

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

Entre les soussignés :

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

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

**Les Conseils régionaux,**

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

**Les Conseil généraux,**

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

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

#### **Les établissements publics de coopération intercommunale,**

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

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

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

## Préambule

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

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

\*

\* \*

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

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

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

\*

\* \*

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

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

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

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

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

\*

\*\*

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

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

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

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

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

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

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

\*  
\* \*

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

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

\*  
\* \*

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



## **Article 1**

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

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

## **Chapitre I : Le tronçon central Tours - Bordeaux**

### **Article 2**

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

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

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

### **Article 3**

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

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

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

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

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

#### **Article 4**

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

#### **Article 5**

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

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

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

#### **Article 6**

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

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

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

## **Article 7**

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

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

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

### **Article 8**

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

- le tronc commun Bordeaux – Sud-Gironde,
- la section Sud-Gironde – Toulouse,
- la section Sud-Gironde – extrémité nord de la section internationale<sup>1</sup>,
- la partie française de la section internationale, relevant de la compétence de la Commission intergouvernementale mentionnée ci-après.

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

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

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

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

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

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

---

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

## **Article 9**

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

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

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

## **Article 10**

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

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

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

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

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

- la section Sud-Gironde – Toulouse : les financements publics nécessaires au projet seront apportés sur la base d'un partage égal entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne.
- la section Sud-Gironde – extrémité nord de la section internationale :
  - Sud-Gironde – Dax : si le caractère mixte de la ligne nouvelle est confirmé pour la partie Sud-Gironde – Dax, la part de l'Etat dans les financements publics, déduction faite des contributions effectives de l'Union européenne, pourrait être portée jusqu'à 65%, celle des collectivités territoriales s'élevant au moins à 35%.

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

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

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

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

#### **Article 11**

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

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

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

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

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

## **Chapitre III : La branche Poitiers – Limoges**

### **Article 12**

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

### **Article 13**

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

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

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

### **Article 14**

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

### **Article 15**

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

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

## **Chapitre IV : Dispositions finales**

### **Article 16**

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

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

Fait à \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_