160 km/h du PK 571+5 au PK 579+6 (8km),
- 120 km/h du PK 579+6 (ancienne bifurcation de Cenon) et le pont sur la Garonne (3,5 km).

Protections acoustiques et réservations foncières du raccordement Sud-Est de La Grave



Le raccordement Sud-Est de La Grave (symbolisé en noir sur le schéma) est une installation existante permettant le passage de trains de toute nature entre la ligne Bordeaux-Nantes (symbolisée en marron), section Bordeaux Saint-Jean-La Grave d'Ambarès, et la ligne existante Paris-Bordeaux (symbolisée en vert), section au nord de La Grave (La Grave-Libourne).

Ce raccordement est électrifié en 1500V et franchissable à 50km/h. Ce raccordement est en amont du raccordement de la LGV Tours-Bordeaux (symbolisée en rouge) à la ligne existante Paris-Bordeaux, dit « raccordement d'Ambarès » et décrit ci-dessus. L'itinéraire Bordeaux Saint-Jean - Libourne par la ligne Bordeaux-Nantes est donc indépendant de l'itinéraire Bordeaux Saint-Jean - Angoulême par la LGV Tours-Bordeaux.

A l'occasion de la restructuration des itinéraires, postérieure à la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux, il est envisagé de répartir les trafics d'origine ou destination Bordeaux Saint-Jean entre les deux lignes classiques Bordeaux-Paris et Bordeaux-Nantes, en privilégiant les sillons pour les TAGV sur la ligne existante Paris-Bordeaux entre Bordeaux-Saint-Jean et La Grave d'Ambarès pour rejoindre la LGV Tours-Bordeaux.

En alternative, les trains ne devant desservir aucun des arrêts sur la ligne classique Bordeaux-Paris en gares de Cenon, la Gorp ou autres pourraient être orientés sur la ligne Bordeaux-Nantes. Ceci permet de tracer des sillons entre Bordeaux Saint-Jean et la ligne existante Paris-Bordeaux par un itinéraire indépendant des circulations à grande vitesse, notamment pour les trains express régionaux entre Bordeaux et Angoulême via Libourne, ainsi que pour les autres trains, voyageurs ou fret.

Dans le cadre de la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux, il est prévu de mettre en œuvre des protections acoustiques des habitations riveraines sur l'ensemble de la zone du raccordement et sur la partie sud de la commune d'Ambarès, en bordure de la ligne classique Bordeaux-Nantes, conformément au dossier des engagements de l'Etat.

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexe 2

Calendrier prévisionnel de réalisation du Projet

OPERATION LGV SEA

Planning indicatif des opérations financées dans le cadre de la convention Tours - Bordeaux

Travaux constructifs	Détails des opérations
Etudes en vue de la conclusion de la convention	Etudes de faisabilité technique et économique
Etudes d'alignement et de tracé	Etudes de tracé et d'alignement
Travaux GVLV OVI	Travaux de construction des ouvrages d'art
Travaux d'entretien préventif	Travaux d'entretien préventif
Revisions, essais et réception	Revisions, essais et réception
Mise en service de la ligne	Mise en service de la ligne
Finances BPF - Recouvrements	Finances BPF - Recouvrements
Etudes et travaux	Etudes et travaux
Travaux	Travaux
BPF	BPF
Etudes et travaux et procédures	Etudes et travaux et procédures
Travaux	Travaux
Travaux de ponts et ouvrages d'art	Travaux de ponts et ouvrages d'art

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexe 3

**Conventions d'études et d'acquisitions foncières et
tableau des appels de fonds déjà effectués au titre de ces
conventions**

: C O N T E N U :
Annexe 3 : conventions d'études et d'acquisitions foncières et tableau des appels de fonds déjà effectués au titre de ces conventions.

I. Conventions conclues dans le cadre de la LGV SEA Tours-Bordeaux

Les conventions sont répertoriées, ci après par, ordre chronologique de signature:

A.1. SEA Convention d'Etude portant sur les Etudes Préliminaires
« T.G.V. Aquitaine – Etudes Préliminaires, Première étapes – Tours-Bordeaux »

Date de signature : 17/06/97
Montant prévisionnel de la convention : 5 030 817,56 € (convention libellée en Francs)
Date de signature de l'avenant numéro 1: 16/03/2001
Montant de l'avenant numéro 1: 838 469,60 € (avenant libellé en Francs)

Date de solde de la convention : 11/09/2003
Montant final de la convention à date du solde : 4 836 791,73 €

A.2. SEA Convention d'Etude sur l'Avant Projet Sommaire
« T.G.V. Aquitaine – Etudes d'Avant Projet Sommaire – 1^{ère} phase : Angoulême Nord-Bordeaux »

Date de signature : 15/12/2000
Montant prévisionnel de la convention : 9 146 941,03 €
Date de signature de l'avenant numéro 1: 17/12/2003
Montant de l'avenant : 5 000 000 €

Date de solde de la convention : 26/06/2009
Montant final de la convention à date du solde : 13 735 487,92 €

A.3. SEA Convention d'Etudes sur l'Avant Projet Sommaire
« Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique – 2^{ème} phase : Tours Nord-Angoulême »

Date de signature 21/11/2003
Montant prévisionnel de la convention 20 000 000 €

Convention soldée par l'entrée en vigueur de la présente convention
Montant proposé du solde de la convention : 13 907 169,34 €

A.4. SEA Convention d'Etudes portant sur SEA1
« Etudes pour la réalisation de la 1^{ère} phase : Nord Angoulême – Bordeaux, de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique »

Date de signature 27/09/2005
Montant prévisionnel de la convention 12 000 000 €
Date de signature de l'avenant numéro 1: 28/08/2008

Convention soldée par l'entrée en vigueur de la présente convention

A.5. SEA Convention d'Etudes et Acquisition Foncières
« Etudes complémentaires, procédures et 1ères acquisitions foncières précédant la mise en concession de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique »

Date de signature 15/02/2007
Montant prévisionnel de la convention 60 000 000 €
Date de signature de l'avenant numéro 1 : 17/10/2007
Convention soldée par l'entrée en vigueur de la présente convention

A.6. SEA Mise en concession
« Etudes de mise en concession de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique »

Date de signature 20/12/2006
Montant prévisionnel de la convention 4 400 000 €
Convention soldée par l'entrée en vigueur de la présente convention

A.7. SEA Mise en concession
« Etudes de mise en concession de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique »

Date de signature 05/10/2007
Montant prévisionnel de la convention 5 600 000 €
Convention soldée par l'entrée en vigueur de la présente convention

A.8. SEA Acquisitions Foncières
« Acquisitions Foncières d'opportunité »

Date de signature 04/08/2008
Montant prévisionnel de la convention 23 000 000 €
Convention soldée par l'entrée en vigueur de la présente convention

A.9. SEA Accord de préfinancement du conseil d'administration de RFF

Délibération en date du 03 Décembre 2009
Montant prévisionnel des dépenses : 85 000 000 €
Montant estimés des dépenses à date de signature de la convention : 81 700 000 €

II. Conventions conclues dans le cadre de la seconde phase de la résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux.

B.1. BFB Convention d'Etudes

« Etudes de projet et des premiers travaux de déviation de réseaux préalables à la mise à quatre voies entre Cenon et La Benauge dans le cadre de la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux »

Date de signature 04/08/2009

Montant prévisionnel de la convention 11 000 000 €

Convention soldée par l'entrée en vigueur de la présente convention

B.2. BFB Acquisitions foncières

« Acquisitions foncières anticipées »

Date de signature 14/11/2008

Montant prévisionnel de la convention 19 000 000 €

Convention soldée par l'entrée en vigueur de la présente convention

Pour mémoire, les études d'avant projet ont été réalisées et financées dans le cadre de l'avant projet de l'ensemble de l'opération résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux.

III. Règles d'actualisation des montants – arrêtés des comptes en euros constant 2009

Par convention entre les co-financeurs, les montants des préfinancements correspondant à des études ne sont pas actualisés, par contre ceux correspondant à des acquisitions foncières sont actualisés en euros 2009 en tenant compte de l'évolution de l'indice des prix à la consommation entre :

- la date de crédit au compte de RFF des sommes avancées par les co financeurs
- et
- le premier juillet 2009

A titre d'information, le tableau suivant précise les indices mensuels considérés pour la période 2005-2009

	Janv.	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc
2010	118,32	118,99	119,58	119,9	120,04	120,02	119,68	119,97	119,88			
2009	117,13	117,59	117,81	118	118,18	118,33	117,8	118,41	118,12	118,23	118,31	118,6
2008	116,32	116,57	117,46	117,86	118,5	118,95	118,69	118,64	118,56	118,49	117,92	117,63
2007	113,19	113,41	113,9	114,46	114,75	114,9	114,6	114,97	115,08	115,37	116,02	116,46
2006	111,78	112,21	112,54	113,02	113,52	113,51	113,32	113,71	113,46	113,2	113,33	113,59
2005	109,5	110,2	110,9	111,1	111,2	111,3	111,1	111,6	112	112	111,8	111,9

IV Bilans par collectivité publique des préfinancements au 30 juin 2010

Les bilans ne sont établis que pour les collectivités publiques signataires de la convention, ces bilans n'intègrent pas les soldes des conventions en cours ils seront mis à jour lors du solde des conventions encore actives.

IV. 1 Etat

Code	Descriptif	Appels de fonds encaissés par RFF	Montant Actualisé en € 2009
A1	Acquisitions foncières	4 612 075,00	5 457 246,00
A2	Etudes 2005 - Réalisation 1ere phase Nord Angoulême	1 400 000,00	1 437 006,00
A3	Etudes complémentaires, et 1eres acquisitions foncières	17 333 333,33	17 494 966,00
A4	Etudes d'avant projet sommaire (SEA 1)	1 855 912,63	1 855 912,63
A5	Etudes d'avant projet sommaire (SEA 2)	2 750 000,00	2 750 000,00
A6	Etudes de mise en concession	3 490 000,00	3 490 000,00
A7	Etudes Préliminaires - 1ère étape	1 020 273,37	1 020 273,37
B1	Plan de relance BFB	10 545 000,00(*)	12 210 000,00*
Total		43 006 594,33	45 715 404,00

(*) Sous réserve d'encaissement l'appel de fonds émis le 06 Juin 2010 pour un montant de 1 887 000 € et de l'appel de fonds à émettre en Septembre 2010 pour un montant de 1 776 000 €.

IV. 2 Conseil Régional d'Aquitaine

Code	Descriptif	Appels de fonds encaissés par RFF	Montant Actualisé en € 2009
A1	Acquisitions foncières	4 370 000,00	4 376 097,04
A2	Etudes 2005 - Réalisation 1ere phase Nord Angoulême	2 240 000,00	2 304 703,15
A3	Etudes complémentaires, et 1eres acquisitions foncières	13 866 666,67	14 092 383,87
A4	Etudes d'avant projet sommaire (SEA 1)	1 802 650,87	1 802 650,87
A5	Etudes d'avant projet sommaire (SEA 2)	4 415 800,00	4 415 800,00
A7	Etudes Préliminaires - 1ère étape	1 153 914,30	1 153 914,30
B2	Foncier anticipé BFB	6 333 332,80	6 334 771,59
Total		34 182 364,64	34 480 320,82

IV. 3 Conseil Régional de Poitou-Charentes

Code	Descriptif	Appels de fonds encaissés par RFF	Montant Actualisé en € 2009
A1	Acquisitions foncières	2 185 000,00	2 185 549,32
A2	Etudes 2005 - Réalisation 1ere phase Nord Angoulême	560 000,00	576 175,79
A3	Etudes complémentaires, et 1eres acquisitions foncières	3 466 666,67	3 508 405,98
A4	Etudes d'avant projet sommaire (SEA 1)	636 391,49	636 391,49
A5	Etudes d'avant projet sommaire (SEA 2)	785 200,00	785 200,00
A7	Etudes Préliminaires - 1ère étape	1 156 513,00	1 156 513,00
Total		8 789 771,16	8 848 235,58

IV. 4 Conseil Régional du Centre

Code	Descriptif	Appels de fonds encaissés par RFF	Montant Actualisé en € 2009
A3	Etudes d'avant projet sommaire (SEA 2)	299 000,00	299 000,00
Total		299 000,00	299 000,00

IV. 5 Conseil Général de Gironde

Code	Descriptif	Appels de fonds encaissés par RFF	Montant Actualisé en € 2009
A1	Acquisitions foncières	2 185 000,00	2 185 549,32
A4	Etudes d'avant projet sommaire (SEA 1)	636 391,49	636 391,49
B2	Foncier anticipé BFB	6 333 332,80	6 334 771,59
Total		9 154 724,29	9 156 712,40

IV. 2 Communauté Urbaine de Bordeaux

Code	Descriptif	Appels de fonds encaissés par RFF	Montant Actualisé en € 2009
A1	Acquisitions foncières	2 185 000,00	2 185 549,32
A4	Etudes d'avant projet sommaire (SEA 1)	636 391,49	636 391,49
B2	Foncier anticipé BFB	6 333 332,80	6 334 771,59
Total		9 154 724,29	9 156 712,40

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexe 4

Décomposition du plan de financement

Annexe 4 : décomposition du plan de financement

Tableau du financement global :

	Estimations en Euro Constants à indexer selon l'évolution des prix de la construction
Emplois y compris concessionnaire	
Dépenses directes de RFF (avant concession et ouvrages non concédés)	0,876 Milliards d'€ 2009
Dépenses à charge du concessionnaire	5,827 Milliards d'€ 2009
Total Emplois	6,703 Milliards d'€ 2009
Ressources hormis concessionnaire	
Apports Collectivités publiques (UE, Etat Collectivités locales)	2,992 Milliards d'€ 2009
Apport de RFF	1,760 Milliards d'€ 2009

Emplois	Part RFF	Part Etat	Part collectivités locales
Bouchon ferroviaire de Bordeaux II	50%	32,5%(1)	17,5%(1)
Dépenses préliminaires	100%	0%	0%
FST	33%	33%	33%
Jonctions	100%	0%	0%
Concours du concédant nets de la participation RFF	(2)	50% (1)	50%(1)

(1) Les subventions européennes viennent réduire au prorata les participations des Collectivités publiques

(2) RFF ne participe pas en pourcentage mais en apport prédéterminé aux concours du concédant.

Emplois	M€ constants CE juillet 2009
Bouchon ferroviaire de Bordeaux II	210
Dépenses préliminaires*	215
FST	24
Jonctions	427
Total dépenses directes	876
Concours du concédant	3 876
Financement global (hors participation du concessionnaire)	4 752

CONVENTION DE FINANCEMENT - ANNEE 2005-2011

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexe 5

**Conditions d'indexation des appels de fonds au titre des concours
Du Concédant**

**Annexe 5 : conditions d'indexation des appels de fonds au titre des concours
du Concédant : définition du coefficient k du contrat de concession**

Conformément aux dispositions du contrat de concession et notamment son annexe 11, chacun des montants M_n en euros constants dus au concessionnaire au titre des concours du concédant est actualisé par l'application d'un coefficient K_n défini ci après et calculé pour chacun des appels de fonds.

a) Pour les appels de fonds correspondant à des événements clés précédant la Date effective de mise en service de la Ligne

$$K_n = 0,2 \times \frac{IPC_n}{IPC_0} + 0,1 \times \frac{ING_n}{ING_0} + 0,55 \times \frac{TP01_n}{TP01_0} + 0,15 \times \frac{TP13_n}{TP13_0}$$

Où :

- IPC_n est l'indice des prix à la consommation hors tabac du deuxième mois précédant la date de réalisation de l'événement clé associé à l'appel de fonds
- IPC_0 est l'indice des prix à la consommation hors tabac du mois de juillet 2009 ;
- ING_n est l'indice national général de l'ingénierie (ING) du deuxième mois précédant la date de réalisation de l'événement clé associé à l'appel de fonds
- ING_0 l'indice ING du mois de juillet 2009 ;
- $TP01_n$ est l'index national général tous travaux (TP01) du deuxième mois précédant la date de réalisation de l'événement clé associé à l'appel de fonds.
- $TP01_0$ est l'index TP01 du mois de juillet 2009 ;
- $TP13_n$ est l'index national pour les travaux de charpentes et d'ouvrages d'art métalliques (TP13) du quatrième mois précédant la date de réalisation de l'événement clé associé à l'appel de fonds
- $TP13_0$ est l'index TP13 du mois de juillet 2009.

b) Pour les appels de fonds correspondant à des événements clés postérieurs à la Date effective de mise en service de la Ligne

$$K_n = \frac{IPC_n}{IPC_{MES}} \left(0,2 \times \frac{IPC_{MES}}{IPC_0} + 0,1 \times \frac{ING_{MES}}{ING_0} + 0,55 \times \frac{TP01_{MES}}{TP01_0} + 0,15 \times \frac{TP13_{MES}}{TP13_0} \right)$$

Avec les mêmes définitions que précédemment et où :

- IPC_{MES} est l'index IPC du deuxième mois précédant la Date effective de mise en service.
- ING_{MES} est l'index ING du deuxième mois précédant la Date effective de mise en service
- $TP01_{MES}$ est l'index TP01 du deuxième mois précédant la Date effective de mise en service
- $TP13_{MES}$ est l'index TP13 du deuxième mois précédant la Date effective de mise en service

Valeur des index de référence.

Les valeurs numériques suivantes sont d'ores et déjà connues à la date de signature de la convention :

	IPC ₀ (INSEE 4018E)	ING ₀	TP01 ₀	TP13 ₀
Mois de référence	Juillet 2009	Juillet 2009	Juillet 2009	Juillet 2009
Valeur index	117,80	781,50	622,90	488,90
Pondération	20%	10%	55%	15%

Exemple d'application numérique

Un appel de fonds, fictif car à cette date le contrat n'est pas en vigueur, émis par le concessionnaire après réalisation d'un événement clé prévu réalisé au 2 août 2010, serait actualisé selon le coefficient K calculé comme suit :

Date de l'appel de fond	Mois de référence	IPC INSEE 4018E	ING	TP01	TP13	K
	Pondération	20%	10%	55%	15%	
	juillet 2009	117,80	781,50	622,90	488,90	
05-août-10	juin 2010	120,02	794,10	651,30	545,60	1,04785

$$K_{\text{août}10} = 0,2 \times \frac{IPC_n}{IPC_0} + 0,1 \times \frac{ING_n}{ING_0} + 0,55 \times \frac{TP01_n}{TP01_0} + 0,15 \times \frac{TP13_n}{TP13_0}$$

$$K_{\text{août}10} = 0,2 \times \frac{120,02}{117,80} + 0,1 \times \frac{794,10}{781,50} + 0,55 \times \frac{651,30}{622,90} + 0,15 \times \frac{545,60}{488,90}$$

$$K_{\text{août}10} = 1,04785$$

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexe 6

Echéancier prévisionnel indicatif des versements par année

Annexe 6 : échéancier prévisionnel indicatif des versements par année

N°appel de fonds	Dates prévisionnelles des appels de fonds	LGV Tours-Bordeaux : Pourcentage du montant appelé en euros constants	BFB2 : Pourcentage du montant appelé en euros constants
1	Janvier 2011	5 %	11 %
2	Juillet 2011	5 %	11 %
3	Janvier 2012	10 %	11 %
4	Juillet 2012	11 %	11 %
5	Janvier 2013	12 %	11 %
6	Juillet 2013	11 %	11 %
7	Janvier 2014	13 %	11 %
8	Juillet 2014	10 %	9 %
9	Janvier 2015	8 %	9 %
10	Juillet 2015	6 %	3 %
11	Janvier 2016	4 %	2 %
12	Juillet 2016	0 %	0 %
13	Janvier 2017	0 %	0 %
14	Juillet 2017	4 %	0 %
15	Janvier 2018	0 %	0 %
16	Juillet 2018	1 %	0 %
Total		100 %	100%

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexe 7

Domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers

Annexe 7 : domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers

A vérifier ou à compléter par les collectivités territoriales :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N°téléphone
RFF	Pôle Finances et Achats 92, avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Service finance et gestion des flux – unité back office – exploitation	01 53 94 32 83
Etat	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer Direction des infrastructures de transport Arche de la Défense 92055 La Défense Cedex	Bureau de la planification et des grandes opérations ferroviaires zone 1 (RFP1)	01 40 81 71 60
AFITF	Arche Nord - Pièce 05-75 92055 La Défense Cedex		01 40 81 15 95

Collectivités de la Région Aquitaine

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures		
		Nom du service	N°téléphone	
	Conseil régional d'Aquitaine	Hôtel de Région 14 rue François de Sourdis 33077 Bordeaux cedex	Direction Infrastructures et Transports 05 57 57 80 61	
Gironde	Conseil général de la Gironde	Hôtel du Département Esplanade Charles de Gaulle 33074 Bordeaux Cedex	Direction des Infrastructures 05 56 99 68 12	
	Communauté urbaine de Bordeaux	Pôle finances-Direction des Finances-Comptabilité générale Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux Cedex	Direction des Finances 05 56 99 84 84	
	Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud	2 allée d'Espagne BP 147 33311 Arcachon Cedex	Service Transport 05.56.22.33.44	
	Communauté de communes du Bassin d'Arcachon Nord	COBAN Atlantique 46, avenue des Colonies - 33510 Andernos-les-Bains		05.56.76.17.17
	Communauté de communes du Libournais	Communauté de Communes du Sud-Libournais 44, avenue de Libourne 33870 Vayres	Directeur Général des services	05 57 55 19 31

		Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
			Nom du service	N°téléphone
Landes	Conseil général des Landes	Hôtel du Département 23 rue Victor Hugo 40025 Mont de Marsan Cedex	Responsable du service transport	05 58 05 40 56
	Communauté d'agglomération du Grand Dax	15, avenue de la Gare 40100 Dax	Directeur financier	05 58 56 80 10
	Communauté d'agglomération du Marsan	575, avenue du Maréchal Foch 40000 Mont de Marsan		05 58 46 64 11
Pyrénées Atlantiques	Conseil général des Pyrénées-Atlantiques	Hôtel du Département 64 avenue Jean Biray 64058 Pau cedex 9	Direction de l'Aménagement de l'Environnement Service des infrastructures	05.59.40.37.06
	Communauté d'agglomération de Pau Pyrénées	Hôtel du Département 64 avenue Jena Biray 64058 Pau Cedex	Directeur financier	05 59 27 73 13
	Communauté d'agglomération Bayonne Anglet Biarritz	15, avenue Foch 64115 Bayonne Cedex	Directeur Général des services	05 59 44 72 96
	Communauté de communes du Sud Pays basque	5-7, rue Putillenea 64122 Urrugne	Directeur Général des Services	05 59 48 30 85
Lot et Garonne	Conseil général du Lot-et-Garonne	Hôtel du Département 47922 Agen Cedex 9	Direction des Infrastructures	05 53 69 41 00
	Communauté d'agglomération d'Agen	BP 19 47916 Agen Cedex 9	Directeur du pôle économie	05.53.69.59.65
Dordogne	Conseil général de la Dordogne	Hôtel du Département 2 rue Paul Louis Courrier 24019 Perigueux	Service des transports	05 53 02 20 70

Collectivités de la Région Centre

		Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
			Nom du service	N°téléphone
	Conseil Régional du Centre	9 rue Saint-Pierre Lentin 45041 Orléans Cedex 1		02 38 70 30 30
Indre et Loire	Conseil général d'Indre-et-Loire	Place de la Préfecture BP 3217 37032 Tours Cedex 1	Service Finance	02 47 31 42 69
	Communauté d'agglomération Tours Plus	60 Av. Marcel Dassault BP 651 37206 Tours	Service Finance	02 47 80 11 22

Collectivités de la Région Limousin

		Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
			Nom du service	N°téléphone
	Conseil Régional du Limousin	27, boulevard de la Corderie 87031 Limoges Cedex	Direction Transports et Déplacements	05 55 45 19 71
Haute Vienne	Conseil général de la Haute-Vienne	43 Avenue de la Libération BP 3112 87031 Limoges Cedex 1	Service finances	05 55 45 10 91
	Communauté d'agglomération de Limoges Métropole	64 avenue Georges Dumas BP 3120 87031 Limoges Cedex	Service finances	05 55 45 79 27

Collectivités de la Région Midi Pyrénées

		Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
			Nom du service	N°téléphone
	Conseil Régional de Midi Pyrénées	Région Midi-Pyrénées 22, boulevard du Maréchal Juin 31 406 Toulouse Cedex 09		05 61 33 51 28
Haute Garonne	Conseil général de Haute-Garonne	1 boulevard de la Marquette 31090 Toulouse Cedex 09		05 34 33 43 00
	Communauté d'agglomération du Grand Toulouse	1 place Légion d'Honneur BP5821 31505 Toulouse Cedex 05		05 81 91 73 19
	Communauté d'agglomération du SICOVAL Sud-Est toulousain	Rue du Chêne vert BP 38200 31682 Labège Cedex	Service Finance	05.62.24.28.38
	Communauté d'agglomération du Muretain	27 rue Castelvielh 31601 Muret		
Hautes Pyrénées	Conseil général des Hautes-Pyrénées	Hôtel du Département 6 rue Gaston Manent 65000 Tarbes		
	Communauté d'agglomération du Grand Tarbes	30 avenue Saint-Exupéry 65000 Tarbes	Service finances	05 62 53 34 32

		Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
			Nom du service	N°téléphone
Tarn et Garonne	Conseil général du Tarn-et-Garonne	100 Boulevard Hubert Gouze BP 783 82013 Montauban Cedex		05 63 45 64 64
	Communauté d'agglomération du Pays de Montauban et des Trois Rivières	Mairie de Montauban 9 rue de l'hôtel de ville 82000 Montauban		
Gers	Conseil général du Gers	D.R.E.T. 81 route de Pessan 32029 Auch Cedex 9		
	Communaute de communes du Grand Auch	1 rue Darwin 32000 Auch		
Aveyron	Conseil général de l'Aveyron	7 place Charles de Gaulle 12000 Rodez		
	Communauté d'agglomération du Grand Rodez	1 place Adrien-Rozier 12005 Rodez Cedex		05 65 73 83 00
Lot	Conseil général du Lot	Avenue de l'Europe Regourd BP 291 46005 Cahors Cedex 9	Service des transports	05 65 53 43 36
	Communauté de communes du Pays de Cahors	Hôtel de Ville 46010 Cahors Cedex		
Ariège	Conseil général de l'Ariège	Hôtel du Département 5-7 rue du Cap de la Ville 09001 Foix Cedex		
	Communauté de communes du Pays de Foix	Route de Ganac 09000 Foix		
	Communauté de communes du Pays de Pamiers	5 rue de la Maternité 09100 Pamiers		
Tarn	Conseil général du Tarn	Hôtel du Département Lices Georges Pompidou 81013 Albi	Direction du développement	05 63 45 66 60
	Communauté d'agglomération de l'Albigeois	Parc Francois Mitterrand 81160 Saint Juery		
	Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet	Le Causse Espace d'Entreprises 81115 Castres Cedex		05 63 73 50 00

CONVENTION DE PARTAGE DE LA TAXE D'ÉVALUATION

Collectivités de la Région Poitou-Charentes

		Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
			Nom du service	N°téléphone
	Conseil Régional de Poitou-Charentes	Maison de la Région 15 rue Ancienne Comédie BP 575 86021 Poitiers Cedex	Service transports	05 49 55 77 96
Vienne	Conseil général de la Vienne	Rue Dieudonné Costes 86000 Poitiers	Direction de l'Aménagement de l'Espace et de l'Environnement	05 49 55 65 81
	Communauté d'agglomération de Poitiers	Hôtel de Ville BP 569 86021 Poitiers Cedex		
	Communauté d'agglomération du Pays Chatelleraudais	76, boulevard Blossac 86100 Châtellerault		05 49 20 30 58
Deux-Sèvres	Conseil général des Deux-Sèvres	Rue de l'abreuvoir BP 531 79021 Niort Cedex		
	Communauté d'agglomération de Niort	Place Martin Bastard BP 193 79006 Niort Cedex		
Charente-Maritime	Conseil général de la Charente-Maritime	85 boulevard de la République 17076 La Rochelle Cedex 9		
	Communauté d'agglomération de la Rochelle	6 rue St Michel BP 1287 17086 La Rochelle Cedex 2		05 46 30 34 62
	Communauté d'agglomération de Royan Atlantique	107, avenue de Rochefort 17200 Royan		05 46 22 19 20
	Communauté de communes du Pays Santon	4, avenue Tombouctou 17 100 Saintes		05.46.93.41.50
	Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais	10 rue du Docteur Pujos BP 50224 17304 Rochefort Cedex		
Charente	Conseil général de la Charente	31 boulevard Emile Roux 16917 Angoulême	Direction de l'Aménagement et de l'Education Cellule budgétaire et comptable de la	05 45 90 48 34
	Communauté d'agglomération du Grand Angoulême	COMAGA 25 bd Besson Bey 16023 Angoulême Cedex	Service finance	05 45 38 60 53
	Communauté de communes de Cognac	50, avenue Paul Firino Marteli 16100 Cognac	Service Finance	05 45 36 64 30

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexe 8

**Clause de retour à bonne fortune prévue dans le projet de contrat
de concession**

Annexe 8 : clause de retour à bonne fortune prévue dans le projet de contrat de concession

La présente annexe reprend le texte de l'article 26.2 du « projet de contrat de concession » joint au dossier de consultation pour les offres finales et complété par le concessionnaire attributaire dans le cadre de la remise de son offre finale.

L'article pour son application fait référence à des chroniques prévisionnelles de recettes devant être annexées au contrat de concession qui seront communiquées aux signataires de la présente convention après publication du contrat de concession.

S'agissant d'un texte extrait du « projet de contrat de concession », il peut être différent dans sa forme de l'article relatif à la clause de bonne fortune du contrat de concession qui sera approuvé par décret en conseil d'Etat.

Chaque année N à compter de la Mise en exploitation commerciale de la Ligne, le Concessionnaire communique au Concédant, dans le cadre des rapports périodiques, le montant des recettes hors taxes (tous types de recettes compris) de l'année N, en euros courants et en euros constants valeur juillet 2009.

A compter de la cinquième (5^{ème}) année suivant la Mise en exploitation commerciale de la Ligne, le Concessionnaire verse chaque année au Concédant une redevance de bonne fortune. Au titre de l'année N, cette redevance globale P_N , versée avant le 15 février de l'année N + 1, est définie de la manière suivante :

Calcul de P_N en euros constants valeur juillet 2009 :

- si $X_N \leq X_{CN}$ alors $P_N = 0$;
- si $X_{CN} < X_N \leq 115\% X_{CN}$ alors $P_N = (X_N - X_{CN}) \times 30\%$;
- si $115\% X_{CN} < X_N \leq 130\% X_{CN}$ alors $P_N = (115\% X_{CN} - X_{CN}) \times 30\% + (X_N - 115\% X_{CN}) \times 40\%$;
- si $130\% X_{CN} < X_N$ alors $P_N = (115\% X_{CN} - X_{CN}) \times 30\% + (130\% X_{CN} - 115\% X_{CN}) \times 40\% + (X_N - 130\% X_{CN}) \times 50\%$

où :

- X_N représente le montant, exprimé en euros constants valeur juillet 2009, des recettes hors taxes (HT) de l'année N, desquelles est déduit 133,33 % du total des sommes reversées au Concédant cette même année, en application des dispositions de l'article 26.1 [relatif au développement du réseau adjacent] ;
- X_{CN} exprimé en euros constants valeur juillet 2009, représentant le montant prévisionnel des recettes hors taxes (HT) de l'année N tel qu'il figure à l'annexe 10.5.1.

Le montant P_N ainsi calculé en euros constants valeur juillet 2009 est indexé en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation hors tabac publié mensuellement par l'INSEE.

Le montant cumulé, en euros constants valeur juillet 2009, de la somme des redevances globales versées au titre du présent article d'une part, ainsi que, d'autre part, de celles versées le cas échéant en application de l'article 26.1, n'excédera pas le montant en euros constants valeur juillet 2009 de la participation du Concédant telle que visée à l'article 25. Les Parties conviennent de se revoir, chaque année à compter de l'année suivant celle au cours de laquelle le seuil visé au présent alinéa aura été atteint, afin de procéder à une révision des tarifs applicables sur la Ligne, ayant pour objet de réduire les recettes de trafic du Concessionnaire à due proportion des montants qui auraient été reversés au Concédant au titre du mécanisme de bonne fortune, nonobstant l'atteinte de ce seuil.

Le mécanisme de révision des tarifs visé au précédent alinéa s'applique également dans l'hypothèse où, pour quelque raison que ce soit, le dispositif de bonne fortune prévu au présent article deviendrait inapplicable.

CONVENTION DE FINANCEMENT AVRIL 2011

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexe 9

**Liste des collectivités publiques dont le premier appel de fonds est
prévu n'être appelé qu'à partir du 1^{er} avril 2011.**

**Annexe 9 : liste des Collectivités publiques dont le premier appel de fonds est
prévu n'être appelé qu'à partir du 1^{er} Avril 2011**

Les collectivités publiques suivantes ont demandé à bénéficier du dispositif de portage par RFF des sommes dues au titre du premier appel de fonds, jusqu'à l'échéance du premier avril 2011, selon les dispositions du paragraphe d) de l'article 5.2 de la présente convention :

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexe 10

**Principes de détermination de la contribution de Réseau ferré de
France**

Annexe 10 : Principes de détermination de la contribution de Réseau ferré de France

L'article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF stipule que « [...] RFF ne peut accepter un projet d'investissement inscrit à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'un organisme public que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement [...] ».

Pour les grands projets, le référentiel du calcul article 4 au niveau national est le suivant.

La participation financière maximale de RFF correspond à la somme actualisée des flux financiers futurs, générés par le projet pour RFF sur l'ensemble du réseau national. Il s'agit d'un calcul en différence par rapport à une situation de référence dans laquelle le projet n'est pas réalisé.

Ce calcul prend en compte, sur une période de 50 ans à partir de la mise en service, le différentiel des flux de recettes et de coûts entre les situations de référence et de projet, intégrant notamment les évolutions de trafic liées au projet : les recettes sont constituées du produit de la tarification de l'infrastructure ; les coûts résultent de la prise en compte de la maintenance (entretien et renouvellement) et de l'exploitation des lignes. Les inflateurs retenus pour l'évolution des différents postes résultent notamment des projections sur les péages et des retours d'expérience concernant l'exploitation et la maintenance des LGV.

La participation financière ainsi déterminée sur la base d'un bilan d'exploitation est largement indépendante du montant de l'investissement.

Le calcul de cette participation tient compte des risques supportés par RFF dans le cadre de la réalisation de l'opération.

Une première typologie de ces risques est présentée ci-après, issue de l'analyse de risques spécifique à la LGV SEA Tours-Bordeaux.

La méthodologie retenue consiste, à partir d'un scénario de base construit en considérant le déroulement nominal de l'opération, à identifier, sur la base de retours d'expériences ou d'études de cas, les différents aléas pouvant créer des écarts avec ce scénario de base.

Pour chaque aléa ou risque, l'analyse doit conduire à en identifier les conséquences, ainsi que :

- l'occurrence,
- les éventuelles prises en charges par des tiers à RFF dans le cadre des conventions avec ces tiers (notamment le concessionnaire),
- la période à partir de laquelle ce risque ne doit plus apparaître,
- la valorisation des provisions ou des mesures de limitation des conséquences adaptées (garanties, « prime d'assurance », etc.).

Dans le cadre du comité spécifique, la cartographie détaillée et valorisée de ces risques sera présentée, ainsi que les éventuelles évolutions de ces valorisations au cours de l'avancement de l'opération.

Le tableau ci-après présente les principes de regroupement des divers aléas selon la nature de la mission à charge de RFF, les exemples de risques cités ne préjugent pas de l'importance de leur valorisation pour RFF ni de l'exhaustivité des risques devant être considérés.

PRINCIPAUX RISQUES	
Risques RFF Maître d'ouvrage	<p>Aléas programme et travaux : reprises de l'existant, conditions d'intervention, mises aux normes notamment sécurité etc.</p> <p>Aléas sur indexation des travaux : écarts entre indexation générale des travaux et prévisionnelle TP01, évolutions erratiques de certaines fournitures, etc.</p> <p>Aléas sur le coût réel des travaux net de la couverture forfaitaire de 50% de l'estimation du BFB2 indexée TP01</p> <p>Risques industriels sur le développement et la qualification des systèmes de signalisation et contrôles des commandes: TVM, PCD, CSS, GSM-R, ERTMS...</p> <p>Aléas sur les conditions d'emprunt de RFF pour le financement du projet</p>
Risques RFF Gestionnaire d'infrastructure (GI)	<p>Aléas sur la mise en service : date ; commercialisation des nouveaux sillons, etc.</p> <p>Aléas sur la demande de sillons : trafics en volume (Trains.km/an); natures (silhouettes ; horaires ...) ; itinéraires (LC->LGV)....</p> <p>Aléas tarifaires</p> <p>Aléas sur les coûts de maintenance et exploitation du réseau non concédé (LGVA, LC...)</p>
Risques RFF Concédant	<p>Aléas sur la signature du contrat : annulation, rupture des conditions de la consultation, etc.</p> <p>Prise en charge de frais imprévisibles pour le concessionnaire attributaire ; dépassement de la provision pour évolutions des taux et marges</p> <p>Imprévisibilité avant la mise en service (retard dans la mise en service indépendant du concessionnaire)</p> <p>Engagements de mise à disposition par RFF durant la phase travaux : (emprises, jonctions, systèmes PCD CSS, Plages Travaux,)</p> <p>Défaillance du concessionnaire</p> <p>Imprévisibilité après la mise en service</p> <p>Ecart entre dommages réels et pénalités ou garanties exigibles</p> <p>Causes externes au concessionnaire entraînant un déséquilibre du contrat</p>
Risques Interfaces RFF-GI ↔ Concessionnaire	<p>Gestion des interfaces en phase construction : coordination RFF/Concessionnaire</p> <p>Gestion des procédures globales liées au projet : DUP, Loi sur l'eau, engagements de l'Etat, sécurité de la ligne etc...</p> <p>(majoritairement concessionnaire mais interfèrent avec les jonctions ou le réseau existant)</p> <p>Gestion des interfaces en phase exploitation : accord de répartition des capacités ; coordination GTC ; mises aux normes et déterminations des standards ; partage des coûts d'exploitations des équipements communs (PCD etc..)</p>

CONVENTION DE FINANCEMENT - ANNEXES 10 à 11

**TRONÇON CENTRAL TOURS-BORDEAUX
DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE**

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

Annexe 11

Cadre type de rapport périodique du concessionnaire

Annexe 11 : cadre type de rapport périodique du concessionnaire

La présente annexe reprend le texte intégral de l'annexe au projet de contrat de concession joint au dossier de consultation pour les offres finales.

Ce texte peut être différent dans sa forme de l'annexe du contrat de concession qui sera approuvé par décret en conseil d'Etat.

Néanmoins le contenu des rapports périodiques dus par le concessionnaire au concédant sera au minimum conforme aux exigences formalisées dans le document ci après.



**Concession LGV SEA
Dossier de consultation final**

Projet de contrat de concession

**Annexe 16 - Contenu minimal des rapports
périodiques du concessionnaire**

Sommaire

1	Objet.....
2	Dispositions générales.....
3	Contenu des différents rapports du Concessionnaire
	3.1 Phase de conception-construction
	3.2 Phase d'exploitation
	3.3 Rapport annuel d'analyse financière.....

1 Objet

- 1.1. Le présent document a pour objet, en application de l'article 29 du Contrat de Concession, de préciser le contenu minimal des rapports périodiques que le Concessionnaire doit établir à destination du Concédant, et relatifs à la Concession.
- 1.2. *D'une manière générale, le Concédant peut demander au Concessionnaire toute information complémentaire relative aux documents ainsi communiqués.*

L'envoi de ces différents rapports par le Concessionnaire au Concédant ne le dispense pas de ses différentes obligations de transmission de pièces prévues par les autres dispositions du Contrat de Concession, ni des droits d'audit, de contrôle et d'inspection tels qu'ils résultent du même Contrat.

De manière identique, l'envoi de ces rapports, les observations du Concédant ou l'absence d'observation sur les rapports et documents envoyés n'engagent en aucune manière la responsabilité du Concédant et ne dispensent en rien le Concessionnaire du respect de ses obligations contractuelles.

2 Dispositions générales

A compter de la Date d'entrée en vigueur du Contrat de Concession, et jusqu'à la Mise en exploitation commerciale de la Ligne, le Concessionnaire adressera au Concédant :

- un rapport trimestriel d'avancement du projet, dont le contenu est précisé ci-après (article 3.1.1.) ;
- un rapport annuel d'avancement du projet consolidant les données et informations résultant des rapports des quatre trimestres précédents (article 3.1.2.).

Après la Mise en exploitation commerciale partielle ou totale de la Ligne, le Concessionnaire adressera au Concédant :

- pendant les cinq premières années d'exploitation, un rapport trimestriel d'activité, dont le contenu est précisé ci-après (article 3.2.1.) ;
- un rapport annuel d'activité, dont le contenu est précisé ci-après (article 3.2.2.).

A compter de la Date d'entrée en vigueur du Contrat de Concession, et jusqu'au terme de celui-ci, le Concessionnaire adressera au Concédant un rapport annuel d'analyse financière, dont le contenu est précisé ci-après (articles 3.3.).

3 Contenu des différents rapports du Concessionnaire

3.1 Phase de conception-construction

3.1.1 Rapports trimestriels d'avancement du projet

A compter de la Date d'entrée en vigueur du Contrat de Concession, et jusqu'à la Mise en exploitation commerciale de la Ligne, le Concessionnaire adresse au plus tard le quinzième (15^{ème}) jour du mois qui suit la fin du trimestre considéré, un rapport trimestriel d'avancement comportant les rubriques suivantes renseignées :

- **Présentation générale de l'avancement**
 - les faits marquants du trimestre écoulé ;
 - le cas échéant, des plans, cartes et photographies relatives à l'avancement du projet ;
- **Ressources et organisation**
 - l'organigramme à jour de la société Concessionnaire, et les éventuelles modifications apportées depuis le précédent rapport, les effectifs de la société Concessionnaire et la répartition par spécialité de ces derniers ;
 - un schéma à jour des principales relations contractuelles établies par le Concessionnaire pour la conception et la construction de la Ligne, ainsi qu'une liste et coordonnées des principaux prestataires (conseil, contrôle extérieur, sécurité, etc.)
- **Plannings et tableaux de bord**
 - un planning de synthèse d'avancement global de la conception et/ou du chantier de la Ligne mettant en évidence les écarts éventuels par rapport au planning prévisionnel cible ;
 - un planning détaillé par étape en cours, selon un découpage géographique et fonctionnel pertinent (a minima : par tronçon élémentaire de ligne nouvelle, par ouvrage d'art principal, par raccordement au réseau ferroviaire non concédé) ;
 - un tableau de bord récapitulatif de l'avancement de la conception et de la construction de la Ligne par rapport au Calendrier et aux Evénements clés, avec état prévisionnel des opérations qui seront achevées au cours des six (6) prochains mois ;
 - un tableau de bord des procédures d'acquisition foncières ;
 - un tableau de bord des procédures administratives et réglementaires nécessaires à la réalisation du projet, y compris, lorsque nécessaire, celles relatives aux essais de la Ligne et aux différentes procédures spécifiques de sécurité ;

- un tableau de bord de suivi des modifications et de l'instruction des dérogations sollicitées aux différentes étapes du projet.
- **Contrats et conventions**
 - la mise à jour de la liste des contrats visée à l'article 30.1 du Contrat de concession ;
 - la liste des autres contrats et conventions signés dans le cadre de la réalisation du projet (conventions avec d'autres maîtres d'ouvrage, conventions domaniales ou d'occupation du domaine, conventions de valorisation des espaces naturels, conventions de partenariat avec des acteurs locaux, ...);
 - le montant et l'objet des contrats visée à l'article 30.1 du Contrat de concession, la date de leur conclusion, leur durée d'exécution, leur procédure de passation. Est en outre précisé le pourcentage de travaux confiés à des tiers depuis la Date d'entrée en vigueur du Contrat de Concession ;
- **Réclamations et incidents**
 - les incidents éventuels de toutes natures liées à la Ligne qui sont apparus au cours de la période écoulée ;
 - un tableau de bord des réclamations et procédures diligentées à l'encontre du Concessionnaire (en application de l'article 31.1 du Contrat de concession) ;
- **Autres**
 - un tableau mettant en évidence les actions réalisées, en cours de réalisation ou envisagées au cours des deux prochains trimestres dans le domaine de l'environnement et du développement durable et une évaluation des actions en cours ;
 - les actions de communication envisagées par le Concessionnaire sur le projet et sa réalisation au cours des deux (2) trimestres à venir (y compris le planning des visites) ;
 - toutes données permettant de s'assurer du respect des engagements en matière de développement durable ;
 - tous autres documents que le Concessionnaire souhaiterait porter à la connaissance du Concédant.

3.1.2 Rapport annuel d'avancement du projet

A compter de la Date d'entrée en vigueur du Contrat de Concession, et jusqu'à la Mise en exploitation commerciale de la Ligne, le Concessionnaire adresse au Concédant, au plus tard le 31 mars de chaque exercice, un rapport annuel d'avancement du projet relatif à l'année écoulée.

Ce rapport présente de manière consolidée les informations, chiffres et données résultant des rapports trimestriels d'avancement du projet sous une forme consolidée (plannings, tableaux de synthèse, ...).

Il doit présenter l'intégralité des éléments nécessaires pour assurer au Concédant une information juste et complète sur la bonne exécution par le Concessionnaire de ses engagements contractuels, en particulier un compte-rendu annuel d'avancement des travaux et des procédures administratives relatives à la réalisation de la Ligne, faisant en particulier ressortir les informations nécessaires pour permettre au Concédant d'apprécier la capacité du Concessionnaire à respecter ses engagements au titre de la Date contractuelle de mise en service de la Ligne.

3.2 Phase d'exploitation

3.2.1 Rapports trimestriels d'activité

A compter de la Mise en exploitation commerciale partielle ou totale de la Ligne, et jusqu'à l'expiration d'une période de cinq (5) ans à compter de la Mise en exploitation commerciale de la Ligne, des rapports trimestriels d'exploitation sont adressés par le Concessionnaire au Concédant, au plus tard le quinzième (15^{ème}) jour du mois qui suit la fin du trimestre considéré. Chaque rapport comporte à minima les rubriques suivantes :

- **Présentation générale**
 - les faits marquants du trimestre écoulé ;
 - le cas échéant, des plans, cartes et photographies relatives à l'exploitation de la Ligne ;
- **Ressources et organisation**
 - l'organigramme à jour de la société Concessionnaire et les éventuelles modifications apportées depuis le précédent rapport, les effectifs de la société Concessionnaire et la répartition par spécialité de ces derniers ;
 - un schéma à jour des principales relations contractuelles établies par le Concessionnaire pour l'exploitation et la maintenance de la ligne, ainsi qu'une liste des coordonnées des principaux prestataires de conseil, de contrôle, de sécurité, etc. ;
- **Tableaux de bord**
 - un tableau de bord relatif à l'état de l'infrastructure concédée en exploitation, avec la programmation synthétique des opérations d'entretien et comportant également la liste des principaux incidents et leurs causes, ainsi que les mesures prises pour y remédier ;

- un état des dépenses engagées pour l'entretien de l'infrastructure, avec signalement des éventuels écarts par rapport aux prévisions ;
 - le cas échéant, un tableau de bord des opérations résiduelles toujours en cours ou non achevées au titre de la construction de l'infrastructure, avec la date prévisible de leur achèvement ;
- **Contrats et conventions**
 - la liste des autres contrats et conventions signés dans le cadre l'exploitation de l'infrastructure (conventions avec d'autres maîtres d'ouvrage, conventions domaniales ou d'occupation du domaine, conventions de valorisation des espaces naturels, conventions de partenariat avec des acteurs locaux...) ;
 - la mise à jour de la liste des contrats visée à l'article 30.1 du Contrat de concession, détaillant pour chaque contrat le montant, l'objet, la date de leur conclusion, leur durée d'exécution, leur procédure de passation. Est en outre précisé le pourcentage de travaux confiés à des tiers depuis la Date d'entrée en vigueur du Contrat de Concession ;
 - la liste des entreprises ferroviaires ayant signé un contrat d'utilisation de l'infrastructure concédée, ainsi que la liste des entreprises dont la signature du contrat d'utilisation de l'infrastructure est programmée ou envisagée ;
- **Reporting d'exploitation**
 - un tableau détaillé de la répartition des recettes de trafic enregistrées sur le trimestre précédent, en distinguant les catégories tarifaires, les origines/destinations, les tranches horaires, etc. ;
- **Réclamations**
 - un tableau de bord des réclamations et procédures diligentées à l'encontre du Concessionnaire (en application de l'article 31.1 du Contrat de Concession) ;
- **Autres**
 - le cas échéant, un tableau mettant en évidence les actions réalisées, en cours de réalisation ou envisagées au cours des deux prochains trimestres dans le domaine environnemental et du développement durable ;
 - les actions de communication envisagées par le Concessionnaire sur le projet et son exploitation au cours des deux trimestres à venir (y compris le planning des visites) ;
 - tous autres documents que le Concessionnaire souhaiterait porter à la connaissance du Concédant.

3.2.2 Rapport annuel d'activité

Ce rapport annuel d'activité portant sur l'exécution du Contrat de Concession est communiqué au Concédant au plus tard le 31 mars de chaque exercice à compter de la première année suivant la Mise en service commerciale partielle ou complète de la Ligne. Il présente au Concédant l'intégralité des éléments nécessaires pour assurer à ce dernier une information juste et complète sur la bonne exécution par la société Concessionnaire de ses engagements vis-à-vis du Concédant, ainsi que l'ensemble des éléments nécessaires pour assurer à ce dernier une information juste et complète sur la qualité du service rendu aux usagers pendant l'exercice précédent.

Le rapport annuel d'activité du Concessionnaire est divisé en plusieurs parties selon le plan indiqué ci-dessous, comportant les éléments suivants :

I. Informations générales

- une note de présentation de l'actionnariat de la société Concessionnaire et des évolutions éventuellement survenues depuis le précédent rapport

II. Contenu du rapport technique

Le compte-rendu annuel comprend a minima les éléments ci-après :

II.1. Ressources et organisation

- un organigramme à jour de la société Concessionnaire et de la société exploitante, précisant notamment le représentant de la société Concessionnaire, le directeur d'exploitation, le responsable du programme de maintenance, les responsables de la sécurité et de la qualité ;
- une note précisant les modifications apportées à l'organisation depuis le précédent rapport ;
- les effectifs (état des effectifs en propre et en sous-traitance affectés à la Ligne, répartition et qualification de ces effectifs par nature d'activité, évolution de ces effectifs par rapport à l'année précédente) ;
- un bilan de la formation au cours de l'année écoulée, notamment pour tout ce qui concerne les aspects sécurité ;
- un tableau descriptif du matériel affecté à la Ligne (en précisant la part du matériel détenu en propre).

II.2. Infrastructure

- la description des principales évolutions constatées lors de la mise à jour de l'inventaire des biens de la Concession visé à l'article 4 du Contrat de Concession ;
- un état des variations des biens fonciers intervenues dans le cadre du contrat.

II.3. Qualité du service

- une note de synthèse sur les faits saillants de l'année écoulée ;
- un bilan de l'enquête de satisfaction des usagers de la ligne établie en application de l'article 16.1 du Contrat de concession ;
- un bilan des réclamations déposées par les entreprises ferroviaires au cours de l'année écoulée et des suites données à ces réclamations.

II.4. Indicateurs de performance

- une analyse détaillée de la performance du Concessionnaire et de la qualité du service rendu aux usagers de la Ligne, notamment au regard des objectifs de performance et de disponibilité de la Ligne fixés à l'Annexe 1.1.4. Cette analyse fait apparaître, pour chaque indicateur :
 - sa valeur pour l'année écoulée et le détail de sa décomposition ayant permis son calcul, ainsi que le niveau de calcul de l'indicateur pour les quatre (4) trimestres de l'année ;
 - le rappel de sa valeur au cours des 5 dernières années d'exploitation.

II.5. Incidents

Pour tous les incidents ayant affecté l'exploitation ferroviaire, un rapport comprenant :

- leur répartition par catégorie et par type de cause ;
- la relation de chaque défaillance incluant la description, les causes, les circulations de service commercial affectées, les retards entraînés et justifiant si, à son avis, ces retards lui sont ou non imputables ;
- le cas échéant, un rapport contradictoire des entreprises ferroviaires affectées, acceptant ou réfutant l'imputation des défaillances.

II.6. Exploitation et maintenance

- données d'exploitation : nombre de circulations, bilan de la desserte ;
- données d'entretien courant relatives aux domaines suivants :
 - ouvrages d'art et ouvrages en terre (bilan des visites périodiques et principales interventions) ;
 - voie et appareils de voie (linéaire de nivellement mécanique et de meulage réalisé, nombre de coupons de rails et de pièces d'appareils de voie remplacées, tonnage de ballast mis en voie) ;
 - installations de sécurité (taux de réalisation du programme d'entretien annuel) ;
 - installations d'alimentation électrique et caténares (principales interventions) ;
 - télécommunications (taux de réalisation du programme d'entretien) ;
- un bilan détaillé des investissements réalisés au cours de l'année écoulée par nature de travaux et localisation géographique, accompagné d'une note précisant les écarts éventuels par rapport à la programmation envisagée l'année précédente et au Plan de maintenance visé à l'Article 17 du Contrat de Concession. La note doit également justifier de la non réalisation éventuelle de travaux programmés ;
- un rappel synthétique des investissements réalisés au cours des 5 dernières années d'exploitation ;
- le programme de réalisation des investissements pour les cinq (5) années à venir.

II.7. Environnement et développement durable

- un compte-rendu sur le respect de l'environnement et des réglementations afférentes, les mesures spécifiques mises en œuvre dans ce domaine et dans le cadre du développement durable en application des engagements pris par le Concessionnaire dans le cadre de l'Annexe 1.4 du Contrat de concession ;
- une note décrivant les actions particulières innovantes en matière d'environnement et de développement durable engagées par le Concessionnaire au cours de l'exercice et évaluation des actions engagées au cours des exercices précédents ;
- un bilan des opérations de désherbage (quantité et type de produits), de débroussaillage et d'entretien des dépendances vertes au cours de l'exercice écoulé.

3.3 Rapport annuel d'analyse financière

A compter de la Date d'entrée en vigueur du Contrat de Concession et jusqu'à son terme, le Concessionnaire adresse, au plus tard le 15 septembre de chaque exercice, un rapport annuel d'analyse financière. Il présente au Concédant l'intégralité des éléments nécessaires pour assurer à ce dernier une information juste et complète sur la santé financière de la société Concessionnaire, ainsi que sur l'équilibre comptable et financier du Contrat de Concession. Il comprend a minima les éléments suivants :

- pour l'exercice financier échu :
 - le compte d'exploitation et le tableau de financement ;
 - les comptes sociaux et leurs annexes, approuvés en assemblée générale ordinaire ;
 - le rapport d'activité du Concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes ;
- pour l'exercice financier en cours et l'exercice suivant :
 - les comptes d'exploitation et le tableau de financement prévisionnels ;
- pour l'exercice échu, pour l'exercice en cours et pour la durée restant à courir du Contrat de Concession :
 - un plan de financement ;
 - un bilan ;
 - un compte de résultat ;
 - un plan de trésorerie ;
 - le montant et l'évolution prévue des fonds propres et de la dette ;
 - le solde du compte de gros entretien et de renouvellement constitué par le Concessionnaire ou, le cas échéant, par son co-contractant en charge de la maintenance de la ligne pour faire face aux obligations de gros entretien et de renouvellement de la Ligne, chaque variation par rapport au solde de l'année précédente faisant l'objet d'une justification de la part du Concessionnaire ;
 - le solde du ou des comptes de réserves constitués par le Concessionnaire dans le cadre des Financements privés externes, en particulier aux fins de faire face à ses obligations au titre du service de la dette, ainsi que, le cas échéant, à des scénarii de trafic dégradés durant les premières années suivant la Mise en service commerciale de la Ligne, chaque variation par rapport au(x) solde(s) de l'année précédente faisant l'objet d'une justification de la part du Concessionnaire ;

- un tableau de bord financier faisant ressortir les soldes intermédiaires de gestion et ratios financiers suivants constatés pour l'année échue, ainsi que les prévisions pour l'exercice en cours et pour la durée restant à courir du Contrat de concession :
 - Excédent brut d'exploitation,
 - Capacité d'autofinancement après impôt sur les sociétés,
 - Capacité d'autofinancement / investissement hors taxes,
 - Dettes financières / fonds propres,
 - Dettes financières / capacité d'autofinancement,
 - Ratio de la dette glissant sur 15 ans,
 - Fonds propres / investissements hors taxes,
 - Résultat net / chiffre d'affaires ;
- l'attestation sur l'honneur de l'existence et du maintien aux niveaux requis des garanties mentionnées aux articles 28.1 à 28.4 du Contrat de concession ;
- jusqu'au terme des Financements privés externes, et le cas échéant, jusqu'au terme de la dette senior levée pour refinancer les Financements privés externes, une attestation de l'agent de ces financements confirmant l'absence de cas de défaut avéré ou potentiel, l'absence d'évènement significatif défavorable et le respect des ratios financiers auquel est assujéti le Concessionnaire au titre de ces financements ;
- à compter de la Mise en service commerciale partielle ou complète de la Ligne, une analyse détaillée de la répartition des recettes de trafic enregistrées sur l'exercice précédent, par :
 - catégorie tarifaire,
 - origine/destination,
 - tranches horaires,
 - ...

Cette analyse est par ailleurs complétée par une estimation du montant et de la répartition de ces recettes pour l'exercice en cours ainsi que pour l'exercice suivant, effectuée en particulier au regard des demandes de sillons enregistrées dans le cadre de la procédure d'établissement de l'horaire de service portant sur l'exercice considéré ;

- les éléments chiffrés nécessaires au calcul des flux financiers visés aux articles 3.2, 26, 33, 37 et 38 du Contrat de concession.

Chacun de ces états sera détaillé année après année. Le rapport annuel d'analyse financière comprendra l'ensemble des hypothèses retenues et expliquera les écarts éventuels avec les prévisions du Cas de base joint au Plan de financement figurant en Annexe 10, ainsi que les écarts éventuels avec les éléments communiqués dans le rapport annuel d'analyse financière de l'année précédente.