

Délibération transmise au contrôle de légalité le : 23 février 2009
Délibération publiée au recueil n° 09 le : 23 février 2009

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL GÉNÉRAL

Réunion du jeudi 19 février 2009

RAPPORT N° 01

DATE DE LA CONVOCATION : 6 février 2009.

PRÉSIDENT : M. Michel BOUTANT.

SECRÉTAIRE DE SÉANCE : M. Patrick BERTHAULT.

ÉTAIENT PRÉSENTS : MM. Patrick BERTHAULT - le D^r Jean-Michel BOLVIN - le D^r Philippe BONNAUD - François BONNEAU - M^{me} Nicole BONNEFOY - MM. Franck BONNET - Michel BOUTANT - Claude BURLIER - Bernard CHARBONNEAU - Jean-François DAURÉ - Jean-Pierre DENIEUL - Gérard DESOUHANT - M^{me} Jeanne FILLOUX - MM. Pierre JAULIN - Jean-Marie JUDDE - Philippe LAVAUD - François LUCAS - André MEURAILLON - Abel MIGNÉ - Jean-Pierre MONTAUBAN - Jacques PERSYN - Jean-Claude RAMBAUD - Robert RICHARD - Alain RIVIÈRE - Frédéric SARDIN - Edgard SAULNIER et Jean-Paul ZUCCHI.

ABSENTS EXCUSÉS : MM. Joël BONIFACE - Guy BRANCHUT - Marc COURJAUD - Jean-Noël DUPRÉ - Jean-Louis DUTRIAT - Jean GOMBERT - M^{me} Janine GUINANDIE et M. Didier LOUIS -

OBJET DE LA DÉLIBÉRATION : **TRANSPORTS FERROVIAIRES ET AERIENS**
Ligne ferroviaire à grande vitesse Sud
Europe Atlantique
Proposition de protocole d'intention

RAPPORTEUR : M. Abel MIGNÉ, Président de la commission des infrastructures et de la mobilité.

Pouvoir de :

Joël Boniface	à	François Lucas
Guy Branchut	à	Nicole Bonnefoy
Marc Courjaud	à	Jean-Paul Zucchi
Jean-Noël Dupré	au	D ^r Jean-Michel Bolvin

Jean-Louis Dutriat	à	André Meurailion
Jean Gombert	à	François Bonneau
Janine Guinandie	à	Jean-Marie Judde
Didier Louis	à	Jean-Pierre Denieul

Adopté avec 23 voix pour et 12 abstentions.

COMMISSION DES FINANCES, DE LA COHESION TERRITORIALE ET DES SERVICES PUBLICS

Jean-Luc ESTOURNES
Poste : 75.30
Sylvie CHANTEREAU
Poste : 49.70

N° 01

TRANSPORTS FERROVIAIRES ET AERIENS Ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique Proposition de protocole d'intention

Lors de notre récente réunion budgétaire nous avons renvoyé à une session spécifique le débat majeur nous permettant à un moment clé du déroulement du projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV-SEA), de marquer la position de notre collectivité.

Comme vous le savez, l'Etat a multiplié à l'automne dernier les réunions de consultation et de concertation pour boucler le tour de table qu'il propose aux collectivités territoriales concernant le plan de financement de l'équipement.

Il a en parallèle conduit la première phase de l'appel d'offres lancé pour l'attribution de la concession de l'ouvrage dans sa section Tours-Bordeaux qui nous concerne tout particulièrement.

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports demande désormais à l'ensemble des collectivités concernées de conclure un protocole d'intention pour la réalisation de la LGV-SEA sur lequel nous avons aujourd'hui à nous prononcer (annexe 1).

CONSISTANCE ET ETAT DU PROJET LGV-SEA

Limité il y a quelques années encore au prolongement jusqu'à Bordeaux de la ligne nouvelle du TGV Atlantique interrompue au Sud de Tours depuis une vingtaine d'années, le projet a progressivement évolué dans son ambition et sa mise en cohérence au point de concerner aujourd'hui un quart de l'hexagone en termes d'impact territorial (annexe 2).

La LGV SEA est désormais composée d'un tronçon central Tours-Bordeaux et de trois branches : Poitiers-Limoges, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. La composante Nord Sud Tours-Bordeaux-Espagne fait partie intégrante du projet prioritaire n° 3 du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) dénommé «axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe».

A l'échelle nationale, la LGV SEA est inscrite au titre des 2000 km de voies nouvelles à grande vitesse dans le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement adopté, en première lecture, le 21 octobre 2008 par l'Assemblée nationale.

L'enjeu financier global est colossal puisqu'évalué à **13,9 milliards d'euros** hors taxe aux conditions économiques de juin 2006 qui se répartissent de la façon suivante :

- 5,644 milliards d'euros pour le tronçon central Tours-Bordeaux. La section sud Angoulême-Bordeaux est reconnue d'utilité publique depuis le 18 juillet 2006 ; la phase nord Angoulême-Tours devrait l'être dans le courant de l'année 2009 ;
- 6,956 milliards d'euros pour les branches vers l'Espagne et Toulouse dénommées grands projet du Sud-Ouest (GPSO), aujourd'hui au stade des études préalables aux enquêtes publiques ;
- 1,3 milliard d'euros pour la branche Poitiers-Limoges, également en phase d'étude préalable à la déclaration d'utilité publique.

PERIMETRE ET PORTEE DU PROTOCOLE D'INTENTION

Le protocole d'intention qui nous est proposé vise à arrêter les principes de répartition des contributions publiques sollicitées pour équilibrer le bilan d'opération.

Il apparaît en effet que le volume prévisionnel des recettes escomptées par le concessionnaire auprès des transporteurs ferroviaires empruntant ses équipements moyennant redevance, ne saurait couvrir les charges de financement de l'infrastructure.

Le protocole distingue à cet égard :

- le tronçon central, dont le plan de financement est proposé de façon très aboutie et détaillée sur des bases largement mutualisées et dont l'urgence est particulièrement signalée compte tenu du démarrage imminent de la réalisation. La procédure de désignation du concessionnaire est d'ores et déjà engagée ;
- les autres branches dont les principes généraux d'implication des échelons régionaux et locaux sont néanmoins évoqués dès à présent.

Il faut ici noter que notre collectivité n'est en rien concernée sur ces autres branches, alors que les 58 signataires pressentis (6 Régions, 19 départements, 33 communautés urbaines de communes ou d'agglomérations) sont appelées à contribuer au tronçon central Tours-Bordeaux qui nous concerne au premier chef.

Les modalités de calcul de la participation de chacun prennent en compte la population, les gains de temps vers Paris et Bordeaux ainsi que les potentiels fiscaux.

PLAN DE FINANCEMENT DE TOURS BORDEAUX

Le protocole établit un plan de financement (annexe 3) sur les bases suivantes.

Le maître d'ouvrage RFF et son concessionnaire garantissent 50 % du besoin de financement : le solde est assumé par des contributions publiques réparties de façon égale entre l'Etat d'une part, et les collectivités d'autre part, déduction faite de la contribution communautaire.

A noter à ce stade :

- que les collectivités de Poitou-Charentes sont sollicitées pour environ 17 % de la quote part des collectivités et 4.3 % du financement global ;
- que la contribution européenne totalement marginale est parfaitement inadaptée s'agissant, faut-il le rappeler, d'un maillon prioritaire de son Réseau Transeuropéen de Transport (RTE), en direction de Madrid et Lisbonne.

La contribution picto-charentaise évaluée à 245 millions d'euros serait financée à hauteur de 40 % pour la Région, 40 % pour les quatre Départements et 20 % pour les établissements publics de coopération intercommunale. Le protocole laisse toutefois la possibilité aux collectivités infrarégionales d'ajuster cette clé interne.

La Charente est sollicitée à hauteur de 9,80 % de la répartition infra-régionale soit 1,71 % de la part globale demandée à l'ensemble des collectivités territoriales. Cela représente 24 millions d'euros en valeur juin 2006, **soit environ 30 millions d'euros aux conditions économiques de réalisation.**

PORTEE DES ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES

De façon pour le moins paradoxale, la seule contribution non précisée par le protocole est celle de RFF pourtant maître d'ouvrage qui fonde son engagement et celui de son futur concessionnaire à hauteur globale de 50 %.

RFF est également le seul partenaire à être explicitement garanti contre «toute conséquence négative sur les comptes de l'entreprise du fait de la réalisation du projet».

Il est dans ces conditions tout à fait souhaitable que la quote-part prévisionnelle de RFF soit affichée avant la phase terminale de l'appel d'offres afin de s'assurer que tout résultat fructueux de l'appel d'offres puisse bénéficier collectivement à l'ensemble des cofinanceurs.

Le protocole renvoie au-delà des pourcentages affichés à une **convention particulière de financement** qui précisera le montant de la contribution définitive au vu de l'offre retenue et de la prise en charge «des clauses de terminaison et d'évolution du contrat de concession ainsi que la clause de retour à bonne fortune».

Ainsi l'engagement du signataire sur un pourcentage laisse une marge d'incertitude importante sur le montant qui lui sera effectivement appliqué et qui, au-delà de l'estimation de référence (juin 2006), est susceptible d'être affecté :

- par les sujétions ou prescriptions nouvelles qui ressortiront de la DUP à prendre ;
- par la dérive des coûts et les évolutions techniques du projet ;
- par le calendrier et de la période effective d'actualisation ;
- par les clauses contractuelles de bonne ou mauvaise fortune qui pourraient affecter les conditions d'exécution de la concession, et par voie de conséquence l'implication des partenaires.

Il conviendrait à tout le moins que les contributeurs soient protégés par des clauses de sauvegarde sur ces aspects.

POSITIONNEMENT DU DEPARTEMENT

Il est bien sûr inutile de vous rappeler que notre collectivité a toujours mesuré les enjeux cruciaux de ce projet depuis son origine, consciente que cette infrastructure permettrait d'ancrer la Charente et Angoulême dans les grands courants d'échanges nationaux et européens constituant ainsi un atout indéniable pour l'attractivité et le développement économique du territoire.

Comme vous le savez, la Charente unanime et soudée a su engager et gagner le combat du tracé afin d'assurer la desserte d'Angoulême et d'éviter que ne se reproduise au plan ferroviaire le scénario malheureux de l'autoroute A10 dont nous n'avons pas encore digéré les effets néfastes.

Pour autant, notre assemblée a toujours affiché, par délibérations unanimes successives, son refus de financer les travaux de cette infrastructure, considérant que les montants d'investissement dépassaient la capacité contributive du département et que par ailleurs, il n'était ni logique ni équitable de solliciter pour financer un projet d'envergure nationale et européenne, les seules collectivités du territoire concerné.

Nous sommes donc aujourd'hui invités par l'Etat à infléchir cette posture au nom d'un principe de pragmatisme et d'un devoir d'efficacité de l'action publique et de responsabilité des échelons institutionnels devant l'intérêt général.

La question est donc particulièrement grave et engageante. Elle mérite à l'évidence d'être pesée du mieux possible dans un contexte évolutif que l'Etat fait aujourd'hui valoir.

S'agissant de l'exercice indispensable et prépondérant de la solidarité nationale et de la mutualisation des contributions au-delà des seuls territoires impactés par les travaux, force est de constater l'évolution positive du dossier.

D'une part, les collectivités territoriales voient en fine leurs contributions ramenées au quart du financement. D'autre part et surtout, l'approche globale de l'ensemble du programme à long terme et la vision interrégionale des enjeux et impacts conduisent désormais à une très large mutualisation territoriale.

Les territoires traversés bénéficient très largement de la solidarité de ceux qui, en aval, auront à supporter seuls l'aboutissement du réseau les concernant tout en contribuant d'ores et déjà et à un niveau très significatif au budget de Tours-Bordeaux.

Par contre, **on peut ici s'étonner que la Région Ile-de-France ait pu être exonérée dans ce raisonnement**, elle qui bénéficie de façon évidente de toute modernisation des réseaux de communication qui convergent vers elle.

Sur un autre plan, nous devons prendre en compte le contexte de crise profonde qui paraît de surcroît devoir peser durablement sur notre économie nationale.

L'ouverture rapide en Charente d'un chantier gigantesque générera des retombées économiques massives qu'il s'agisse de la consolidation du carnet de commandes des sous-traitants, fournisseurs et prestataires qui seront nécessairement mobilisés ou du besoin de main d'œuvre que l'on annonce important.

L'engagement effectif de ce chantier sera donc pour la Charente un point d'appui déterminant dans sa capacité à affronter la crise et à en limiter significativement les effets néfastes attendus.

Notre posture sur ce dossier me paraît aussi devoir être éclairée par ces évolutions.

Ceci étant et sans préjuger la réponse de notre assemblée, j'ai d'ores et déjà indiqué au Secrétaire d'Etat que l'éventualité d'une adhésion au protocole d'intention n'est en tout état de cause recevable qu'en contre partie d'une garantie de bonne fin d'engagements réciproques de l'Etat en Charente.

Nous attendons à cet égard au travers du **plan de développement et de modernisation des Itinéraires routiers (PDMI)** une réponse chiffrée et des échéances concrètes de réalisation, à la hauteur des besoins et des attentes que nous avons à plusieurs reprises fait valoir.

J'ajoute qu'en la matière, notre exigence portera au-delà de l'affichage initial sur le suivi et le constat dans le temps des réalisations effectives.

Concernant le périmètre strict du dossier LGV, il est clair que la **garantie formelle du maintien au minimum, en fréquence et attractivité, des dessertes de la gare d'Angoulême** est une condition sine qua non.

Enfin, la diffusion de l'effet TGV dans l'épaisseur du territoire charentais n'aura de réelle signification qu'au travers de la **modernisation de la ligne Limoges-Angoulême-Cognac-Saintes**.

A ce titre, il apparaît indispensable de veiller à l'application du contrat de projet Etat-Région 2007-2013 dans lequel cette ligne doit faire l'objet d'études et de travaux de modernisation. L'Etat et RFF doivent ainsi garantir par un conventionnement rapide le programme portant sur :

- la modernisation de la voie et de ses équipements pour un montant de 66 M€ dont 2,5 millions d'euros de contribution départementale ;
- l'étude électrification ultérieure de la ligne participant à la desserte de la Saintonge et du pays Royannais, pour un montant de 4,5 millions d'euros dont une participation du département de 250 000 euros.

*

* *

Après en avoir débattu, le Conseil général :

☞ mandate le président pour négocier avec l'Etat et Réseau Ferré de France l'engagement du Département sur le protocole d'intention proposé pour la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique aux conditions suivantes :

- engagement formel de l'Etat sur la modernisation (déviations, mise à deux fois deux voies, suppression des carrefours à niveaux) des routes nationales 10 et 141 au travers du Plan de développement et de modernisation des itinéraires pour un montant total d'au moins 200 millions d'euros de crédits d'Etat sur le prochain PDMI 2009-2013 ;
- engagement formel sur l'accroissement de la desserte de la gare d'Angoulême, en fréquence et en performance des liaisons (amélioration du cadencement tant des TGV que des TER et de la desserte minimale de la gare de Ruffec) ;
- amélioration de la liaison ferroviaire Royan/Saintes/cognac/Angoulême/Limoges qui passe par la réalisation effective de l'engagement du Contrat de Projet Etat-Région sur la modernisation de la ligne TER Limoges-Angoulême-Saintes ;

☞ demande en outre que soient garantis ultérieurement, dans la convention de financement à venir :

- le plafonnement de l'actualisation de la contribution en regard des index représentatifs des prix du secteur,
- l'exonération explicite du Département dans toute implication financière ultérieure au titre des risques et périls de l'exploitation,
- l'absence de toute charge financière ultérieure pour les collectivités concernant la surveillance la maintenance et le renouvellement des ouvrages d'art franchissant la LGV,
- l'exonération du processus d'amortissement comptable de la participation du Département,
- l'implication de la Région Ile-de-France dans le financement de la LGV SEA,
- la juste indemnisation des communes traversées par la LGV sous forme de compensations financières annuelles.

Pour extrait conforme,
Pour le Président et par délégation,
Le Directeur général des Services du Département,
Signé, Bernard RIGAUD