

Grands Projets du Sud-Ouest (Bordeaux-Toulouse , Bordeaux Espagne)

PROTOCOLE CADRE POUR LA REALISATION ET LE FINANCEMENT DES ETUDES JUSQU'A MISE EN ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

Entre :

- L'Etat, représenté par le Préfet de la Région Aquitaine, Préfet coordonnateur, Francis IDRAC,
- La Région Aquitaine, représentée par le Président du Conseil régional, Alain ROUSSET,
- La Région Midi-Pyrénées, représentée par le Président du Conseil régional, Martin MALVY,
- Réseau ferré de France, représenté par son Président, Hubert du MESNIL.

Vus d'une part :

- la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- les statuts du GEIE Vitoria-Dax signés le 7 mars 2005 entre RFF et l'ADIF.

Vus d'autre part :

- **La décision de RFF du 13 avril 2006** prise à l'issue du débat public concernant le projet de LGV Bordeaux – Toulouse, indiquant en particulier que les études doivent être conduites « *en visant, pour la section Bordeaux-Agen, à approfondir les enjeux pour les territoires traversés et les impacts des différentes options de passage, afin de définir, à l'issue du débat public Bordeaux-frontière espagnole, des orientations pour le choix d'un fuseau* ».
- **La décision de RFF du 8 mars 2007** prise à l'issue du débat public concernant le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, indiquant en particulier que les études doivent porter sur :
 - *«la réalisation d'un tronç commun entre la LGV Bordeaux-Toulouse et la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne afin de minimiser leurs impacts sur les territoires traversés et sur l'environnement, conformément à la décision prise par RFF le 13 avril 2006 sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, et de rechercher la meilleure performance économique et fonctionnelle pour ces deux projets. Les études relatives au projet Bordeaux-Toulouse devront se concentrer, pour la section entre Bordeaux et Agen, sur les options qui permettent ce tronç commun* » ;

- *« la mise en cohérence des projets français et espagnols de ligne nouvelle de part et d'autre de la frontière intégrant la définition d'une section internationale, tant en conception qu'en exploitation ».*
- **La déclaration d'intention, signée le 25 janvier 2007**, entre le Ministre chargé des transports, les Présidents des Conseils régionaux d'Aquitaine, de Poitou-Charentes et de Midi-Pyrénées et le Président de RFF, pour la réalisation de la liaison à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne), qui a présenté le projet comme un ensemble cohérent composé de trois branches, en indiquant que *« les études sur les projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, une fois la décision de RFF arrêtée, seront accélérées de manière à lancer l'enquête publique à l'horizon du printemps 2011 pour un début des travaux envisageable à l'horizon 2013 pour les deux liaisons »*
- **La lettre du 3 octobre 2007 du Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables**, au Préfet de la Région Aquitaine lui demandant :
 - *d'assurer « la coordination des projets des deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et leur mise en cohérence avec les travaux menés par le GEIE Dax-Vitoria », d'élaborer « en étroite association avec la Direction des transports ferroviaires et collectifs (DTFC) et RFF, le protocole cadre qui définira notamment les modalités d'organisation des études, de leur financement et d'association des collectivités »,*
 - *de présider « le comité de pilotage pour les « Grands projets du Sud-Ouest » chargé de coordonner l'avancement de ces études, en y associant le Préfet de la Région Midi-Pyrénées Ce comité de pilotage sera garant de la mise en oeuvre du protocole cadre et aura pour mission d'arrêter les grandes orientations des études et de valider leurs résultats »,*
 - *demandant également « en tant que Préfet coordonnateur, en liaison avec le Préfet de la Région Midi-Pyrénées et en étroite association avec la DTFC, de déterminer les modalités d'organisation et de veiller au bon déroulement du processus de concertation nécessaire à la conduite des « Grands projets du Sud-Ouest » afin de permettre le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique à l'horizon du printemps 2011 »,*
 - *et enfin de transmettre « le bilan de la concertation, qui devra comporter l'avis formel des services de l'État et des collectivités » accompagné de son avis.*
- **Le CPER 2007-2013 de la Région Aquitaine en date du 5 mars 2007,**
- **Le CPER 2007-2013 de la Région Midi-Pyrénées en date du 8 mars 2007,**

il est arrêté et convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet du protocole

Lors de leur rencontre du 25 janvier 2007 sur le projet Sud-Europe-Atlantique, le Ministre chargé des transports, les Présidents des Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes ainsi que le Président de RFF ont confirmé que ce projet était constitué d'un ensemble cohérent composé de trois branches qui intègre les liaisons Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

La branche Tours-Bordeaux sera réalisée sous la forme d'une concession portant sur le financement, la conception, la construction, la maintenance, le renouvellement et l'exploitation de la nouvelle infrastructure. Les deux autres branches, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, feront l'objet d'études accélérées de manière à lancer l'enquête publique à l'horizon du printemps 2011.

Le présent protocole, conformément à la déclaration d'intention signée à l'issue de cette rencontre et en application des deux CPER des Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, a pour objet de définir les modalités de réalisation et de financement des études jusqu'à la mise à enquête d'utilité publique des deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne qui permettront d'assurer la continuité des liaisons à grande vitesse entre Paris, Bordeaux et Toulouse d'une part et Paris Bordeaux et l'Espagne d'autre part

Compte tenu de la décision prise par RFF de réaliser un tronç commun à la sortie sud de Bordeaux pour les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne afin de minimiser leurs impacts sur les territoires traversés et sur l'environnement, de rechercher la meilleure performance économique et fonctionnelle de l'ensemble et d'assurer la cohérence de leurs fonctionnalités, il a été décidé de globaliser les études de ces deux projets en les regroupant sous l'appellation « Grands Projets du Sud Ouest » (GPSO).

Le présent protocole précise par ailleurs les structures qui seront mises en place pour piloter, suivre et valider les études de ces deux branches et en particulier de leur tronç commun.

Article 2 : Principe d'organisation des études

Pour réaliser les études des « Grands Projets du Sud-Ouest », une méthodologie d'études et de concertation adaptée aux caractéristiques fonctionnelles et aux délais indiqués dans la déclaration d'intention du 25 janvier 2007, sera mise en œuvre selon les principes suivants :

- une conception des deux projets, permettant la réalisation d'un tronç commun en sortie sud de Bordeaux. Outre l'étude du tronç commun, cette conception des deux projets doit permettre de mener des études mutualisées sur leurs aspects communs, et des études autonomes sur les aspects spécifiques de chaque branche,
- la mise en place d'un processus continu des études, équivalentes dès la première phase à l'ensemble des études préliminaires (EP) et des études d'avant-projet sommaire (APS), permettant de réduire les délais habituels,
- ce processus sera poursuivi en deuxième phase par des études détaillées permettant la préparation des dossiers d'enquête d'utilité publique,
- ce processus se base par ailleurs sur une concertation renforcée et continue, et sur une validation progressive par une structure de pilotage qui permet de recueillir les avis formels des services de l'Etat, de la SNCF et des collectivités territoriales, au fur et à mesure de l'avancement des études.

Selon ces principes et compte tenu :

- de la partie commune aux deux branches (tronc commun formé pour partie de la ligne existante au sud de Bordeaux et pour partie d'une ligne nouvelle),
- des différentes fonctions de la ligne nouvelle entre Bordeaux et la frontière espagnole (ligne à grande vitesse et ligne mixte),
- des enjeux territoriaux eu égard aux conditions d'organisation de la concertation et des consultations des acteurs et décideurs concernés (services de l'État, collectivités territoriales, organismes socioprofessionnels),
- de la nécessité de mener les études ferroviaires sur des sections fonctionnelles et cohérentes entre elles, afin de renforcer la fiabilité juridique des dossiers d'utilité publique ultérieurs,
- de la nécessité de réunir les partenaires institutionnels concernés dans des instances de validation adaptées à chaque phase (comité de pilotage et autres comités ou groupes de travail),

les études des deux projets comprendront des études générales mutualisées et des études spécifiques organisées en lots fonctionnels dans des conditions de pilotage, de suivi et de financement précisées aux articles 5, 6 et 7 ci après.

Les études de la phase 1 seront engagées selon les trois lots fonctionnels suivants :

- Le lot fonctionnel n° 1, commun aux deux branches compte tenu de leur partie commune, correspond aux sections comprises entre Bordeaux et l'ouest d'Agen et entre Bordeaux et le nord de Dax,
- Le lot fonctionnel n° 2 correspond à la section entre l'ouest d'Agen et Toulouse. Il constitue avec une partie du lot 1 la branche Bordeaux-Toulouse,
- Le lot fonctionnel n° 3 correspond à la section entre le nord de Dax et la frontière espagnole. Il constitue avec une partie du lot 1 la branche Bordeaux-Espagne.

A l'issue de la phase 1, seront définis les lots fonctionnels permettant de présenter sans attendre un ou des dossiers d'enquête publique selon l'état d'avancement des études et de la concertation menées lors de la phase 1.

Article 3 : Maîtrise d'ouvrage des études

L'ensemble de ces études sera réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de RFF.

Le GEIE SEA Vitoria Dax, créé entre RFF et son homologue espagnol l'ADIF, sera chargé d'étudier, dans le cadre de ses missions, la mise en cohérence des lignes nouvelles française et espagnole de part et d'autre de la frontière en terme de capacité et de performances afin de préciser les mesures ou fonctionnalités spécifiques à prendre en compte et de définir et concevoir la section internationale.

Article 4 : Contenu des études

Les études permettront de définir les fonctionnalités précises et la consistance des projets en tenant compte des enjeux techniques, socio-économiques, environnementaux, d'aménagement du territoire et financiers, et en précisant leurs conditions d'exploitation ainsi que les trafics prévisibles correspondants et les bilans socio-économiques de leur réalisation, afin de les soumettre à enquête d'utilité publique.

Pour respecter le délai visé pour leur mise en enquête d'utilité publique, le processus continu d'études et de concertation sera organisé selon deux grandes phases dont les conclusions de chacune feront l'objet d'une décision ministérielle :

- Phase 1 : Analyse des sensibilités environnementales et des contraintes techniques, permettant le choix des grandes options sur les fonctionnalités à assurer ainsi que la définition progressive des bandes de passage préférentielles à retenir après étude et comparaison des variantes possibles,
- Phase 2 : Étude détaillée des tracés, sur la base des grandes options et des bandes de passage retenues en phase 1, puis choix du tracé des lignes nouvelles à mettre à l'enquête d'utilité publique et préparation du dossier d'enquête.

En phase 1 :

Les études seront réalisées selon un processus continu et progressif de mise au point des projets et devront, au cours d'une première étape de cette phase 1, permettre d'arrêter les grandes options notamment en ce qui concerne :

- les hypothèses de trafics et les niveaux de services,
- la consistance (lieu de passage et longueur) de la partie commune aux deux branches (tronc commun) et l'identification du point de séparation entre les deux lignes au sud de Bordeaux,
- les caractéristiques et les fonctionnalités techniques des deux liaisons (types d'usage, consistance d'une mixité, vitesses de référence, nombre de voies, ...),
- les types de dessertes et le rôle des gares (actuelles et nouvelles),

tout en tenant compte de l'impact de ces options sur la valeur créée pour les acteurs et sur l'économie générale des projets.

Les analyses des options seront présentées au fur et à mesure au comité de pilotage qui pourra les orienter. La fin de cette première étape de la première phase et l'engagement de la seconde étape donnera lieu à **un comité de pilotage spécifique**.

Ce comité de pilotage spécifique validera toutes les options pour permettre à RFF de poursuivre les études de manière stabilisée et assurée, nécessaire au respect du planning. Il fera aussi le choix sur tout ou partie des deux branches d'un fuseau à l'intérieur duquel RFF recherchera, au cours de la seconde étape de cette première phase, des lieux de passage plus fins pour définir le projet en vue d'une décision ministérielle.

A défaut d'accord entre les membres du comité de pilotage spécifique en fin de la première étape de cette première phase, le président du comité de pilotage saisira le ministre en vue d'une décision ministérielle. Il lui précisera les raisons du désaccord et lui fera parvenir son avis sur les choix à faire et sur l'opportunité de clore la première étape de la première phase pour engager la seconde étape par décision ministérielle arrêtant les grandes options et, le cas échéant, fixant sur tout ou partie des projets, les fuseaux de passage.

Sous réserve de la conclusion du comité de pilotage spécifique et, le cas échéant, de la décision ministérielle, les options retenues devront permettre de préciser progressivement, au cours de la seconde étape de la phase 1, les caractéristiques et les conditions de réalisation des projets jusqu'à la définition de bandes de passage préférentielles pour les lignes nouvelles compte tenu des données techniques, fonctionnelles et environnementales.

Les études incluront l'étude des raccordements et des gares nouvelles à réaliser ainsi que l'étude des principes de rétablissement des voiries et des réseaux. Elles incluront également, outre l'établissement d'un état des lieux environnemental initial, une première analyse de l'impact des projets sur l'environnement naturel et humain et sur l'aménagement et le développement local, selon les options retenues.

Les conclusions et choix de cette phase 1 d'études devront être validés par le Comité de pilotage puis approuvés par décision ministérielle

A défaut d'accord sur tout ou partie des projets ou en cas de difficultés pour déboucher sur des propositions, le président du comité de pilotage saisira le ministre en lui précisant l'objet du désaccord ou en lui exposant les raisons de ces difficultés. Il lui fera parvenir dans ce cas son avis sur l'opportunité de clore la première phase des études et sur les conditions d'engagement de la seconde phase des études par décision ministérielle qui devra fixer le cas échéant les modalités d'engagement de cette deuxième phase sur tout ou partie des projets pour chacune des branches.

A l'issue de la phase 1, l'identification des bandes de passage retenues pour le tracé des nouvelles infrastructures permettra la poursuite des deux projets ou le cas échéant de chacun d'entre eux de façon autonome. A cet effet il sera décidé le découpage le plus opportun afin d'accélérer la réalisation des projets, en fonction de l'avancement des études et de la concertation, en vue de la préparation des dossiers d'enquête publique.

En phase 2 :

Sur la base des fonctionnalités et des bandes de passage préférentielles retenues par décision ministérielle à l'issue de la phase 1, les études de phase 2 devront permettre de préciser les tracés et caractéristiques des lignes ainsi que leur impact sur le milieu naturel et humain afin de pouvoir les soumettre à enquête d'utilité publique (mise en forme des dossiers d'enquête publique).

Les études techniques porteront sur la mise au point des tracés à l'intérieur des bandes retenues (avec éventuellement comparaison de variantes) et devront permettre un chiffrage sur la base des caractéristiques des lignes et des données géotechniques et hydrogéologiques.

Les études environnementales devront permettre de mesurer plus précisément, en fonction des tracés possibles, les impacts des projets sur les milieux naturels et humains et proposer 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 la valeur créée pour chacun des acteurs concernés et ainsi préciser leur capacité contributive.

Les études de cette phase 2 devront permettre de réaliser les dossiers nécessaires à la mise à enquête d'utilité publique des deux projets qui seront approuvés par décision ministérielle, le cas échéant, indépendamment l'un de l'autre.

Article 5: Pilotage et suivi des études

5-1 Un « comité de pilotage des Grands Projets du Sud-Ouest » présidé par le Préfet de la Région Aquitaine, Préfet coordonnateur, et associant le Préfet de la Région Midi-Pyrénées sera garant de la mise en œuvre du présent protocole et assurera le pilotage et la validation générale des études des projets jusqu'à leur mise à enquête d'utilité publique

Il sera composé de :

	Etat	Région Aquitaine	Région Midi-Pyrénées	RFF
Comité de pilotage	- Préfet de la région Aquitaine - Préfet de la région Midi-Pyrénées - Direction des transports ferroviaires et collectifs	Président du Conseil régional d'Aquitaine	Président du Conseil régional de Midi-Pyrénées	Président de RFF

Le comité de pilotage a pour mission de définir les grandes orientations à retenir pour les études en application des décisions prises par RFF à l'issue des débats publics, d'en piloter et suivre la réalisation et d'en valider les résultats.

Pour cela, il se réunira au moins une fois par semestre à l'initiative de son président. Il indiquera aux comités territoriaux chargés d'orienter et de suivre les études de chaque lot fonctionnel (voir en 5.2) 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 à la fin de la première étape de la phase 1,
- les caractéristiques des projets, l'identification de leur point de séparation et les bandes de passage retenues compte tenu des données techniques, socio-économiques et environnementales à la fin de la seconde étape de la phase 1,
- les propositions de tracés et les éléments permettant la mise à 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 veillera au respect des dispositions et engagements contenus dans ce protocole, afin de garantir la coordination, la cohérence et la complémentarité des deux lignes nouvelles, en particulier en ce qui concerne le calendrier de réalisation des études et leur coût.

La méthodologie de concertation proposée par RFF pour l'ensemble des études (charte de la concertation), pour la mise en œuvre de laquelle RFF demandera à la Commission nationale du débat public (CNDP) d'être le garant, lui sera également présentée pour qu'il la valide ainsi que le compte rendu semestriel des actions de concertation menées.

Le comité de pilotage pourra être saisi à tout moment par RFF ou par les présidents des comités territoriaux pour examiner les sujets nécessitant une coordination ou un arbitrage entre les études des différents lots fonctionnels.

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 mise en œuvre du protocole.

5-2 Trois « **comités territoriaux** » (un par lot fonctionnel) seront mis en place par le président du comité de pilotage et associeront, autour des signataires des conventions particulières de financement établies en application des CPER Aquitaine et Midi-Pyrénées, les différents partenaires concernés.

Les comités territoriaux des trois lots seront ainsi composés selon le principe suivant :

	État	Conseil régional d'Aquitaine	Conseil régional de Midi-Pyrénées	Autres collectivités territoriales d'Aquitaine	Autres collectivités territoriales de Midi-Pyrénées	RFF
Bordeaux-Agen/Dax	Préfet Aquitaine ou son représentant	x	x	x	x	x
Agen-Toulouse	Préfet Midi-Pyrénées ou son représentant	x	x	x	x	x
Dax-frontière franco-espagnole	Préfet Aquitaine ou son représentant	x	-	x	-	x

Les comités territoriaux auront pour rôle :

- de préciser les enjeux propres à chaque lot, dans le cadre des orientations et décisions du comité de pilotage. La validation des études et des propositions sera effectuée à deux échelles distinctes : à une échelle locale territorialisée (par les comités territoriaux) et à une échelle globale garante de la cohérence d'ensemble (par le comité de pilotage),
- de mettre en place les groupes de travail (ou comités techniques) pour des sujets propres à chaque lot et de s'assurer de la prise en compte des enjeux locaux et globaux dans les études,
- d'informer le comité de pilotage de l'avancement des études de chaque lot,
- de solliciter dès qu'il le juge nécessaire la réunion du comité de pilotage et de proposer les points à l'ordre du jour afin d'assurer le relais des sujets qui nécessitent de prendre des décisions communes à plusieurs lots fonctionnels,
- de veiller à la bonne application de la charte de la concertation à tous les niveaux pour le lot concerné.

Pour la phase 2, en fonction du découpage qui aura été acté en fin de phase 1, les comités territoriaux seront configurés selon les lots fonctionnels correspondant aux dossiers d'enquête publique.

5-3 Chaque comité territorial pourra mettre en place en tant que de besoin un ou plusieurs « **groupes de travail** » (ou « comités techniques »), composés des représentants des services des membres du comité territorial, éventuellement élargi à des personnalités compétentes ou à des acteurs concernés, qui seront chargés de suivre le déroulement des études, d'en faciliter la réalisation et d'en analyser les résultats.

5-4 Réseau Ferré de France, Maître d'ouvrage des études objet du présent protocole, mettra en place un tableau de bord permettant de suivre l'avancement des études et la consommation des crédits. Les éléments de ce tableau de bord et les modalités de sa diffusion seront définis par le comité de pilotage

Article 6 : Modalités de concertation et de consultation

Les modalités définissant les conditions d'information et de concertation avec les représentants des services de l'État, des transporteurs ferroviaires et des autorités organisatrices des transports, des collectivités territoriales, des organismes professionnels ou socio économiques, des associations représentatives et du public seront formalisées dans le cadre d'une « **charte de la concertation** » qui sera mise en œuvre pour les études de chaque lot et pour laquelle RFF demandera à la CNDP d'être garant de l'application.

Cette charte précisera en particulier :

- les conditions d'association des différents acteurs et partenaires concernés par la « co-construction » des projets compte tenu du processus d'études mis en œuvre et des structures de pilotage, de suivi et de validation de ces études,
- les actions d'information et de communication tout au long de l'élaboration des projets afin d'assurer la transparence des études et le dialogue avec les acteurs concernés.

Il appartient à RFF de proposer les modalités d'information et de concertation, de les présenter pour obtenir leur accord au comité de pilotage et aux comités territoriaux et de les conduire, après avis de la CNDP, selon l'organisation et le déroulement des deux phases d'études et la spécificité des trois lots retenus.

Cette concertation et les actions d'information et de communication devront tenir compte, au fur et à mesure de l'avancement des études, des éléments sur lesquels le comité de pilotage devra se prononcer :

- les grandes options à l'issue de la première étape de la phase 1,
- les propositions de bandes de passage au cours de la seconde étape et à la fin de la phase 1,
- les propositions de tracés à la fin de la phase 2

Parallèlement, compte tenu des choix faits par le comité de pilotage, le Préfet coordonnateur devra organiser la consultation des services de l'État, des collectivités territoriales, de la SNCF et des acteurs socio-économiques concernés, pour obtenir leur avis formel notamment sur :

- les grandes options à la fin de la première étape de la phase 1 (pouvant si nécessaire faire l'objet d'une décision ministérielle particulière),
- les propositions de bandes de passage à la fin de la seconde étape de la phase 1, préalablement à la sollicitation de la 1ère décision ministérielle,

- les propositions de tracés à la fin de la phase 2, préalablement à la sollicitation de la 2^{ème} décision ministérielle.

Il transmettra alors au Ministre chargé des transports, pour accompagner les dossiers présentés par RFF, un bilan de ces consultations et des concertations qui les ont précédées, accompagné de son avis et de celui des collectivités qui auront formellement exprimé leur position.

Article 7 : Coût des études et modalités de financement.

Tous les montants sont indiqués en euros courants

Compte tenu de la globalisation des deux projets, de la présence d'un tronc commun, de la simplification du processus d'organisation des études (article 4), des conditions de pilotage, de suivi et de validation des études (article 5), des modalités de concertation et de recueil des avis formels des services de l'État et des collectivités territoriales (article 6) et de la réduction en conséquence des délais de réalisation des études jusqu'à la mise à enquête d'utilité publique des deux projets (article 8), le montant des études précisées à l'article 4, et menées dans le cadre des modalités définies par le présent protocole, est arrêté à **76 (soixante seize) millions d'euros**. Il comprend les études d'amélioration des performances de la ligne existante Bordeaux-Hendaye au delà de 2013 et d'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon ainsi que les études de mise en cohérence des projets français et espagnol de ligne nouvelle de part et d'autre de la frontière intégrant la définition de la section internationale (mission du GEIE).

Le solde entre les montants inscrits dans les CPER des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées (respectivement 50 et 36 millions d'euros) et ce montant de 76 millions d'euros servira à financer les différentes études complémentaires non prises en compte dans le présent protocole, en particulier celles pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre et celles pour assurer la continuité du réseau « grande vitesse » entre Toulouse et Narbonne.

Le montant total des études de 76 millions d'euros sera réparti entre les cofinanceurs selon les clés retenues dans les deux CPER pour le montant total inscrit :

	Millions d'euros					
	Etat	RFF	UE	CT Midi-Pyrénées	CT Aquitaine	Total
LGV Bordeaux - Toulouse			1,80			31,80
CPER Midi-Pyrénées	7,50	7,50		12,00	3,00	
Projet Bordeaux - Espagne						44,20
CPER Aquitaine	6,00	6,00	20,20		12,00	
TOTAL	13,50	13,50	22,00	12,00	15,00	76,00

Sur cette base, deux conventions de financement particulières en application des CPER 2007-2013 des Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées préciseront les modalités de financement des différentes études et la répartition de ces financements entre les différents financeurs.

Ces conventions de financement particulières devront faire apparaître la répartition des financements des études selon leur nature (études globales mutualisées et études pour chaque lot) et selon chaque phase. Elles devront également prévoir des procédures permettant de disposer régulièrement et au moins à l'issue de chaque phase d'études, de bilans financiers intermédiaires accompagnés le cas échéant d'estimations financières ajustées du coût des

différentes natures ou phases d'études restant à réaliser afin de pouvoir procéder par avenant aux ajustements nécessaires.

Article 8 : Calendrier des études

Les études pourront être engagées après la signature des conventions de financement particulières en application des CPER.

Le processus de conduite des études défini à l'article 4 respecte l'objectif de soumettre l'ensemble des deux projets de ligne nouvelle à enquête d'utilité publique au printemps 2011 conformément à la déclaration d'intention du 25 janvier 2007, selon les modalités décrites dans le présent protocole et le planning figurant en annexe.

Article 9 : Modalités de révision du protocole

Les éventuelles révisions des modalités de conduite de ces études, en particulier celles relatives aux délais et aux coûts, seront réalisées sous la forme d'un avenant au présent protocole.

En particulier, les modalités de concertation et de consultation développées à l'article 6, l'organisation des études et leurs conditions de pilotage et de suivi développées aux articles 4 et 5 supposent une participation active et continue des partenaires concernés par la co-construction de ces projets afin de respecter le montant des études indiqué à l'article 7 et le calendrier prévisionnel indiqué à l'article 8. Le calendrier réel du déroulement des études pourra éventuellement mener, le cas échéant, à un ajustement du calendrier prévisionnel, à un ajustement du montant cité à l'article 6 ou à une modification de programme afin de s'ajuster à ce montant.

Fait à Bordeaux

Le 26 DEC. 2007

**Le Préfet de la Région
Aquitaine**



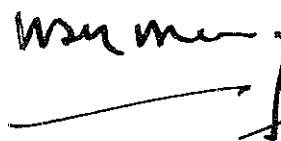
Francis IDRAC

**Le Président du
Conseil régional
d'Aquitaine**



Alain ROUSSET

**Le Président du
Conseil régional de
Midi-Pyrénées**



Martin MALVY

**Le Président de
Réseau ferré de
France**



Hubert du MESNIL

Annexe jointe : planning prévisionnel.

