

## **Protocole d'intention préalable à la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne/Pays de la Loire**

ENTRE LES SOUSSIGNES :

**L'État,**

représenté par le Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire, Jean-Louis BORLOO et le secrétaire d'État chargé des Transports, Dominique BUSSEureau

**La Région Bretagne,**

représentée par le Président du Conseil Régional de Bretagne, Jean-Yves LE DRIAN, en application de....,

**La Région Pays de la Loire,**

représentée par le Président du Conseil Régional des Pays de la Loire, Jacques AUXIETTE, en application de.....,

Et :

**Réseau ferré de France (RFF),**

Établissement 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, Hubert DU MESNIL.

## **Préambule**

En application des conclusions du Grenelle 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 projet de ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire (ci-après désigné par LGV BPL) participe pleinement à cette ambition. Il prévoit la construction en Sarthe, Mayenne et Ile-et-Vilaine de 182 km de ligne nouvelle et de 32 km de voies de raccordements, sans construction de gares nouvelles.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du 26 octobre 2007. La déclaration d'utilité publique (DUP) fait suite à l'approbation de l'avant-projet sommaire (APS) par décision ministérielle du 26 janvier 2006 et à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui s'est tenue du 1er juin au 31 juillet 2006.

La mise en service de la ligne permettra de gagner jusqu'à 37 minutes sur les liaisons entre Paris et l'ensemble de la Bretagne, 21 minutes sur les liaisons avec Laval et 8 minutes sur les liaisons avec Angers, Nantes et au-delà. Plus globalement, le projet apportera une contribution majeure à la réduction, à terme, à trois heures du temps de parcours entre la Bretagne occidentale et Paris, le complément étant apporté par l'amélioration des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

Le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle Environnement a précisé les lignes nouvelles qui seront lancées d'ici à 2020, parmi lesquelles figure la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire.

Une convention de garantie de dessertes a par ailleurs été signée le 30 janvier 2007 pour les gares du Mans, de Laval, de Vitré et de Sablé-sur-Sarthe.

Dans l'attente des décisions des partenaires concernant le choix du montage juridique et la finalisation du financement, un programme complémentaire d'études et d'acquisitions a été inscrit dans le contrat de projets Etat-Région 2007-2013 de la Région Bretagne, pour un montant de 67 M€ courants et la convention de financement correspondante est entrée en vigueur le 17 octobre 2007.

Les Régions Pays de la Loire et Bretagne ont signé un protocole, le 4 avril 2008, sur le financement de la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de Loire. Ce protocole a été validé par les assemblées des deux Conseils régionaux.

Le 30 mai dernier, les présidents du Conseil régional de Bretagne, des Conseils généraux des Côtes d'Armor, du Finistère, d'Ile-et-Vilaine et du Morbihan, de la Communauté d'agglomération de Rennes Métropole et du Pays de Saint-Malo ont signé une déclaration commune pour le financement de la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de Loire, montrant ainsi leur détermination à la réalisation de ce projet.

Au cours de l'année 2007, RFF a mené les études nécessaires au choix du montage juridico-financier qui présidera à la mise en œuvre du projet. Ces études conduites sous l'égide d'un comité de suivi mis en place par l'Etat et présidé par Monsieur Jean-Yves HAMON, ont mis en évidence les avantages d'une réalisation de la LGV dans le cadre d'un contrat de partenariat prévu par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006.

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

### **Article 1**

Les signataires reconnaissent le caractère prioritaire du projet de LGV Bretagne/Pays de la Loire et feront leurs meilleurs efforts pour le mener à bien pour partie dans le cadre d'un contrat de partenariat conclu entre RFF et un partenaire privé dans les conditions précisées aux articles ci-dessous, pour partie en maîtrise d'ouvrage directe de RFF. Les éléments du projet réalisés en contrat de partenariat et ceux réalisés en maîtrise d'ouvrage directe sont précisés en annexe au présent document.

### **Article 2**

Sur la base d'une réalisation en maîtrise d'ouvrage directe de RFF, le coût d'investissement du projet est estimé à ce stade à 2.850 M€ HT (valeur novembre 2007), soit environ 3.400 M€ courants. Ce montant se répartit approximativement en 2.580 M€ (valeur novembre 2007) pour la partie réalisée en contrat de partenariat et 270 M€ (valeur novembre 2007) pour la partie réalisée en maîtrise d'ouvrage directe.

Ce montant comprend notamment les aménagements supplémentaires décidés à la suite de l'enquête publique, d'un montant de 78 M€ (valeur novembre 2007) soit environ 93 M€ courants et le montant des conventions de financement des études et acquisitions foncières depuis 1996, pour un montant de 113,81 M€ courants.

Ce montant est susceptible d'évoluer pour intégrer les mesures complémentaires décidées à la suite des phases ultérieures d'études et de concertation.

### **Article 3**

La réalisation de la majeure partie du projet dans le cadre d'un contrat de partenariat doit permettre d'en réduire le coût définitif et les délais d'études et de construction, dans des proportions qui seront connues à l'issue de la procédure de dévolution du contrat de partenariat.

### **Article 4**

La participation définitive de RFF sera calculée 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 financements publics nécessaires au projet seront apportés sur la base d'un partage égal entre l'État, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faites des contributions de l'Union européenne.

Le versement des dépenses et loyers d'exploitation, d'entretien et de renouvellement sera pris en charge par RFF seul.

La modélisation de l'économie du projet réalisée par RFF dans le cadre du comité de suivi des études financières permet d'envisager une participation de RFF au projet d'environ 35 % du coût total prévisionnel du projet, sous réserve de la mise en œuvre de principes de tarification ambitieux au service du financement de la nouvelle infrastructure. Sur la base de ces principes, les parties prenantes au présent protocole s'efforceront, au cours des travaux ultérieurs, de réunir les conditions permettant d'atteindre un objectif de participation de RFF au projet de l'ordre de 40 % du coût prévisionnel de celui-ci, notamment grâce à un partage des risques entre les signataires.

Dans ce cadre, l'État fera ses meilleurs efforts pour que la modélisation de l'économie du projet et la participation de RFF qui en résulte puissent être confortées. En particulier, au cas où les principes de tarification évoluent, la participation de RFF sera révisée en conséquence.

Les réflexions seront poursuivies afin que le niveau de participation de RFF soit précisé, notamment à l'issue d'une analyse détaillée des risques, puis inclus dans la convention de financement.

#### **Article 5**

La modélisation de l'économie du projet réalisée par RFF est compatible avec le maintien des dessertes identifiées dans la convention du 30 janvier 2007 et les prévisions de dessertes figurant dans le dossier présenté à l'enquête publique.

Le comité de suivi des dessertes prévu par la convention du 30 janvier 2007 sera le cadre adapté pour la conduite de la concertation avec les partenaires lors de l'élaboration du schéma de dessertes de la LGV BPL, qui sera entreprise trois ans avant la mise en service prévisionnelle de la nouvelle infrastructure.

#### **Article 6**

Le montant des contributions versées par les collectivités territoriales sera réparti entre les collectivités de la région Bretagne et celles de la région Pays de la Loire à raison respectivement de 90,5 % pour les premières et 9,5 % pour les secondes, conformément aux termes du protocole passé entre les deux collectivités et joint en annexe.

La répartition des financements publics entre les collectivités locales intéressées de chaque région sera assurée respectivement par la Région Bretagne et la Région des Pays de la Loire.

#### **Article 7**

Les subventions que les partenaires publics apporteront au financement du projet, qu'elles soient versées en période de construction ou de manière échelonnée sous forme de loyer, ne sont pas assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée.

L'échéancier des versements sera défini ultérieurement. Les partenaires qui souhaiteraient verser leur participation de manière étalée en supporteront les coûts financiers qui seront calculés sur la base des participations non versées en période de construction et des durées d'étalement retenues, le plan de financement associé à l'offre retenue constituant la référence pour ce calcul.

#### **Article 8**

Les signataires partagent l'objectif d'une publication de l'avis d'appel à la concurrence pour le contrat de partenariat au deuxième semestre 2008.

## **Article 9**

L'État, RFF et les Régions poursuivront leurs discussions en vue de parvenir à un accord sur la répartition de leur participation au projet ; cet accord prendra la forme :

- d'un protocole de financement entre l'ensemble des cofinanceurs, sur la base duquel pourra être engagé l'appel d'offres. Ce protocole précisera notamment les points suivants :
  - modalités de participation des partenaires au financement du projet, compte tenu notamment des montants déjà versés ou engagés par les partenaires,
  - principes de partage des risques et mise en œuvre d'une clause de retour à bonne fortune,
  - toute autre disposition convenue dans le cadre des discussions en cours.
- Puis d'une convention de financement définitive entre l'État, les Régions voire les autres collectivités et RFF qui arrêtera les participations définitives des signataires, sur la base de l'offre finale du candidat retenu pour la mise au point du contrat de partenariat et du coût des investissements sous maîtrise d'ouvrage de RFF. Les parties feront leurs meilleurs efforts pour signer la convention de financement dès que sera intervenue la désignation de l'attributaire pressenti. En tout état de cause, sa signature sera préalable à celle du contrat de partenariat entre RFF et le cocontractant.

## **Article 10**

Les prestations nécessaires à la préparation et à la passation du contrat de partenariat seront prises en charge dans la partie études du programme 2007-2009 défini dans la convention de financement du 17 octobre 2007 en application du contrat de projet 2007-2013 de la région Bretagne.

La poursuite de l'action foncière et les études détaillées du périmètre ne relevant pas du contrat de partenariat seront financées par les signataires du présent protocole qui se concerteront le moment venu sur les modalités et les moyens d'assurer le bon avancement de ces opérations.

## **Article 11**

L'État et RFF prendront l'avis des Régions partenaires sur les documents de la consultation.

## **Article 12**

Les signataires confirment enfin leur attachement à la poursuite par RFF de la mise au point du projet en concertation avec les acteurs locaux afin d'insérer au mieux les infrastructures dans les territoires et de limiter au maximum leur impact sur l'environnement humain, naturel et économique.

Fait à le

Le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement Durable et de  
l'Aménagement du Territoire

Jean-Louis BORLOO

Le Président du Conseil régional  
de Bretagne

Jean-Yves LE DRIAN

Le Président du Conseil régional  
de Pays de la Loire

Jacques AUXIETTE

Le Président de Réseau Ferré de France

Hubert du MESNIL

Le préfet de la région Bretagne  
Préfet de l'Ille-et-Vilaine

Le préfet de la région Pays de la Loire  
Préfet de la Loire Atlantique

Jean DAUBIGNY

Bernard HAGELSTEEN

## **ANNEXE : ELEMENTS DU PROJET REALISES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DIRECTE DE RFF**

La totalité du projet déclaré d'utilité publique par décret du 26 octobre 2007 sera réalisée dans le cadre du contrat de partenariat à l'exception des éléments suivants, qui seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage directe de RFF :

- les jonctions avec les lignes classiques, comportant :
  - l'entrée dans Rennes (emprises ferroviaires de l'avant-gare de Rennes, au droit du faisceau de Pripet) :
    - réaménagement de voies principales et de voies de service,
    - mise en place d'appareils de voies et du poste de commande,
    - adaptation des équipements des lignes existantes.
  - les autres jonctions avec les lignes classiques à Laval Ouest et Est, à La Milesse et à Connerré :
    - > aménagement des extrémités des raccordements,
    - > mise en place des appareils de voie,
    - > adaptation des équipements des lignes existantes,
    - > reprises sur LGV en service.
- les dispositifs de gestion centralisée, notamment :
  - les installations de pilotage de l'exploitation (Poste de Commande à Distance),
  - les installations de l'alimentation en énergie électrique (Central Sous-station).

La délimitation exacte du périmètre réalisé dans le cadre du contrat de partenariat, et notamment la prise en charge des équipements spécifiques comme le GSM-R, sera précisée dans le dossier de consultation pour le contrat de partenariat.