

Séance publique du 29 mars 2004

Délibération n° 2004-1733

commission principale : déplacements et urbanisme

commune (s) : Lyon

objet : **Site de la Guillotière - Création d'un chantier de maintenance TGV - Convention avec la SNCF**

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

Le Conseil,

Vu le rapport du 10 mars 2004, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Le présent rapport a pour objet l'approbation d'une convention de financement comportant le versement à la SNCF d'une somme d'un montant de 21 M€ pour la période 2005-2010 pour la création d'un chantier de maintenance TGV sur le site de la Guillotière en raison de l'intérêt économique du projet pour l'agglomération. La Région et le Département, partenaires du projet, ont délibéré en décembre 2003 sur cette même convention ainsi que sur le montant de leurs participations respectives.

La présentation du projet

Actuellement, le dispositif de maintenance des TGV en France repose sur trois centres situés en Ile de France, à proximité des gares suivantes :

- Paris-gare de Lyon pour les TGV sud-est et les TGV Méditerranée,
- Paris-gare Montparnasse pour les TGV Atlantique,
- Paris-gare du Nord pour les TGV Nord Europe, Jonction, Thalys, Eurostar.

La SNCF développe les relations desservant Lyon dans le secteur sud-est et Méditerranée. D'autres relations TGV seront déployées au fur et à mesure de la réalisation phasée des projets de liaisons vers Perpignan et Barcelone, vers Turin et vers le Rhin. L'intensification de la desserte à grande vitesse de l'agglomération lyonnaise renforce son statut de métropole européenne.

Cette perspective de déploiement se traduit par un accroissement du parc et par l'acquisition de nouveaux matériels que sont les rames TGV duplex grande capacité. Or, les installations de maintenance existant en région parisienne ne peuvent absorber en l'état ces rames supplémentaires et nouvellement conçues. De nouvelles capacités de maintenance doivent donc être créées.

La SNCF a le choix entre trois solutions :

- passer la capacité d'un de ses trois centres de maintenance parisiens à 60 rames (coût de moins de 70 M€),
- implanter un centre de maintenance à Lille (coût standard d'un centre de maintenance de 30 rames de 120 M€),
- implanter ce centre à Lyon.

L'implantation du centre de maintenance à Lyon a un coût de 150 M€. La différence de coût entre une implantation lilloise et une implantation lyonnaise est liée :

- à des coûts fixes plus importants dans la mesure où le centre de maintenance lyonnais est, conçu à terme, pour 60 rames afin de faire face au développement des TGV vers le sud,

- aux problèmes d'intégration dans le nœud ferroviaire lyonnais. En effet, construire un centre de maintenance dans le nœud ferroviaire doit se faire sans pénaliser les voies principales qui supportent les circulations fret et voyageurs, ce qui entraîne notamment la création d'un saut-de-mouton.

Le fait de retenir le site de Lyon pour construire le premier centre de maintenance TGV en province conforte le positionnement de Lyon sur le réseau TGV : le centre de maintenance facilitera la conception de dessertes ayant Lyon pour origine ou destination ou via Lyon tant en termes de disponibilité de matériel que de coût d'exploitation. La centralité de Lyon dans le réseau TGV en sera renforcée et pourra peser dans les décisions de développement des dessertes TGV au départ des gares centrales de Perrache et de la Part-Dieu et de la plate-forme de Lyon Saint-Exupéry. L'atelier viendra également conforter le positionnement clef de l'agglomération lyonnaise vis-à-vis des grands projets d'infrastructure en Rhône-Alpes (Transalpine, Rhin-Rhône, TGV sud-est vers Perpignan, Barcelone). Le centre de maintenance TGV se présente ainsi comme l'un des moyens du renforcement de l'accessibilité euro-régionale de Lyon et donc de son rayonnement métropolitain, économique, touristique et culturel.

Destiné, dans une première étape, à la maintenance de 30 rames pour faire face au besoin des liaisons TGV duplex entre Paris et Lyon à l'horizon 2006, des extensions lui permettront d'augmenter sa capacité à 60 rames. La SNCF anticipe d'ores et déjà l'entretien de 60 rames à terme sur ce site.

La réalisation de ce projet, dont la SNCF assurera la maîtrise d'ouvrage, est génératrice d'activités nouvelles puisque plus de 300 personnes seront employées en première phase et 500 personnes en deuxième phase. Il enrichira le territoire d'éléments particulièrement favorables, notamment en termes d'emplois, de fiscalité ou de commandes à la sous-traitance. La maintenance des TGV requiert majoritairement des emplois qualifiés, de niveau BEP à Bac + 2 pour les spécialités techniques (mécanique, électricité, informatique industrielle, automatismes). Des emplois peu qualifiés seront également créés, notamment pour le nettoyage (activité pour l'essentiel sous-traitée).

Pour l'agglomération, l'enjeu du projet en matière de créations d'activités et d'emplois est donc important.

Le projet est découpé en quatre phases :

Libellé	Nature des travaux	Années de réalisation
phase 1	études, travaux préparatoires, travaux préliminaires	2003-2006
phase 2	construction des équipements connexes	2006-2007
phase 3	construction des ateliers de maintenance	2006-2008
phase 4	construction du saut-de-mouton et des ateliers annexes	2007-2010

La participation des collectivités au projet

Le coût de l'atelier de Lyon est estimé à 150 M€ dans sa configuration pour 30 rames. Lors de la délibération de son conseil d'administration en date du 21 mai 2003, la SNCF a prévu d'engager un montant de 120 M€ et de demander aux collectivités une participation de 30 M€.

Il est proposé que la Communauté urbaine participe dans un cadre partenarial pour un montant de 21 M€ au projet, en raison de son intérêt pour le développement économique de l'agglomération, du point de vue de l'amélioration de son accessibilité et de son rayonnement, d'une part, et de la création d'emplois et d'activités nouvelles, d'autre part. Le département du Rhône participerait à hauteur de 6 M€ et la région Rhône-Alpes à hauteur de 3 M€.

La convention partenariale, qui est proposée au Conseil, prévoit :

- la nature et le phasage des travaux (voir point ci-dessus),

- le calendrier de financement (voir tableau ci-dessous) :

Années	Coût estimé des travaux	Communauté urbaine	Département du Rhône	Région Rhône-Alpes	Total subvention (en k€)	Etudes et travaux réalisés
2003	2 800				0	esquisse
2004	8 800	0	1 000	1 000	2 000	études d'avant- projet
2005	11 500	1 500	1 000	1 000	3 500	voies sur fosses
2006	16 300	2 500	1 000	1 000	4 500	voies fret
2007	28 900	3 000	1 000		4 000	accès souterrain
2008	40 300	4 000	1 000		5 000	atelier principal
2009	31 600	5 000	1 000		6 000	saut-de-mouton
2010	8 800	5 000			5 000	bâtiments vérin-tour en fosse
total en k€ HT	149 000 HTCE 06.00	21 000	6 000	3 000	30 000	

Les montants sont exprimés en milliers d'euros (k€),

- les modalités de versement de la subvention de la Communauté urbaine de 21 M€,

- les modalités de contrôle quant à la réalisation des investissements prévus,

- l'obligation, pour la SNCF, de produire un état récapitulatif synthétique des dépenses et travaux effectués chaque année,

- une clause d'examen à mi-parcours : début 2007 et début 2009, constats de l'avancement physique des travaux et réexamen si nécessaire du calendrier de financement du projet. Si les sommes engagées par la SNCF sont inférieures à 149 M€, la SNCF remboursera aux collectivités 20 % de l'écart constaté *au prorata* des participations de chacune,

- une clause de révision à la baisse de la participation de la Communauté urbaine est prévue dans l'article 10 pour le cas où les modalités de calcul des taxes professionnelles et foncières viendraient à être significativement modifiées pour une cause extérieure aux parties et si cette modification entraînerait une variation importante des recettes fiscales des collectivités signataires,

- monsieur le président de la SNCF a adressé un courrier en date du 30 janvier dernier à monsieur le président de la Communauté urbaine, par lequel il s'engage à ce que le futur établissement de maintenance TGV de Lyon soit doté de plus de 300 emplois à l'issue de la première phase de montée en puissance. Il précise, dans ce courrier, qu'à l'extension du centre de maintenance, ce sont 500 emplois qui seront créés.

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

Circuit décisionnel : ce projet a fait l'objet d'un avis favorable du pôle finances le 23 février 2004 et du Bureau restreint le 8 mars 2004 ;

Vu ledit dossier ;

Vu l'article L 5 215-20-1 du code général des collectivités territoriales ;

Vu le courrier de monsieur le président de la SNCF en date du 30 janvier 2003 ;

Vu la délibération du conseil d'administration de la SNCF en date du 21 mai 2003 ;

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 21 M€ net de taxes dans le cadre du programme partenarial, avec la région Rhône-Alpes et le département du Rhône, sous les conditions prévues par le projet de convention relatif à la création d'un centre de maintenance TGV à Lyon-Guillotière.

2° - Approuve ledit projet de convention.

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

4° - La dépense correspondante sera imputée sur les crédits à inscrire au budget principal de la Communauté urbaine - exercices 2005 à 2010 - compte 657 180 - fonction 822 - opération n° 0857 répartis comme suit :

- 1,5 M€ en 2005,
- 2,5 M€ en 2006,
- 3 M€ en 2007,
- 4 M€ en 2008,
- 5 M€ en 2009,
- 5 M€ en 2010.

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