

Séance publique du 10 juillet 2006

Délibération n° 2006-3489

commission principale : déplacements et urbanisme

objet : **Lyon Guillotière - Extension du centre de maintenance TGV - Convention de financement**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements

Le Conseil,

Vu le rapport du 20 juin 2006, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Le contexte : la branche "est" du train à grande vitesse (TGV) Rhin-Rhône

La décision de réaliser la première phase de la branche "est" de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône répond à des besoins de transport et à une préoccupation d'aménagement du territoire à l'échelon national et européen. Le projet a été déclaré d'utilité publique (DUP) par décret du 25 janvier 2002.

La LGV Rhin-Rhône est constituée de trois branches centrées sur la région de Dijon. Chacune d'entre elles fait l'objet d'un projet distinct :

- la branche "est", reliant en ligne nouvelle l'agglomération dijonnaise à Mulhouse,
- la branche ouest, reliant en ligne nouvelle l'agglomération dijonnaise à la LGV Paris-Lyon,
- la branche sud qui reliera, en ligne nouvelle, ces deux branches à la région lyonnaise.

Actuellement, s'agissant de la branche "est" les études préliminaires en vue de l'établissement du fuseau qui sera soumis à déclaration d'utilité publique (DUP) sont financées et permettront d'engager les concertations nécessaires en 2006.

Le projet de la branche "est" vise à améliorer les liaisons sur deux axes majeurs :

- l'axe nord-sud, liaisons entre, d'une part, le nord-est de la France, l'Allemagne et la Suisse alémanique et, d'autre part, le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen, en tirant profit de l'effet réseau des LGV à l'échelle européenne,
- l'axe est-ouest, liaisons entre, d'une part, l'est de la France et la Suisse alémanique et, d'autre part, l'Île de France et plus largement le nord de la France.

Il présente également une forte implication communautaire européenne en permettant l'amélioration des relations depuis Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard, Mulhouse et Lyon, notamment vers Bruxelles, l'Allemagne, la Suisse et l'Espagne. Il figure parmi les projets prioritaires du réseau transeuropéen de transports.

La dimension internationale du projet est renforcée par la participation de la confédération helvétique au financement des investissements sous maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France (RFF), qui a fait l'objet d'un accord en date du 25 août 2005.

Le 28 février 2006, il a été convenu d'un protocole d'intentions préalable au financement et à la réalisation de la première phase de la branche "est" avec deux volets :

- entre l'État, l'agence de financement des infrastructures de transports de France (Afitf), les régions Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, du Doubs, de la Haute-Saône, du Territoire de Belfort, de Côte d'Or, la communauté urbaine de Strasbourg, les communautés d'agglomération du Grand Besançon, de Belfort, du pays de Montbéliard, de Dijon, le pays de la région mulhousienne, la ville de Colmar et RFF pour les investissements sous maîtrise d'ouvrage de RFF,

- entre l'État, l'Afitf, la région Rhône-Alpes, le département du Rhône, la communauté urbaine de Lyon et la SNCF pour les investissements sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF.

Ce second volet du protocole porte sur l'extension du centre de maintenance TGV de Lyon Guillotière, objet du présent rapport.

La présentation du projet d'extension du centre de maintenance de Lyon-Guillotière

La SNCF mettra en service, dès 2009, sur le site de Lyon-Guillotière, un centre de maintenance pour réaliser l'entretien de trente rames TGV duplex. Cette première tranche a fait, en 2004, l'objet d'une convention de financement entre la SNCF, la région Rhône-Alpes, le département du Rhône et la communauté urbaine de Lyon, qui se sont engagées à financer respectivement 3 M€, 6 M€ et 21 M€ sur un montant total de 149 M€.

Ce site sera renforcé par des installations complémentaires afin de doubler sa capacité dans l'objectif d'accueillir les rames du TGV Rhin-Rhône. C'est cette extension qui fait donc l'objet du présent rapport.

Monsieur le président de la SNCF a indiqué que cette extension devrait générer, en plus des 300 emplois liés à la mise en service de la première tranche, la création de 250 emplois directs et indirects.

Cette extension viendra conforter le positionnement-clef de l'agglomération lyonnaise sur le réseau TGV national et international.

Les travaux d'extension porteront sur deux types d'installation :

- les capacités de maintenance, avec l'ajout de trois voies de 200 mètres en impasse dans le bâtiment principal,
- l'extension du plan de voies, avec la création de quatre voies de garage-nettoyage supplémentaires, une voie de manœuvre supplémentaire de 400 mètres et la création d'un raccordement supplémentaire au site de Lyon Part-Dieu.

Le financement de cette extension serait assuré par l'État (par le biais de l'Afitf), la SNCF, la région Rhône-Alpes, le département du Rhône et la communauté urbaine de Lyon, dans le cadre d'une convention. Bien que la convention porte sur l'ensemble du périmètre des investissements de la branche "est" du TGV Rhin-Rhône sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF (cf. point 1), elle prévoit que l'intégralité des financements des collectivités sera affectée à la seule extension du centre de maintenance de Lyon-Guillotière.

La participation des collectivités au projet

Le coût prévisionnel de l'extension du centre de maintenance est évalué à 81 M€ aux conditions économiques de janvier 2004, soit 98 M€ courants.

Il est proposé que la Communauté urbaine participe pour un montant de 33 M€ (33,7 %). La SNCF participerait à hauteur de 26 M€ (26,5 %), la région Rhône-Alpes de 20 M€ (20,4 %), le département du Rhône de 13 M€ (13,3 %) et l'Afitf de 6 M€ (6,1 %).

Le produit de la taxe professionnelle attendu sera de l'ordre de 9,7 M€ par an, dont 6 M€ environ versés à la Communauté urbaine. S'agissant d'une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation et en vertu des dispositions de la délibération communautaire n° 2004-2372 en date du 13 décembre 2004, 30 % de ce montant seront reversés à la ville de Lyon.

En vertu de l'article L 5215-20-1 du code général des collectivités territoriales, la Communauté urbaine est compétente en matière de développement économique.

La convention partenariale qui sera présentée au Conseil prévoira :

- la nature et le phasage des travaux (cf. point ci-dessus) ;
- le calendrier de financement des collectivités (voir tableau ci-dessous) :

Années	Participations (en M€courants)					Coûts estimés des travaux
	Communauté urbaine	Département du Rhône	Région Rhône-Alpes	AFITF	SNCF	
2006-2007	1	1	1	1,40	18,60	23,00
2008	3	1	4	1,40	13,60	23,00
2009	7	2	4	0,60	- 2,10	11,50
2010	7	3	4	0,70	- 2,70	12,00
2011	7	3	4	1,90	7,60	23,50
2012	8	3	3	0	- 9,00	5,00
total	33 (33,7 %)	13 (13,3 %)	20 (20,4 %)	6,00 (6,1 %)	26,00 (26,5 %)	98,00 (100 %)

- les modalités de versement de la subvention de la Communauté urbaine d'un montant de 33 M€ ;

- l'obligation, pour la SNCF, de produire un état récapitulatif synthétique des dépenses et travaux effectués chaque année, justifiant l'affectation de la subvention versée à la réalisation des travaux, ainsi qu'une actualisation des dépenses prévisionnelles ;

- une clause de revoyure et de révision, qui précise que :

. les participations des collectivités sont calculées sur la base de l'estimation de 98 M€ courants. Si l'ouvrage revenait plus cher à la SNCF, les participations des collectivités ne seraient pas augmentées. En revanche, le dernier versement des collectivités sera calculé en fonction des dépenses réelles constatées lors des décomptes généraux définitifs, si les dépenses s'avèrent plus faibles que les prévisions établies,

. la recette de taxe professionnelle pour l'extension du centre de maintenance est estimée au total à 9,7 M€ avec les modalités actuelles de calcul pour les trois collectivités. Les parties conviennent des modalités suivantes pour une période de cinq ans au plus à compter de la mise en service du projet : si les modalités de calcul des taxes professionnelles et foncières venaient à être significativement modifiées pour une cause extérieure aux parties ou si des décisions propres à la SNCF venaient à en diminuer l'assiette et si cette modification entraînait une variation importante des recettes fiscales des collectivités signataires, les parties conviennent de réexaminer à la baisse les aides des collectivités pour atténuer l'écart entre les recettes prévues et les subventions allouées.

Toute modification de la convention donnera lieu à l'établissement d'un avenant.

Circuit décisionnel : ce dossier a fait l'objet d'un avis favorable du Bureau le lundi 19 juin 2006 ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission déplacements et urbanisme ;

DELIBERE

1° - Décide de participer, sous la forme d'un fonds de concours à la SNCF, à hauteur de 33 M€ nets de taxes dans le cadre du programme partenarial avec l'Etat, l'agence de financement des infrastructures de transports de France (Afitf), la région Rhône-Alpes et le département du Rhône, sous les conditions prévues par le projet de convention relatif à l'extension du centre de maintenance TGV à Lyon-Guillotière.

2° - Approuve ledit projet de convention.

3° - Autorise monsieur le président à signer ladite convention.

4° - La dépense correspondante sera imputée sur les crédits à inscrire au budget principal de la Communauté urbaine - exercices 2007 à 2012 - compte 204 180 - fonction 815 - opération n° 1299 selon l'échéancier de versement suivant :

- 1 M€ en 2007,
- 3 M€ en 2008,
- 7 M€ en 2009,
- 7 M€ en 2010,
- 7 M€ en 2011,
- 8 M€ en 2012.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le président,
pour le président,