



PRÉFECTURE DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

LE PREFET DE LA REGION
PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR

Marseille, le

20 OCT. 2009

Monsieur le Président,

Le 2 octobre dernier, j'ai soumis à votre accord un projet de convention de financement des études préalables à l'enquête publique du projet de ligne à grande vitesse Provence Alpes Côte d'Azur, qui avait été rédigé au terme d'échanges entre les services, sous l'égide de Messieurs Francis Idrac et Yves Cousquer.

Le projet de convention transmis ayant fait l'objet de quelques dernières remarques, je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, le texte définitif de la convention qui intègre, dans la mesure où ils font consensus, les derniers éléments demandés.

Il me semble important, maintenant, de conclure définitivement la signature de cette convention afin de pouvoir engager dans les meilleurs délais la phase d'études qui conduira jusqu'au lancement de l'enquête d'utilité publique.

C'est pourquoi, je vous serais obligé de bien vouloir soumettre la convention jointe à l'approbation de l'assemblée délibérante de votre collectivité lors de sa prochaine séance.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Très cordialement



Michel SAPPIN

Monsieur Eugène CASELLI
Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole
BP 48014
13567 MARSEILLE CEDEX 02

logos

Convention de partenariat
Programme et financement
des études préalables à l'enquête d'utilité publique
du projet de ligne à grande vitesse
Provence - Alpes - Côte d'Azur

Entre :

L'ETAT (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire), représenté par Monsieur Michel SAPPIN, Préfet de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

La Région Provence - Alpes - Côte d'Azur, représentée par M. Michel VAUZELLE, Président du Conseil régional, autorisé à signer la présente convention par délibération n° _____ du _____ ;

Le Département des Bouches-du-Rhône, représenté par M. Jean-Noël GUERINI, Président du Conseil général, autorisé à signer la présente convention par délibération n° _____ du _____ ;

Le Département du Var, représenté par M. Horace LANFRANCHI, Président du Conseil général, autorisé à signer la présente convention par délibération n° _____ du _____ ;

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par M. Eric CIOTTI, Président du Conseil général, autorisé à signer la présente convention par délibération n° _____ du _____ ;

La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, représentée par M. Eugène CASELLI, Président de la Communauté urbaine, autorisé à signer la présente convention par délibération n° _____ du _____ ;

La Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, représentée par M. Hubert FALCO, Président de la Communauté d'agglomération, autorisé à signer la présente convention par délibération n° _____ du _____ ;

La Communauté urbaine Nice Côte d'Azur, représentée par M. Christian ESTROSI, Président de la Communauté urbaine, autorisé à signer la présente convention par délibération n° _____ du _____ ;

La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, représentée par Mme Maryse JOISSAINS-MASINI, Président de la Communauté d'agglomération, autorisée à signer la présente convention par délibération n° _____ du _____ ;

Et :

Réseau ferré de France, établissement public national à caractère industriel et commercial immatriculé au Registre du commerce de Paris sous le n° B.412.280.737, dont le siège est situé 92 avenue de France - 75648 Paris Cedex 13, ci-après dénommé RFF, représenté par le Président de son Conseil d'administration, M. Hubert du MESNIL

Vu :

- la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982,
- la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- la loi du 23 juillet 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement,
- le décret du 05 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- le décret du 26 novembre 2004 modifié relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France,
- la convention du 21 février 2005 relative au financement et aux modalités générales d'exécution des études et des actions en vue du débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, et son avenant n° 1,
- la convention du 27 novembre 2007 relative au financement des études complémentaires sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- le contrat de projets État-Région 2007-2013 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 20 mars 2007, notamment l'article n°1.3.1 relatif à l'amélioration de l'accessibilité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- la convention cadre du volet ferroviaire du contrat de projets Etat / Région entre l'Etat, la Région et RFF, signée le 3 décembre 2007, et les conventions départementales d'application,
- la décision du 29 juin 2009 du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer relative à la poursuite du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- la décision du 16 juillet 2009 du conseil d'administration de RFF relative à la poursuite des études de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Préambule

Lors de la réunion du 15 décembre 1998 du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT), le Gouvernement a décidé d'approfondir les études relatives à la desserte ferroviaire de Toulon et de la Côte d'Azur.

Entre 2000 et 2002, RFF a conduit des **études d'opportunité** d'une ligne à grande vitesse (LGV) en Région Provence - Alpes - Côte d'Azur (PACA).

Le financement de ces études a été assuré par l'Etat, RFF et la SNCF. Elles ont été menées en association avec les services techniques du Conseil régional Provence - Alpes - Côte d'Azur et avec ceux des Conseils généraux des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

La synthèse de ces études a été remise au Ministre chargé des transports en janvier 2003. Le 24 mars 2003, le Ministre a décidé de poursuivre l'opération.

Lors de sa réunion du 18 décembre 2003, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (**CIADT**) a inscrit la LGV PACA sur la carte des infrastructures de transport à réaliser à long terme et a assigné au projet les objectifs suivants :

- Améliorer l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur ;
- Compléter l'arc méditerranéen ferroviaire (Barcelone - Montpellier - Marseille - Toulon - Nice - Gênes - Milan) ;
- Faciliter les déplacements à l'intérieur de la Région Provence - Alpes - Côte d'Azur.

En 2004, RFF a engagé un programme d'études en concertation étroite avec les collectivités territoriales et l'Etat.

Le **débat public** de la LGV PACA s'est déroulé du 21 février 2005 au 08 juillet 2005 et a conclu à l'opportunité du projet.

Le 06 décembre 2005, lors d'une séance extraordinaire du conseil d'administration de RFF, il a été décidé de poursuivre les études de la ligne ferroviaire à grande vitesse en Région Provence - Alpes - Côte d'Azur. Cette décision a été publiée au journal officiel de la République française le 17 février 2006.

Les **études complémentaires** au débat public ont été menées de décembre 2005 à octobre 2008 et ont porté sur les trois familles de solutions suivantes :

- ⇒ La famille « Métropoles du Sud », qui dessert en chapelet les métropoles de la région en passant au plus près de la ligne actuelle du littoral,
- ⇒ La famille « Côte d'Azur », destinée à rapprocher le plus possible les Alpes Maritimes de Paris et du reste de l'Europe en utilisant un itinéraire au plus court le long de l'autoroute A8,
- ⇒ La famille des « Solutions alternatives », proche dans ses fonctionnalités de la famille Côte d'Azur, mais plus proche du couloir ferroviaire de la ligne Gardanne - Carnoules au prix d'un tracé moins performant en vitesse.

Ces études ont permis d'évaluer et de comparer quatorze scénarios selon une grille d'analyse commune comportant une vingtaine de critères classés en quatre familles.

En conclusion des études complémentaires, un scénario le plus efficient a été retenu dans chaque famille « Métropoles du Sud » et « Côte d'Azur ». Ces deux scénarios ont été présentés comme étant les plus porteurs d'avenir.

Le 11 février 2009, Jean-Louis BORLOO, ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et Dominique BUSSEAU, secrétaire d'Etat aux transports, ont réuni les grands élus régionaux et RFF afin d'orienter la poursuite du projet.

A l'issue de cette réunion et en accord avec l'ensemble des participants, le ministre d'Etat a réaffirmé que ce projet majeur, inscrit dans la loi Grenelle I, serait réalisé sans retard et a demandé la mise en place d'un secrétariat permanent sous la responsabilité d'Yves Cousquer, ingénieur général des ponts et chaussées, pour étudier la faisabilité des différents scénarios et lui soumettre pour le 15 juin 2009 un rapport permettant à l'Etat de se prononcer sur le scénario à retenir.

Le 29 juin 2009, Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports, ont exprimé le **choix du scénario des Métropoles du Sud** et ont demandé à RFF de présenter les conditions de poursuite du projet et **d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête d'utilité publique**.

Par ailleurs, ils ont demandé que soit préparé un protocole avec l'ensemble des partenaires concernés pour définir le programme des études ainsi que leurs modalités de financement. Monsieur Francis Idrac, inspecteur général des finances, et Monsieur Yves Cousquer accompagneront la préparation de ce protocole et conduiront une mission sur le financement du projet global et sur son phasage.

Dans sa séance du 16 juillet 2009, le Conseil d'Administration de RFF a décidé :

⇒ de poursuivre les études de la ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dite «LGV PACA», afin de définir le tracé qui sera présenté à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique portant sur l'ensemble du projet :

- Ces études se fonderont sur le scénario desservant Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice, permettant une amélioration globale de la desserte de ces métropoles, leur insertion dans un réseau européen à grande vitesse, notamment l'Arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes, et le développement des services TER.
- Ce projet de ligne nouvelle à grande vitesse s'inscrivant dans un territoire très contraint, les études privilégieront l'emprunt des couloirs ferroviaires existants. A défaut, les solutions d'enfouissement seront recherchées lorsqu'elles seront nécessaires pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles.
- Le tracé d'entrée dans les Alpes-Maritimes et les modalités d'insertion dans la grande agglomération de la Côte d'Azur seront rapidement précisés.

⇒ de mener des études spécifiques sur les conditions de prolongement de l'infrastructure nouvelle de Nice vers l'Italie en coordination avec les autorités italiennes et la Principauté de Monaco,

⇒ de mener parallèlement au processus d'études une concertation approfondie avec l'ensemble des acteurs intéressés au projet afin d'accompagner sa mise au point jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dans un souci d'ouverture, de dialogue et de transparence.

En conséquence, il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Article 1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet de préciser les obligations réciproques de chacune des parties relatives aux modalités de financement et d'exécution des études de la ligne à grande vitesse Provence Alpes Côte d'Azur (dite LGV PACA) jusqu'à la mise à l'enquête publique du projet d'Aix en Provence à Nice.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 Etat-Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et plus particulièrement en application de son article I.3.1.

Article 2 Maîtrise d'ouvrage des études

RFF est le maître d'ouvrage des études objet de la présente convention et à ce titre responsable de l'ensemble des études de définition de ligne à grande vitesse et des aménagements sur le réseau ferré national existant.

RFF fera appel aux compétences de SNCF Gares et Connexions, pour les études d'aménagement, d'extension ou de déplacement de gares du RFN en service.

Une concertation avec l'ensemble des acteurs intéressés au projet sera menée par RFF, afin d'en accompagner la mise au point jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un Comité de pilotage des études objet de la présente convention sera mis en place.

Article 3 Consistance des études préalables à l'enquête d'utilité publique

3.1 Principes méthodologiques

Les études de définition du projet se fondent sur le scénario desservant à grande vitesse Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice, permettant une amélioration globale de la desserte de ces métropoles et le développement des services TER. Elles privilégieront l'emprunt des couloirs existants.

Les études seront réalisées selon un processus continu et progressif de mise au point du projet jusqu'au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les études couvriront l'ensemble des thématiques nécessaires à la définition du projet et à l'élaboration des dossiers nécessaires pour sa soumission à l'enquête d'utilité publique : études techniques et d'identification de tracés, études environnementales et étude d'impact, études de trafics, et d'évaluation socio-économique et sociale, ...

Les études sont menées dans le cadre d'un processus de concertation, en vue de la mise au point d'un projet de qualité et devront, en priorité, permettre d'arrêter les grandes options notamment en ce qui concerne :

-l'offre de transport à des horizons cibles, en niveau et qualité de la desserte à grande vitesse, en cohérence avec les projections en matière de TER, dans une logique de système intégré et dans une perspective de mobilité durable,

-les types de dessertes, l'implantation et le rôle des gares (actuelles et nouvelles), les hypothèses de trafics et les niveaux de services,

-la détermination du périmètre de l'opération à partir du programme ferroviaire d'ensemble pour la région, tel que prédéfini à échéance 2040 par le secrétariat permanent, comprenant la construction d'une infrastructure nouvelle à grande vitesse reliant Nice au réseau actuel à grande vitesse, ainsi que les opérations nécessaires à réaliser sur le réseau conventionnel,

-les conditions d'exploitation, les caractéristiques et les fonctionnalités techniques de la ligne nouvelle (types d'usage, consistance d'une mixité TGV-TER-fret, vitesses de référence, nombre de voies,...).

Elles tiendront compte de l'impact de ces options sur la valeur créée pour les acteurs et sur l'économie générale du projet au regard de l'environnement concerné.

Les analyses des options seront présentées au fur et à mesure au comité de pilotage qui pourra les orienter.

Le projet sera étudié dans son ensemble en vue de la mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur la totalité du périmètre retenu. Les conditions de sa réalisation progressive et les caractéristiques des phases associées seront également déterminées, en s'appuyant en particulier sur les propositions de la mission chargée par les ministres d'étudier le financement de ce projet d'envergure.

Les études sont menées en deux grandes phases, elles-mêmes faisant l'objet d'étapes intermédiaires d'orientation.

La phase 1 a pour objectif de réaliser des études de définition permettant le cadrage du programme (schéma de service, périmètre, gares, phasage et financement...), et pour les sections de ligne nouvelle, la définition de fuseaux de passage de l'ordre du kilomètre; la phase contient l'étude des variantes et se conclue par le choix d'une solution de base dans tous les domaines permettant de définir le préprogramme de l'opération.

Elle déterminera le périmètre du projet au sein du schéma global élaboré par le secrétariat permanent.

Cette phase fondatrice de la définition du projet se conclura par une validation du comité de pilotage et une décision ministérielle permettant de poursuivre les études de manière stabilisée et assurée, nécessaire à la construction d'un projet de qualité et au respect du planning.

Sur certaines sections particulièrement complexes, d'ores et déjà identifiées, les études devront être approfondies dès la phase 1 afin de disposer des éléments techniques qui permettront de cadrer le programme et déterminer le périmètre.

Des analyses intermédiaires des grandes variantes et des options peuvent être présentées au fur et à mesure au comité de pilotage qui pourra déterminer des orientations à prendre.

A la fin de la 1^{ère} phase, le comité de pilotage présentera les conclusions de ses travaux à l'Etat qui décidera des conditions d'engagement de la 2^{ème} phase.

La phase 2 a pour objectif de réaliser des études d'approfondissement du programme aboutissant au pré-dimensionnement fiable du projet de ligne nouvelle et des connections et aménagements du réseau existant nécessaires à la mise en œuvre du service ferroviaire, sur lequel sera lancé l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette phase porte sur le périmètre arrêté en fin de phase 1.

Sur la base des fonctionnalités et des bandes de passage (fuseaux) retenues par décision ministérielle à l'issue de la phase 1, les études de phase 2 devront permettre de resserrer la bande de passage (500 mètres en principe) dans laquelle s'inscrira la ligne nouvelle, de préciser les caractéristiques des tracés ainsi que leur impact sur le milieu naturel et humain afin de pouvoir les soumettre à enquête d'utilité publique.

Cette phase contient également en fin de cycle les études spécifiques et les procédures préalables à l'enquête d'utilité publique.

Cette fin de phase et du cycle complet de mise au point du projet fera l'objet d'une validation de la part du Comité de pilotage et d'une Décision Ministérielle permettant la mise à l'enquête publique.

Les dossiers finaux de définition du projet feront l'objet d'une consultation formelle notamment des services centraux de l'Etat.

3.2 Programme des études

Pour la phase 1 : réaliser des études de définition permettant le cadrage du programme et donc la définition des grands choix notamment en ce qui concerne :

- les niveaux d'offres et les hypothèses de trafics à des horizons pertinents, et ce pour tous les services ferroviaires, pour identifier le projet de service global support de la définition de l'opération,
- les types de dessertes, le rôle des gares (actuelles et nouvelles) et leurs implantations, notamment au regard des évolutions à long terme des territoires desservis et des impacts de la ligne sur l'aménagement du territoire,
- le périmètre de l'opération LGV PACA, c'est-à-dire les sections de ligne nouvelle ainsi que les connections et aménagements du réseau conventionnel à inclure formellement à l'opération,
- les caractéristiques et les fonctionnalités techniques du projet tant en ligne nouvelle qu'en continuité sur le réseau conventionnel (types d'usage, vitesses de référence, nombre de voies, raccordements...),
- les zones de passage préférentielles des sections de lignes nouvelles, de largeurs pertinentes par rapport aux enjeux identifiés et les caractéristiques principales des aménagements du réseau conventionnel,
- les variantes de passage en ligne nouvelle et les grandes variantes d'aménagement du réseau conventionnel pouvant répondre aux mêmes fonctionnalités,
- les options de projet pouvant enrichir les fonctionnalités ou améliorer les services rendus,
- le fractionnement de la réalisation (phasage),
- les conditions de financement du projet dont une expertise sur les financements innovants et/ou contrats de partenariat.

Sur la base des études, dont celles des variantes et options dans tous les domaines (technique, environnemental, prévisions de trafic, services associés, etc.), le préprogramme de l'opération sera arrêté en fin de phase 1.

Ce préprogramme spécifiera notamment la variante de passage qui aura été choisie pour les sections de ligne nouvelle et son fuseau représentatif, ainsi que la consistance des modifications à lui associer sur le réseau conventionnel.

Ainsi sera fixée la part des aménagements du réseau conventionnel à inclure formellement à l'opération LGV PACA, sur la base du programme des aménagements (réseau conventionnel et ligne à grande vitesse) permettant d'aboutir à un réseau régional cible en 2040, tel que décrit, esquissé et estimé par le secrétariat permanent à 15.5 à 16 milliards d'euros (CE 01/2008), .

Sur les bases reconnues par les travaux du secrétariat permanent, le montant de l'opération LGV PACA et de ses opérations associées sur le réseau classique serait proche de 11.5 milliards d'euros (CE 01/2008).

Un scénario de réalisation progressive du projet (phasage) à retenir sera également choisi au terme de la phase 1.

Cette phase comprend une part significative d'acquisitions de données spécifiques (topographie, géologie, hydrogéologie, géotechnique, environnement etc.) qui seront réalisées sur les sections de projet où il ne demeure pas de solutions alternatives et dont la définition géométrique est suffisante pour engager ces investigations.

Pour la phase 2 : réaliser des études d'approfondissement du programme aboutissant au pré-dimensionnement fiable du projet.

Cette phase complète les acquisitions de données spécifiques anticipées en phase 1 (cartographies spécifiques et détaillées, campagnes de reconnaissance sur site dans les domaines de la géologie, géotechnique, hydrologie, hydrogéologie, risques naturels, recueil de données environnementales fines sur site, modélisations etc.) indispensables au niveau d'études visé en phase 2.

Les études techniques porteront sur la mise au point des tracés à l'intérieur des bandes retenues et devront permettre un chiffrage sur la base des caractéristiques des lignes et des données de toutes natures recueillies en début de phase.

Les études environnementales devront permettre de mesurer plus précisément, en fonction des tracés possibles, les impacts des projets sur les milieux naturels et humains. Elles proposeront les mesures d'accompagnement ou les éventuelles mesures compensatoires à envisager, nécessaires à la réalisation du dossier d'impact. Des études pour mesurer les conséquences de ces projets sur le foncier et les activités agricoles seront réalisées dans ce cadre.

Les études devront également préciser les hypothèses et perspectives de trafic et indiquer les niveaux de service rendus possibles. Le bilan socio-économique devra évaluer l'utilité publique, la valeur créée pour chacun des acteurs concernés, ainsi que leur capacité contributive.

Les études de cette phase 2 devront permettre dans leur ultime étape de réaliser les dossiers nécessaires à la mise à enquête d'utilité publique.

3.3 Les études Nice - Monaco - Italie

Des études de définition spécifiques et adaptées à la liaison Nice - Monaco - Italie seront menées, sans toutefois viser la réalisation du dossier de présentation à l'enquête d'utilité publique. Elles compléteront les études déjà réalisées, pour rechercher l'optimum socio-économique de cette liaison y compris sa date de mise en service ; leur calendrier devra garantir sa cohérence avec le projet Marseille-Nice et sa bonne articulation avec les infrastructures nouvelles réalisées entre Vintimille et Gênes ou Milan.

En termes d'enjeux, ces études s'inscriront dans la perspective de la construction d'un réseau européen à grande vitesse au niveau de l'arc méditerranéen reliant Barcelone à Gênes et des liaisons entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la plaine du Pô et la dorsale italienne à grande vitesse.

Ces études porteront sur tous les domaines nécessaires à la définition et à la justification de l'infrastructure projetée avec les acquisitions de données spécifiques nécessaires à la vérification de sa faisabilité.

Des études préliminaires permettront de caractériser et d'évaluer les différents scénarios d'amélioration des liaisons ferroviaires entre Nice et l'Italie en vue de permettre un choix de principe. Dans une seconde étape, des études de définition auront pour objectif d'encadrer le programme en matière de niveaux de service, de gares, de phasage et de besoins de financement.

Il conviendra dans le cadre de ces études d'associer les autorités italiennes.

Le Comité de Pilotage fixera et validera, sur proposition de RFF, le programme des études et les modalités de concertation sur cette liaison spécifique.

Article 4 Calendrier

La durée prévisionnelle de production de l'ensemble des études et prestations à réaliser dans le cadre de la présente convention est la suivante :

Section Aix-en-Provence - Nice / Phase 1 : deux ans après la signature de la présente convention,

Section Aix-en-Provence - Nice / Phase 2 : deux ans après la Décision ministérielle de fin de phase 1 et d'engagement de la phase 2.

Section Nice – Italie : deux ans après la signature de la présente convention pour les études de scénarios et deux ans après le choix de scénario pour les études de définition.

Le respect des délais et l'enchaînement des deux phases est donc soumis au respect des plages prévues pour les étapes de validation par les différents intervenants et instances.

Le respect du calendrier global est également donné sous réserve d'évolutions fondamentales des règlements nationaux et européens sur les aménagements et sur l'environnement.

Article 5 Pilotage et suivi des études

5.1 Comité de pilotage de la LGV PACA

Ce comité présidé par le préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur sera garant de la mise en œuvre de la présente convention et assurera le pilotage et la validation générale des études des projets jusqu'à leur mise à enquête d'utilité publique. Il sera composé des personnes suivantes :

- le Préfet de région,
- le représentant de l'Union européenne,
- le représentant de la Principauté de Monaco,
- les Présidents des comités territoriaux (3),
- le Président de chaque collectivité territoriale co-financeur ou son représentant,
- le représentant de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer,
- le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement,
- le Président de RFF ou son représentant.

Le comité de pilotage a pour mission de définir les grandes orientations à retenir pour les études à conduire par RFF, d'en piloter et suivre la réalisation et d'en valider les résultats.

Pour cela, il se réunira en principe au moins une fois par semestre à l'initiative de son président et aura pour tâche principale de valider le périmètre de l'opération, les grandes orientations du programme des études, le planning général et la situation financière,

Il indiquera aux comités territoriaux (Cf. article 5.3) les enjeux globaux à prendre en compte et validera les propositions qui lui seront faites au fur et à mesure de l'avancement des études, notamment sur les grandes options qui fonderont :

- les caractéristiques des projets, les bandes de passage retenues à la fin de la phase 1, compte tenu des données techniques, socio-économiques et environnementales.
- les propositions de tracés et les éléments permettant le déclenchement de l'enquête d'utilité publique en fin de phase 2.

Un compte rendu technique et financier annuel sera présenté par RFF à ce comité de pilotage qui le valide, et qui veillera au respect des dispositions et engagements contenus dans cette convention, en particulier en ce qui concerne le calendrier de réalisation des études et leurs coûts. RFF mettra en place un tableau de bord permettant de suivre l'avancement des études et la consommation des crédits.

La méthodologie de concertation proposée par RFF pour l'ensemble des études, concrétisée par la charte de la concertation, lui sera également présentée pour qu'il la valide ainsi que le compte rendu des actions de concertation menées.

Le comité de pilotage pourra être saisi par RFF ou par les présidents des comités territoriaux pour examiner les sujets nécessitant un arbitrage spécifique.

Le président du comité de pilotage pourra saisir, à son initiative ou à la demande d'un des membres du comité de pilotage, le ministre chargé des transports pour prendre les décisions que rendrait nécessaire la bonne exécution de la présente convention.

5.2 Comité technique

Le comité technique a pour missions l'appui au comité de pilotage et la préparation de ses réunions. Il est composé d'un représentant désigné de chacun des signataires de la présente convention.

Il se réunit préalablement à chaque réunion du comité de pilotage. Il travaille en particulier sur les projets d'ordre du jour du comité de pilotage et sur les rapports d'activité technique et financier préparés et adressés par RFF une semaine avant la réunion.

Il se réunit également, tous les deux mois en moyenne, pour faire le point, avec RFF, sur le déroulement des études, la présentation des principaux cahiers des charges et les travaux des comités territoriaux et thématiques.

5.3 Comités territoriaux

Trois comités territoriaux seront mis en place par le président du comité de pilotage, dès sa première réunion.

La composition précise des comités territoriaux sera déterminée par le comité de pilotage. Sous la présidence du préfet de département, chaque comité territorial sera composé de l'ensemble des représentants des différentes entités et autorités départementales impliquées dans la réalisation de la ligne à grande vitesse.

Il comprend au moins :

- le préfet de département,
- le représentant de la Principauté de Monaco, dans le comité territorial azuréen
- les représentants des services de l'Etat concernés,
- les représentants du conseil régional et des collectivités territoriales concernées,
- le directeur de projet de RFF.

Le président de chaque comité territorial proposera au comité de pilotage la liste complète des membres de son comité, dans laquelle il pourra faire figurer des représentants du monde économique et des associations représentatives.

SNCF gares et connexions sera invitée à participer aux réunions des comités territoriaux lorsque des points concernant les gares seront inscrits à l'ordre du jour.

Les comités territoriaux auront pour rôle de:

- émettre un avis sur les options de passage, dans le cadre des orientations données en comité de pilotage, concernant les fonctionnalités et des bandes de passage (fuseaux) sur le territoire concerné,
- préconiser des aménagements au projet en accord avec le programme global validé par le comité de pilotage,
- s'assurer de la prise en compte des enjeux locaux et globaux dans les études,
- proposer lorsqu'ils le jugent nécessaire des sujets à mettre à l'ordre du jour du comité de pilotage,
- mettre en place, en tant que de besoin, un ou plusieurs « groupes de travail », sur des sujets spécifiques et strictement liés aux enjeux de leur aire géographique de responsabilité,
- veiller à la bonne application de la charte de la concertation sur leur territoire de compétence.

5.4 Comités thématiques

Les comités thématiques sont des groupes de travail constitués sous la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage des études et composés des représentants des services des co-financeurs, éventuellement élargis à des personnalités compétentes ou à des acteurs concernés sur des thématiques « transversales ».

Ces Comités thématiques auront la responsabilité d'analyser les propositions, les orientations et le rendu des études à réaliser par la maîtrise d'ouvrage sur le sujet concerné. La liste et la composition de ces comités thématiques sera arrêtée par le comité de pilotage.

Sans préjuger du nombre et des attributions de ces comités thématiques, il est envisageable de considérer dès à présent les comités suivants :

- comité de suivi des études environnementales,
- comité de suivi de l'offre de transports régionaux,
- comité des gares, dont SNCF Gares et connexions sera partie prenante,
- comité des entreprises ferroviaires (en particulier services grandes lignes et fret).

5.5 Evolution du programme des études

En cas de perspective d'évolution du programme des études, le maître d'ouvrage devra obtenir l'accord préalable des partenaires co-financeurs et du comité de pilotage pour toute modification portant sur la consistance ou le coût des études. En fonction de l'importance de la modification, le comité de pilotage décidera si un avenant à la présente convention est nécessaire pour formaliser cet accord ou si une simple lettre d'accord des partenaires suffit. La même disposition s'applique en cas de retard dans la prise des décisions.

Article 6 Estimation du coût

Le besoin de financement des études et de la concertation est estimé à 86 millions d'euros courants, sur la base d'un périmètre de projet qui ne pourra être fixé qu'au terme de la phase 1 des études, mais qui est évalué provisionnellement à ce stade à 11.5 milliards d'euros (aux conditions économiques de 01/2008), au sein des 15 à 16 milliards du projet d'ensemble chiffré par le secrétariat permanent, y compris les frais de conduite de projet.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, ces contributions sont exonérées de la TVA.

Article 7 : Dispositions financières

7.1 Principes de financement

Tous les partenaires co-financeurs s'engagent à participer au financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique objet de la présente convention, selon les clés de répartition et les modalités décrites ci-après.

Les participations financières des partenaires non signataires de la présente convention sont prises en compte selon le principe énoncé à l'article 9 (nouveaux partenaires).

Les engagements pris par l'Etat au titre de la présente convention-cadre prendront la forme d'ouvertures de crédits en AE et en CP dans les lois de finances annuelles correspondantes. La participation financière de l'Etat sera notifiée au Maître d'Ouvrage (RFF) par voie de conventions financières particulières.

La première tranche donnera lieu à l'établissement d'une convention financière particulière entre l'Etat et le Maître d'Ouvrage pour un montant correspondant à la participation financière de l'Etat pour la phase 1 des études. La seconde tranche, après la Décision ministérielle de fin de phase 1 et d'engagement de la phase 2, donnera lieu à l'établissement d'une convention financière particulière entre l'Etat et le Maître d'Ouvrage pour un montant correspondant à la participation financière de l'Etat pour la phase 2 des études.

Ces conventions préciseront le coût, à partir du taux d'actualisation prévisionnel et de l'indice de référence qui seront retenus ainsi que le plan de financement spécifique. Elles définiront également les modalités de réalisation, les engagements et les obligations des partenaires.

7.2 Modalités

7.2.1. Plan de financement

Le projet est pris en charge à parité entre l'Etat et RFF d'une part et l'ensemble des collectivités territoriales françaises d'autre part, complété par un financement escompté de la part de la Principauté de Monaco et de l'Union Européenne.

Les partenaires co-financeurs s'engagent à participer au financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la LGV PACA sous maîtrise d'ouvrage de RFF selon les clefs de répartition suivantes et dans la limite des montants en euros courants ci-après :

Co-Financeurs	Clef de répartition contractuelle en %	Phase 1 en k€ HT	Phase 2 en k€ HT	Total en k€ HT	Clef de répartition globale en % (1)
ETAT	25,00	8 889	10 222	19 111	22,22
RFF	25,00	8 889	10 222	19 111	22,22
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur	6.25	2 222	2 556	4 778	5,56
Département des Alpes-Maritimes	6.25	2 222	2 556	4 778	5,56
Département du Var	6.25	2 222	2 556	4 778	5,56
Département des Bouches-du-Rhône	6.25	2 222	2 556	4 778	5,56
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	6.25	2 222	2 556	4 778	5,56
Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée	6.25	2 222	2 556	4 778	5,56
Communauté urbaine Nice Côte d'Azur	6.25	2 222	2 556	4 778	5,56
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	6.25	2 222	2 556	4 778	5,56
Total Etat RFF et Collectivités Territoriales dans le cadre de la présente convention de financement	100,00	35 556	40 889	76 444	
<i>Participation envisagée : Principauté de Monaco</i>		2 222	2 556	4 778	5,56
<i>Participation envisagée : Union Européenne</i>		2 222	2 556	4 778	5,56
Total des contributions à la phase EP EUP		40 000	46 000	86 000	100,00

(1) : Cette clef de répartition sera applicable si les participations financières envisagées de la part de la Principauté de Monaco et de l'Union Européenne se contractualisent, vis-à-vis des cosignataires, par voie d'avenant.

La clef de répartition contractuelle précitée est valable pour la phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique, couverte par la présente convention dans le cadre et dans les limites rappelées à l'article 3.

Ladite clef n'engage en aucun cas les parties signataires de la présente, ni sur une participation financière, ni le cas échéant sur un taux de financement, pour les phases ultérieures d'études et de réalisation du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur.

En cas de variation en plus ou en moins de la part de financement de la Principauté de Monaco ou de l'Union Européenne par rapport à la prévision inscrite au tableau ci avant, le montant de la participation de chaque cofinanceur sera recalculé avec la même clef. Un avenant à la présente convention sera alors établi.

7.2.2. Modalités de versement

RFF procède aux appels de fonds auprès de l'ensemble des cofinanceurs comme indiqué ci-après :

- Premiers appels de fonds et appels de fonds intermédiaires :
 - à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 30 % du montant de leur participation respective pour la 1^{ère} phase visée à l'article 7.2.1 ;
 - 12 mois après la signature de la convention, un deuxième appel de fonds correspondant à 30 % du montant de leur participation respective pour la 1^{ère} phase visée à l'article 7.2.1 ;
 - 20 mois après la signature de la convention, un troisième appel de fonds correspondant à 30 % du montant de leur participation respective pour la 1^{ère} phase visée à l'article 7.2.1 ;

 - au lancement de la 2^{ème} phase, un appel de fonds correspondant à 30 % de leur participation respective pour la 2^{ème} phase, telle qu'indiquée à l'article 7.2.1.
 - 12 mois après le démarrage des études de la phase 2, un deuxième appel de fonds correspondant à 30 % du montant de leur participation respective pour la 2^{ème} phase visée à l'article 7.2.1 ;
 - 20 mois après le démarrage des études de la phase 2, un troisième appel de fonds correspondant à 30 % du montant de leur participation respective pour la 2^{ème} phase visée à l'article 7.2.1 ;

Le cumul des fonds ainsi appelés ne pourra pas excéder 90 % du montant total de leur participation respective définie à l'article 7.2.1.

Solde :

Après achèvement des études et remise du dossier des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la LGV PACA définies par la présente convention, RFF présente le relevé final de dépenses sur la base des dépenses constatées, incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage.

Sur la base de celui-ci, RFF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde dans la limite du montant du besoin de financement visé à l'article 7.2.1.

7.3 Facturation et recouvrement

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date d'émission de l'appel de fonds. Toutefois, RFF s'engage à ne pas procéder à des appels de fonds entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre de l'année en cours sans accord préalable des cofinanceurs.

En cas de retard de paiement, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en utilisant le taux d'intérêt légal national majoré de deux (2) points.

Les versements sont libellés de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit de versements effectués au titre de la présente convention.

Les dates et références de paiement sont portées à la connaissance de RFF par courrier.

Le paiement est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) sur le compte suivant :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
RFF	Société Générale Agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

7.4 Domiciliation de la facturation

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

Etat	DREAL PACA Service Transports Infrastructures - PFP 16 rue Antoine ZATTARA 13 332 Marseille Cedex 03
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur	Conseil régional Provence - Alpes - Côte d'Azur Hôtel de Région DGTE 27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20
Département des Bouches-du-Rhône	Conseil général des Bouches-du-Rhône Hôtel du Département 52, Avenue de Saint-Just 13256 Marseille Cedex 20
Département du Var	Conseil général du Var Hôtel du département DGRTFAM - Direction des transports 390, Avenue des Lices BP 1303 83076 Toulon Cedex
Département des Alpes-Maritimes	Conseil général des Alpes-Maritimes Hôtel du Département Route de Grenoble 06030 Nice Cedex
Communauté d' Marseille Provence Métropole	Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole 10, Place de la Joliette Les Docks - Atrium 10.7 BP 48014 - 13567 Marseille Cedex 02
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée 20, Rue Nicolas Peiresc BP 536 - 83041 Toulon Cedex 09
Communauté urbaine Nice Côte d'Azur	Communauté urbaine Nice Côte d'Azur 405, Promenade des Anglais BP 3087 - 06202 Nice Cedex 03
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	Communauté Urbaine du Pays d'Aix Hôtel de Boadès – 8 Place Jeanne d'Arc – CS 40868 13626 Aix-en-Provence Cedex 1
RFF	Pôle Finances & Achats Service Finances gestion des flux Unité back office exploitation 92, Avenue de France 75648 Paris Cedex 13 ☎01 53 94 32 83

Article 8 Gestion des écarts

En cas d'économies, c'est-à-dire si le montant des dépenses en Euros courants reste inférieur ou égal au besoin de financement prévisionnel défini à l'article 6, la participation des co-financeurs est réduite en conséquence au prorata de leur participation respective définie à l'article 7.2.1. Le trop-perçu éventuel auprès de chaque partenaire financier fera l'objet d'un reversement.

En cas de dépassement du besoin de financement R.F.F. sollicité, dans les plus brefs délais, un comité de pilotage extraordinaire. La présente convention pourra alors faire l'objet d'un avenant avec les mêmes clefs de répartition.

Article 9 Nouveaux partenaires

Sous réserve de l'accord des parties signataires, d'autres Etats ou collectivités territoriales nationales sont susceptibles de prendre part au financement des études.

En cas de participation d'autres Etats, le montant pris en charge à parité entre l'Etat et RFF d'une part et les collectivités territoriales françaises d'autre part sera le montant global de la convention diminué des nouveaux apports financiers.

En cas de participations d'autres collectivités territoriales françaises, à acter en comité de pilotage, les montants constitutifs de la charge des collectivités territoriales, signataires de la présente convention, seront réduits en proportion.

Article 10 Modification ou résiliation

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations mentionnées aux articles 7.3 et 7.4 donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et / ou de domiciliations 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.

La présente convention peut être résiliée de plein droit par toute partie en cas de non-respect par l'une des autres parties des engagements pris au titre de la présente, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Dans tous les cas, les cofinanceurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé final de dépenses, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation et les dépenses d'études nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif ; dans la limite de leurs contributions maximales respectives fixées aux articles 7.2.1 et 7.2.2.

Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement aux cofinanceurs du trop-perçu au prorata de leurs participations.

Article 11 Propriétés et diffusion des études

Les études qui résultent de l'exécution de la présente convention sont conduites sous la responsabilité du maître d'ouvrage, pilote des études, qui en est le propriétaire. Les résultats des études seront transmis aux cosignataires. Elles peuvent sur demande être communiquées, à d'autres collectivités territoriales, concernées par la présente opération.

RFF peut utiliser les dites études pour les besoins du réseau ferré national existant et à venir, que ces besoins lui soient propres ou qu'il s'agisse de besoins exprimés, via RFF, par les pouvoirs publics communautaires ou nationaux.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

Les co-financeurs peuvent utiliser, sous réserve de l'accord préalable de RFF et pour les besoins liés à l'élaboration ou à la mise en œuvre de la politique des déplacements, les résultats des études réalisées.

Article 12 Informations extérieures

Les partenaires s'engagent à faire mention des cofinanceurs dans toute publication ou communication à propos des études réalisées.

A chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, R.F.F. fera mention du financement de l'ensemble des cosignataires de la présente convention de financement.

Les opérations de communication importantes et à destination du grand public, relatives à cette opération, seront conduites par RFF en accord avec les cofinanceurs.

Article 13 Litiges

A défaut d'accord amiable, tous les litiges liés à l'interprétation et / ou à l'exécution de la présente convention relèvent de la compétence du Tribunal administratif territorialement compétent.

Article 14 Validité de la présente convention de financement

Elle prend effet à la date de sa complète signature.

Elle expire ou bien en cas de résiliation tel que prévu à l'article 10 ou bien à la plus tardive des dates correspondant soit au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

Article 15 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leurs sièges respectifs.

La présente convention est établie en onze exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le (Date à apposer par le dernier signataire)

Pour l'Etat
Le Préfet de Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Pour la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Le Président du Conseil Régional

Michel SAPPIN

Michel VAUZELLE

Pour le Département des Bouches-du-Rhône,

Pour le Département du Var,

Le Président du Conseil général

Le Président du Conseil général

Jean-Noël GUERINI

Horace LANFRANCHI

**Pour le Département des Alpes-Maritimes,
Le Président du Conseil général**

**Pour la Communauté d'Agglomération
du Pays d'Aix
Le Président**

Eric CIOTTI

Maryse JOISSAINS-MASINI

**Pour la Communauté urbaine de Marseille,
Le Président du Conseil de communauté**

**Pour la Communauté d'agglomération
Toulon Provence Méditerranée,
Le Président du Conseil de communauté**

Eugène CASELLI

Hubert FALCO

**Pour la Communauté urbaine
Nice Côte d'Azur,
Le Président**

**Pour RFF,
Le Président du Conseil d'administration**

Christian ESTROSI

Hubert du MESNIL

ANNEXES

Annexe n°1 : Délibération du Conseil d'administration de RFF du 16 juillet 2009.

ANNEXE 1 : décision du maître d'ouvrage

121^{ème} SEANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

16 juillet 2009



Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur Décision du maître d'ouvrage sur la poursuite des études

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

Considérant :

- La décision du conseil d'administration du 6 décembre 2005 d'engager, après le débat public sur la ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, des études complémentaires permettant de préciser et comparer les scénarios représentatifs des familles de tracés dégagées par le débat public,
- Le résultat de ces études, remises en septembre 2008, permettant de dégager dans chacune des familles dites « Métropoles du Sud » et « Côte d'Azur » un scénario préférentiel,
- La lettre du 29 juin 2009 du ministre d'Etat Jean-Louis BORLOO et du secrétaire d'Etat Dominique BUSSEureau, prenant acte des résultats de la mission confiée à M. Yves COUSQUER, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées et demandant à Réseau ferré de France de poursuivre le projet de Ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur en engageant les études conduisant au lancement de l'enquête d'utilité publique sur la base du scénario des Métropoles du Sud desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, de Marseille, de Toulon et de Nice,

Décide :

- De poursuivre les études de la ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dite «LGV PACA», afin de définir le tracé qui sera présenté à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique portant sur l'ensemble du projet :
 - Ces études se fonderont sur le scénario desservant Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice, permettant une amélioration globale de la desserte de ces métropoles, leur insertion dans un réseau européen à grande vitesse, notamment l'Arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes, et le développement des services TER intra-régionaux.
 - Ce projet de ligne nouvelle à grande vitesse s'inscrivant dans un territoire très contraint, les études privilégieront l'emprunt des couloirs ferroviaires existants. A défaut, les solutions d'enfouissement seront recherchées lorsqu'elles seront nécessaires pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles.
 - Le tracé d'entrée dans les Alpes-Maritimes et les modalités d'insertion dans la grande agglomération de la Côte d'Azur seront rapidement précisés.
 - Les conditions de phasage de la réalisation du projet seront examinées.
- De mener des études spécifiques sur les conditions de prolongement de l'infrastructure nouvelle de Nice vers l'Italie en coordination avec les autorités Italiennes et la Principauté de Monaco.
- De mettre au point un protocole définissant le programme des études et les modalités de leur financement avant la fin de l'année 2009, avec l'ensemble des partenaires du projet et en liaison avec M. Francis IDRAC, Inspecteur Général des Finances, mandaté par l'Etat pour accompagner la préparation de ce protocole, et qui conduira également la mission de financement de ce grand projet.
- De mener parallèlement au processus d'études une concertation approfondie avec l'ensemble des acteurs intéressés au projet afin d'accompagner sa mise au point jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dans un souci d'ouverture, de dialogue et de transparence.