



**PROTOCOLE
ENTRE
L'ETAT LA REGION ET RESEAU FERRE DE FRANCE
RELATIF
AU PLAN RAIL AUVERGNE 2009-2013**

Entre,

L'Etat, représenté par Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé des Transports,
Dominique BUSSEureau,

La Région Auvergne, représentée par Monsieur le Président du Conseil Régional,
René SOUCHON,

Le Réseau Ferré de France, représenté par Monsieur le Président de RFF,
Hubert du MESNIL,

Il est convenu ce qui suit :

VU

- le contrat de projets État-Région signé le 5 février 2007 ;
- la délibération de l'assemblée plénière du Conseil Régional Auvergne en date du 16 décembre 2008 approuvant le présent protocole ;
- La délibération du Conseil d'Administration de RFF du 23 décembre 2008 approuvant le présent protocole ;

P R E A M B U L E

L'amélioration des liaisons ferroviaires contribue à l'objectif général de renforcement de l'attractivité socio-économique et de la compétitivité du territoire régional.

Une double stratégie est menée à cet effet :

☞ Améliorer les liaisons ferroviaires de raccordement aux LGV. L'objectif est d'assurer d'une part, le raccordement de la métropole régionale au réseau LGV dont elle est pour l'heure à l'écart, et d'autre part, d'optimiser l'offre ferroviaire vers les villes moyennes auvergnates.

☞ Promouvoir l'intermodalité dans une perspective de développement durable, notamment dans les espaces les plus densément peuplés et particulièrement la région urbaine de Clermont-Ferrand et les principales villes moyennes.

Pour mettre en œuvre cette stratégie, le CPER 2007-2013 a engagé un programme partenarial de modernisation permettant d'améliorer les vitesses commerciales sur certains tronçons en associant les financements de l'Etat, de RFF, de la région et des collectivités locales les plus concernées :

- | | | |
|---|--|-------|
| • | Clermont-Ferrand / Paris (Modernisation et passage à 200km/h) | 68 M€ |
| • | Clermont-Ferrand / Lyon (Aménagements localisés et études) | 10 M€ |
| • | Clermont-Ferrand / Aurillac (Pérennisation et modernisation voie)..... | 40 M€ |

•	Clermont-Ferrand / Le Puy-en-Velay (Pérennisation et modernisation voie)	40 M€
•	Desserte de l'axe Est-Ouest du périurbain clermontois (Modernisation).....	15 M€
•	Montluçon / Vierzon (<i>sur fonds RFF</i>) (Modernisation)	22,5 M€
•	Etudes	1 M€

pour un montant total de 196,5 M€, dont 174 M€ donnent lieu à cofinancement.

Objectifs et mise en oeuvre d'un Plan Rail

Afin d'une part de répondre aux objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement et de favoriser un développement significatif de l'usage du transport ferroviaire par rapport au transport routier, tant pour les voyageurs (TER) que pour les marchandises, et de contribuer à la maîtrise des consommations d'énergie non renouvelable dans les transports et, d'autre part d'apporter une réponse au réel besoin de rénovation des voies auvergnates, l'Etat, la Région et RFF sont convenus d'aller au-delà du programme de travaux du CPER et du Plan de rénovation du réseau ferré national pour accélérer la remise à niveau du réseau ferroviaire en Auvergne. Au vu de l'état actuel du réseau, mobiliser plus rapidement des moyens complémentaires à ce programme de travaux déjà arrêté permettra en effet d'améliorer la qualité de service offerte par l'infrastructure pour permettre, au bénéfice de leurs clients, le développement durable des services de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs. Une telle démarche permettra par ailleurs, conformément aux conclusions du rapport d'audit de 2005 sur l'état du réseau ferré national, d'aller d'interventions d'entretien curatif vers une politique de maintenance préventive, plus efficace.

L'Etat a décidé en 2006 d'apporter à RFF des moyens accrus pour rénover le réseau ferré national en traitant en priorité les lignes structurantes où la densité du trafic est la plus forte. Cet effort de rénovation du réseau sera poursuivi dans le cadre du contrat de performance Etat-RFF, en cohérence avec les objectifs de développement durable du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises retenus par le Grenelle de l'environnement.

La Région souhaite contribuer à la levée et à la prévention des ralentissements actuels et futurs, qui pèsent sur la performance et l'attractivité du service ferroviaire de voyageurs qu'elle propose en tant qu'Autorité Organisatrice de Transport. Elle souhaite ainsi permettre une optimisation de ce service TER, au bénéfice des usagers.

Compte-tenu des attentes des partenaires ainsi exprimées, l'Etat, le Conseil Régional et RFF ont décidé de contractualiser un protocole de rénovation et de mise à niveau des voies ferrées structurantes d'Auvergne permettant un niveau de performance compatible avec le service attendu.

Le programme d'investissement à réaliser sur les années 2009 à 2013 dans le cadre de ce protocole, d'un montant de 213 M d'euros courants, est composé :

- d'un programme contractuel partenarial de 180 M€ ;
- d'un programme spécifique financé exclusivement par RFF à la demande de l'Etat sur la section auvergnate de la ligne Bordeaux-Lyon (Lavaufranche – Montluçon - Gannat – Saint Germain des Fossés), pour un montant de 33 M€.

Pour certaines sections, de futurs programmes de travaux resteront nécessaires pour achever la remise à niveau complète qui aura été engagée dans le cadre du présent protocole. Ils feront l'objet d'études dans les conditions définies à l'article 2.

En conséquence, il est décidé :

ARTICLE Premier : Programme de travaux

Le Plan Rail vise plus particulièrement à permettre :

- ☒ l'exploitation durable de la partie structurante du réseau à la vitesse maximale permise par la géométrie de l'infrastructure ;
- ☒ un accès fiabilisé aux points de chargement du fret ferroviaire avec un niveau de service adapté aux enjeux économiques.

Le Plan Rail complète le CPER. D'une façon générale, il a vocation sur les sections de lignes concernées, à :

- ☒ lever les ralentissements existants ;
- ☒ prévenir l'apparition de nouveaux ralentissements ;
- ☒ engager de façon significative la modernisation des voies et la régénération des ouvrages d'art.

Les sections inscrites au Plan Rail sont cartographiées en annexe 1 et listées en annexe 2. Les montants sont indicatifs et feront l'objet d'adaptations dans le cadre des dispositions de l'article 7.

Le devenir de certaines relations sera défini dans le cadre de réflexions interrégionales et de programmes à venir et au vu notamment des conclusions de l'étude sur les déplacements dans le Massif central en cours de réalisation sous l'égide de l'Association pour le Développement Industriel du Massif central (ADIMAC). Le Plan Rail prévoit une provision pour un programme minimal destiné à assurer la continuité des services existants. Les décisions qui pourraient être prises dans un cadre interrégional sur le devenir des lignes concernées et sur les travaux à y réaliser relèveraient d'autres programmes pour les sections hors Auvergne. En fonction des besoins, la provision inscrite au Plan Rail pourra être redéployée vers le financement des travaux de rénovation des autres lignes.

Des travaux spécifiques au maintien de dessertes industrielles sont prévus, sans participation de la Région, compte-tenu de son absence de compétence institutionnelle dans le transport de marchandise, sur certaines lignes (cf annexe 2). Il est inscrit à cette fin une provision de 15 M€, financée par RFF et l'Etat, pour des travaux au standard fret à réaliser dans un cadre qui permettrait d'en optimiser le coût. Des partenariats complémentaires, hors conseil régional, pourront être recherchés. Cette enveloppe constitue un maximum. En fonction des besoins, cette provision inscrite au Plan Rail pourra être redéployée vers le financement des travaux de rénovation des autres lignes.

ARTICLE 2 : Programmation des études et travaux

Pour les travaux d'investissement de l'ensemble des lignes citées en annexe 2:

- Les travaux seront, dans la mesure du possible, programmés au moins dix-huit mois à l'avance.
- Les études nécessaires à la rénovation, y compris, lorsque cela est techniquement et économiquement pertinent, pour la partie à réaliser au-delà de l'échéance 2013, sont financées sur le budget des opérations. Leur financement sera proposé en temps utile pour que le calendrier des travaux puisse être respecté ; leur coût est pris en compte dans les estimations annexées au présent protocole
- Le programme des études et des travaux sera proposé par RFF et sera examiné par le comité plan rail (cf. article 7). Il tiendra compte des urgences et contraintes techniques ainsi que des orientations de la région Auvergne en tant qu'autorité organisatrice.

Le programme ainsi préparé sera soumis chaque année à un comité de suivi du plan rail pour validation et mise en place des dotations budgétaires.

ARTICLE 3 : Maîtrise d'ouvrage et conditions de réalisation

S'agissant d'investissements sur le réseau ferré national dont RFF est propriétaire, la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des opérations est assurée par RFF.

RFF est responsable de la programmation des travaux et du respect du calendrier des réalisations, une fois les dotations budgétaires mises en place.

Afin de conduire ce programme de manière optimisée et de garantir le meilleur usage des crédits publics engagés, RFF pourra, conformément à son contrat de performance, réaliser les travaux principaux (hors travaux préparatoires et finitions) sous fermeture des voies aux circulations commerciales tout en la limitant au strict nécessaire. Dans la mesure du possible, les interventions sur une même section retenue dans le cadre du CPER 2007-2013, du Plan Rail 2009-2013, voire du Plan de rénovation du réseau, seront coordonnées de manière à réaliser les appels d'offres les plus avantageux et à optimiser les plages d'interruption temporaire des circulations pour la réalisation des travaux, de façon à limiter la gêne occasionnée pour les entreprises ferroviaires et les clients des services de transport empruntant les sections concernées.

Les travaux seront réalisés en tenant compte des impératifs de préservation de l'environnement et des milieux naturels.

ARTICLE 4 : Financement des investissements

Le montant total des investissements portera sur 213 millions d'euros courants, calculé sur la base d'une estimation des besoins de travaux établie aux conditions économiques de juin 2007.

Ce montant se répartit entre :

- La modernisation de la liaison transversale Lavaufanche – Montluçon – Gannat – Saint Germain des Fossés financée par RFF pour un coût de 33 M€ ;
- Les autres investissements énumérés en annexe 2 pour un total de 180 M€ apportés 1/3 par l'Etat (AFITF), 1/3 par la Région Auvergne et 1/3 par RFF. La répartition prévisionnelle par ligne figure en annexe 2. La quote part des divers partenaires est variable selon les

sections, la Région Auvergne n'intervenant que pour les lignes supportant un trafic de voyageurs.

Cette répartition pourra faire l'objet d'ajustements mineurs dans le cadre de la programmation annuelle sous réserve de respecter l'enveloppe de 60 M€ par partenaire sur la durée du plan-rail.

Le montant de 180 M€ courants est ferme et définitif. Le programme sera donc ajusté autant que nécessaire pour rester dans cette enveloppe.

Chaque opération fera l'objet d'un plan de financement spécifique défini dans le cadre d'une convention de financement précisant les engagements et obligations des partenaires (cf *répartition indicative en annexe 2*). RFF est chargé de la définition du programme global et de la rédaction des conventions de financement.

En cas d'opération connexe au Plan Rail réalisée simultanément sur une même section (par exemple : suppression d'un passage à niveau...), RFF devra présenter aux co-financeurs un bilan financier séparant les deux types d'intervention.

ARTICLE 5 : Engagements de trafic

Conformément aux objectifs de mise à niveau de l'infrastructure en fonction de l'usage qui en est fait, la région Auvergne s'engage sur les sections de lignes dont la remise à niveau complète est entreprise dans le cadre du Plan Rail et pendant la durée d'amortissement de ces investissements, fixée de façon conventionnelle à 30 ans :

- d'une part, à ne pas réduire le volume actuel des services ferroviaires régionaux qu'elle organise (exprimé en nombre de circulations TER par jour) ;
- d'autre part, sur les sections où le trafic y est inférieur, à développer les services ferroviaires régionaux qu'elle organise pour atteindre le seuil de 10 circulations par jour (tous trains confondus).

Le nombre des circulations par jour ouvré de base de semaine qui résulte de cet engagement figure en annexe 2.

ARTICLE 6 : Conditions de tarification de l'usage du réseau

La Région Auvergne bénéficiera, pour les redevances d'usage dues pour l'utilisation du réseau par les services TER, de la réduction prévue pour les autorités organisatrices qui contribuent à la modernisation de l'infrastructure dans le cadre d'un Plan rail.

L'abattement porte sur la redevance de réservation qui est ramenée à la valeur symbolique de 1 centime d'euro par km-train sur les sections tarifaires concernées, dans le cadre du plan rail, par l'engagement de travaux de remise à niveau complète, et ceci sur la durée d'amortissement de l'investissement, fixée de façon conventionnelle à 30 ans, comptée à partir de la première mise en service de la section de ligne après travaux de rénovation dans le cadre de ce plan rail.

Les modalités d'application du présent article feront l'objet d'un arrêté interministériel, pris sur proposition de RFF, prenant en compte, dans le cadre des dispositions de l'article 10 du décret n°97-446 du 5 mai 1997 *relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de Réseau ferré de France*, les engagements d'évolution de trafic des services TER organisés par la Région.

ARTICLE 7 : Modalités de suivi du Plan Rail

Compte-tenu de sa spécificité attachée à son plan de financement tripartite, le Plan Rail donnera lieu à des réunions particulières, entre les représentants des trois co-financeurs, au sein d'un comité plan-rail qui se réunira deux fois par an et dont le secrétariat sera assuré par l'Etat. Ce comité sera chargé d'examiner les propositions de RFF en terme de programmation et d'exécution des différentes opérations du Plan Rail.

L'ensemble des opérations inscrites au Plan Rail 2009-2013 fera également l'objet d'un suivi coordonné avec le Comité de Suivi du CPER coprésidé par le préfet de Région et par le président du Conseil Régional.

Le comité Plan Rail s'appuie sur le Comité Technique Ferroviaire composé des représentants des co-financeurs de l'ensemble des opérations du volet ferroviaire du CPER.

ARTICLE 8 : Modalités de publicité et d'information

Réseau ferré de France s'engage à développer sa communication autour du Plan Rail en étroite collaboration avec l'État et la Région Auvergne, pour tout événement presse ou médiatique et pour toute opération ponctuelle concernant les opérations mentionnées à l'article 1^{er}.

Il s'engage en outre à apposer sur tous les documents informatifs ou d'études relatifs au présent protocole les logotypes des différents partenaires, de dimensions égales, ainsi que la mention « PLAN RAIL Etat-Région Auvergne ».

Dès l'ouverture des chantiers, un panneau sera apposé par le maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention : « PLAN RAIL Etat-Région Auvergne », et les logotypes des partenaires avec affichage de leur participation financière. En outre, une information reprenant les mêmes éléments, sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

ARTICLE 9 : Modalités de révision ou de résiliation du protocole

En cas de changement substantiel du programme, ou de modification des engagements décrits ci-avant, le présent protocole serait modifié par avenant.

Dans le cas où une des parties serait dans l'impossibilité de respecter ses engagements financiers, il est prévu que le présent protocole sera modifié sous forme d'avenant afin d'adapter son contenu après accord entre les signataires.

Faute d'accord entre les parties dans un délai de trois mois suivant le constat de non respect des termes du protocole, celui-ci sera résilié de plein droit, les trois partenaires restant redevables des sommes nécessaires à l'achèvement des opérations en cours de réalisation à cette date.

ARTICLE 10 : Mesures d'ordre

Le présent protocole prend effet à compter de sa date de signature par l'ensemble des partenaires et expire au versement du solde des flux financiers au titre des conventions de financement spécifiques qui lui sont rattachées.

Fait à Clermont-Ferrand, le 12 février 2009

Pour l'Etat,
Le Secrétaire d'Etat
Chargé des transports,

Pour la Région Auvergne,
Le Président du Conseil
Régional,

Pour le Réseau Ferré de France,
Le Président,

Dominique BUSSEREAU

René SOUCHON

Hubert du MESNIL