

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS**  
**7 rue de Jouy**  
**75181 Paris Cedex 04**

**Dossier n°1715545/2-1**

**Mémoire ampliatif**

**POUR :**

- 1- Daniel Ibanez, La Ville - 73800 LES MOLLETES
- 2- Françoise Verchère, 2 bis chemin du Ruisseau - 44340 BOUGUENNAIS
- 3- Raymond Avrillier, 44 b avenue Jeanne d'Arc - 38100 GRENOBLE

**CONTRE :**

La décision du 9 août 2016 par laquelle Monsieur le secrétaire d'État aux Transports a refusé l'établissement du bilan économique et social imposé par l'article 14 de la Loi d'orientation des transports intérieur (LOTI) codifié aux articles L.1511-6, R.1511-8 et R.1511-10 du Code des Transports, pour l'infrastructure ferroviaire dite "Perpignan-Figueras", et sa publication :

Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire  
Hôtel de Roquelaure  
246, boulevard Saint Germain  
75700 Paris

Madame la Ministre en charge des Transports  
40 rue du Bac  
75007 Paris

en présence du maître d'ouvrage :

TP Ferro  
Siège Social : Base de Mantenimiento  
Carretera de Llers a Hostalets GIP-5107, Km 1  
17730 Llers (España)  
Tel. +34 972 67 88 00  
Fax +34 972 51 45 30  
[info@tpferro.com](mailto:info@tpferro.com) <<mailto:info@tpferro.com>>

## I) Rappel de la procédure.

Par mémoire introductif enregistré le 15 septembre 2016 au greffe du Conseil d'État, les requérants ont demandé au Conseil d'État :

**- Annuler la décision écrite de rejet du 9 août 2016, par laquelle Monsieur le secrétaire d'État en charge des Transports a refusé l'établissement et la publication du bilan des résultats économiques et sociaux de l'infrastructure ferroviaire dite "Perpignan-Figueras" ;**

**- Enjoindre au Secrétaire d'État en charge des transports de faire réaliser et de publier ce bilan dans un délai de deux mois, sous astreinte de 100 euros par jour de retard.**

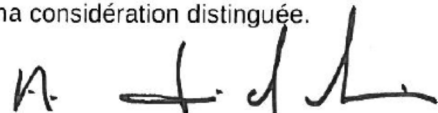
Le Conseil d'État a rendu une décision n°403537 en date du 4 octobre 2017, qui renvoie l'affaire devant le Tribunal administratif de Paris en précisant au 3<sup>ème</sup> considérant :

*« ... si le refus de réaliser et de rendre public à l'expiration du délai prévu par l'article L.1511-6 du code des transports le bilan des résultats économiques et sociaux d'un grand projet d'infrastructure constitue, eu égard à l'objet des ces dispositions, une décision susceptible de recours qui peut être contestée par toute personne devant le juge de l'excès de pouvoir, un tel refus ne représente pas un caractère réglementaire ; ... »*

Par courrier recommandé daté du 10 janvier 2018 (*pièce jointe n°1*), les requérants ont demandé au Ministre de la transition écologique en sa qualité de président du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), à Madame Anne-Marie Levraut, vice-présidente du CGEDD et Monsieur Pierre-Alain Roche, président de la section Mobilités et transport du CGEDD, l'établissement et la publication du bilan des résultats économiques et sociaux de la section ferroviaire Perpignan-Figueras le 31 janvier 2018 au plus tard, comme s'y est engagé Monsieur Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, par courrier daté du 9 août 2016 (*pièce jointe n°2*) dans lequel il a écrit :

Concernant la ligne à grande vitesse (LGV) Perpignan-Figueras, en raison du nouveau calendrier de réalisation de la LGV Barcelone-Figueras décidé par l'Espagne, la mise en service de la section internationale s'est déroulée en deux étapes : une mise en service partielle en décembre 2010 et une mise en service définitive en janvier 2013. Dès lors, le bilan LOTI sera mis à disposition d'ici 2018 au plus tard, ce qui permettra de disposer du recul nécessaire pour conduire un tel exercice.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.



Alain VIDALIES

Les requérants ont rappelé, dans leurs courriers recommandés (*pièce jointe n°1*), l'engagement du secrétaire d'État chargé des transports et ont demandé l'établissement du bilan en question et sa publication promise :

Sans date précise sur la mise en service en janvier 2013, le délai de publication du bilan des résultats socio-économiques est au plus tard le 31 janvier 2018 conformément à aux dispositions des articles L.1511-6 et R.1511-8 du code des transports qui fixent à cinq ans au plus tard le délai d'établissement de ce bilan socio-économique et sa publication.

Conformément à l'engagement de Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports et aux dispositions du code des transports, nous vous prions en conséquence de publier et de nous transmettre le bilan des résultats économiques et sociaux établi par le maître d'ouvrage, du projet dit "Perpignan-Figueras", le 31 janvier 2018 au plus tard.


Les courriers recommandés des requérants ont été reçus par chacun des destinataires les 15 et 18 janvier 2018.

Par courrier daté du 5 février 2018 (*pièce jointe n°3*), la vice-présidente du CGEDD a indiqué aux requérants que le CGEDD n'a été saisi d'aucune demande d'établissement d'avis sur le bilan économique et social de la section Perpignan-Figueras :

L'article R. 1511-8 du code des transports dispose que le bilan ex post des grands projets d'infrastructures de transports ayant été réalisés avec le concours de financements publics, est établi par le maître d'ouvrage et l'article R. 1511-8 du code des transports précise que ce bilan est soumis à l'avis du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

A ce jour, le CGEDD n'a pas été saisi pour avis sur le bilan du projet Perpignan-Figueras.

Je vous prie de croire, Monsieur, à mes sentiments les meilleurs.



Anne-Marie LEVRAUT

Madame la vice-présidente du CGEDD vise les dispositions de l'article R.1511-8 pour l'avis du CGEDD qui est prévu à l'article R.1511-9 du code des transports.

L'établissement et la publication du bilan des résultats économiques et sociaux d'une infrastructure financée par l'argent public est de droit en application des dispositions de l'article L.1511-6 du Code des transports :

*« Lorsque les opérations mentionnées à l'article L. 1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. **Ce bilan est rendu public.** »*

et de l'article R.1511-10 du Code des transports :

*« Le dossier du bilan, accompagné de l'avis mentionné à l'article R. 1511-9, **est mis à la disposition du public dans les conditions de publicité** et sous réserve des secrets mentionnés au premier alinéa de l'article L. 1511-4. »*

Par son courrier daté du 9 août 2016 (*pièce jointe n°2*), le secrétaire d'État chargé des transports a fixé lui-même la date de mise en service définitive au "mois de janvier 2013" de sorte que, en l'absence de date précise, la publication du bilan des résultats économiques et sociaux devait intervenir le 1er février 2018 au plus tard en application des dispositions de l'article L.1511-6 du Code des transports.

Le courrier de la vice-présidente du CGEDD daté du 5 février 2018 confirme l'absence d'établissement et de publication du bilan demandé dans le délai légal fixé à cinq ans au plus tard après la mise en service de l'infrastructure.

## **II) Discussion.**

### **II.1) Sur la qualité des requérants leur donnant intérêt à agir.**

La réalisation du bilan des résultats économiques et sociaux et sa publication prévues aux articles L.1511-6 et R.1511-10 du code des transports créent l'intérêt à agir de chaque citoyen qui doit pouvoir prendre connaissance du bilan des résultats économiques et sociaux pour des infrastructures « réalisées avec le concours de financements publics » dans le délai fixé par la loi.

L'intérêt à agir des requérants trouve sa source dans l'application des dispositions des articles 14 et 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen :

*Art. 14. « Tous les Citoyens ont le droit de constater, par eux-mêmes ou par leurs représentants, la nécessité de la contribution publique, de la consentir librement, d'en suivre l'emploi, et d'en déterminer la quotité, l'assiette, le recouvrement et la durée. »*

*Art. 15. « La Société a le droit de demander compte à tout Agent public de son administration. »*

Les dispositions des articles L.1511-6 et R.1511-10 du code des transports ne font que qu'appliquer et réglementer ce droit fondamental.

La protection de ce droit fondamental crée l'obligation pour l'État de réaliser et rendre public le bilan des résultats économiques et sociaux des infrastructures subventionnées.

Au surplus, le secrétaire d'État en charge des transports, dans son courrier daté du 9 août 2016 (*pièce jointe n°2*), a lui-même considéré légitime et s'inscrivant dans le cadre légal, la demande des requérants, de publication du bilan des résultats économiques et sociaux.

Dans sa décision du 4 octobre 2017 n°403357, le Conseil d'État a reconnu l'intérêt à agir des requérants en considérant : « ... si le refus de réaliser et de rendre public à l'expiration du délai prévu par l'article L.1511-6 du code des transports le bilan des résultats économiques et sociaux d'un grand projet d'infrastructure constitue, eu égard à l'objet des ces dispositions, **une décision susceptible de recours qui peut être contestée par toute personne devant le juge de l'excès de pouvoir**, un tel refus ne représente pas un caractère réglementaire ; ... »

L'intérêt à agir des requérants et leur demande d'annulation du refus de la réalisation du bilan et de sa publication prévue par le Code des transports est donc de droit.

### **II.2) Sur l'existence des documents et informations demandées.**

Les requérants ont rapporté la preuve que les informations et les résultats économiques et sociaux sont bien disponibles mais ne sont pas publiés malgré les dispositions des articles L.1511-6 et R.1511-10 du code des transports.

Cette disponibilité est établie par la publication aux pages 9 et 35 du rapport financier de SNCF Réseau au 30 juin 2016 (*pièce jointe n°4*). Des informations partielles des résultats économiques et sociaux y sont reprises et ont obligatoirement servi de base à la demande de l'État français de reprise de l'activité de TP Ferro (cessionnaire en faillite de la section "Perpignan-Figueras") par SNCF Réseau :

#### 1.4.4 Projet Perpignan Figueras

En 2004, un contrat de concession a été attribué à la société TP Ferro (détenue par Eiffage et Dragados) dont l'objet était la construction et l'exploitation d'une ligne à grande vitesse internationale, à trafic mixte (passagers et fret), d'une longueur de 44 km, entre Perpignan et Figueras. Suite à un trafic réel très inférieur aux prévisions (15% du trafic passagers prévu et 8% du trafic fret), la société concessionnaire a été placée en redressement judiciaire. La liquidation de la société devrait être prononcée à l'automne.

Les États français et espagnol, concédants de la ligne, ont demandé à SNCF Réseau et ADIF (son homologue espagnol) de reprendre l'exploitation de la ligne en régie, d'ici la fin de l'année 2016, via la constitution d'une société filiale ad hoc. Afin de conserver l'agrément de sécurité actuellement en vigueur, la filiale commune devra, dans un premier temps en tous cas, conserver une organisation (ressources humaines, modalités exploitation, etc.) identique à celle de TP Ferro.

#### 3.4 PROJET PERPIGNAN-FIGUERAS

Suites aux difficultés d'exploitation rencontrées depuis 2013 par la société concessionnaire TP Ferro, chargée en 1995 de la construction et de l'exploitation d'une ligne ferroviaire entre la France et l'Espagne (la section internationale), et à la procédure d'insolvabilité ouverte le 1<sup>er</sup> septembre 2015 par le tribunal de commerce de Gerone (Espagne), la liquidation judiciaire de la société TP Ferro pourrait être prononcée rapidement, tout en autorisant la poursuite de l'activité de la société concessionnaire jusqu'à la reprise de l'exploitation de la section internationale dans les conditions déterminées par la République française et le Royaume d'Espagne.

La République française et le Royaume d'Espagne souhaitant assurer la continuité des circulations ferroviaires entre la France et l'Espagne, ont demandé à Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) et SNCF Réseau d'entamer un processus à l'issue duquel, l'exploitation et la maintenance de la section internationale seront confiées à titre transitoire par les États aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires espagnol et français, qui constitueront à cet effet une société commune de droit espagnol. La reprise de l'exploitation et de l'entretien de la ligne devrait être réalisée au plus tard 4 mois après le prononcé de la liquidation, qui pourrait intervenir début octobre 2016.

Les statuts et pacte d'actionnaires sont en cours de rédaction, et le marché de service, qui liera les États concédants avec la future filiale commune, est en cours de négociation.

[https://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/\\_Mediatheque/rapports-annuels/Rapport\\_financier\\_au\\_30\\_juin\\_2016.pdf](https://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/_Mediatheque/rapports-annuels/Rapport_financier_au_30_juin_2016.pdf)

La reprise par l'EPIC SNCF Réseau de l'activité déficitaire de la section Perpignan-Figueras, à la demande expresse de l'État français et de l'État espagnol, justifie à elle seule la publication du bilan des résultats économiques et sociaux. Cette infrastructure a été subventionnée à hauteur de 58 % selon les déclarations publiées sur le site du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (640 millions d'euros / 1 100 millions d'euros) (*pièce jointe n°5*).

Le refus de la réalisation et la publication du bilan économique et social imposé par l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieur (LOTI) codifié aux articles L.1511-6, R.1511-8 et R.1511-10 du code des transports, pour l'infrastructure ferroviaire dite "Perpignan-Figueras", est donc entaché d'illégalité.

### II.3) Sur l'engagement de rendre public le bilan.

Le secrétaire d'État chargé des transports s'est engagé à rendre public le bilan des résultats économiques et sociaux demandé par les requérants par courrier daté du 9 août 2016 (*pièce jointe n°2*).

Cet engagement écrit crée pour l'État l'obligation de rendre public le bilan des résultats économiques et sociaux.

Dans le cas de l'espèce, l'engagement du secrétaire d'État en charge des transports de publier le bilan demandé est échu. Il est opposable à Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire et à Madame la Ministre chargée des transports.

Rien ne s'oppose à la publication du bilan des résultats économiques et sociaux dont des éléments partiels sont publiés dans le rapport financier au 30 juin 2016 de SNCF Réseau. L'État est donc parfaitement conscient de son engagement et du délai dont il disposait pour rendre public le bilan des résultats économiques et sociaux.

C'est donc de façon délibérée que Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire et Madame la Ministre chargée des transports ont choisi de ne pas publier le bilan des résultats économiques et sociaux en méconnaissance de l'obligation légale et de l'engagement de leur prédécesseur secrétaire d'État chargé des transports.

#### **II.4) Sur les documents détenus par le Ministre et nécessaires à l'instruction**

Les requérants soutiennent que la date de mise en service de la section ferroviaire en question doit être fixée à la date de l'inauguration de l'infrastructure le 27 janvier 2011 comme cela est établi par le discours inaugural prononcé à cette date par Monsieur Thierry Mariani en sa qualité de secrétaire d'État chargé des transports (*pièce jointe n°6*).

En réponse devant le Conseil d'État, le 17 janvier 2017, la Ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer a contesté cette date et a produit le contrat de concession (*pièce jointe n°7*) faisant état d'un échéancier pour le paiement de la subvention par les États, soit 54 millions d'euros par semestre, le dernier versement devant intervenir un mois après la mise en service de la section internationale :

<p>14.4 Les Concedants versent au Concessionnaire une subvention forfaitaire d'un montant de 540 (cinq cent quarante) millions d'euros valeur de janvier 2003, réduite du montant des subventions perçues au titre de l'article 14.3 dans les conditions suivantes. Lors de chaque appel de fonds, le montant théorique en euros courants de l'échéance calculé conformément aux articles 14.4.1 à 14.4.5, est réduit du montant en euros courants des subventions perçues au titre de l'article 14.3 par le Concessionnaire depuis le précédent appel de fonds.</p> <p>14.4.1 Ces subventions sont liquidées dans les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un premier versement, un mois après l'entrée en vigueur du contrat, de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003 ;</li><li>• Huit versements semestriels de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003, le premier intervenant, sous réserve des conditions prévues au 14.1 ci-dessus, six mois après le versement de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003 prévu ci-dessus, liés à la réalisation d'Evènements Clés tels que prévus à l'Annexe 6 ;</li><li>• Un dernier versement de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003 intervenant un mois après la date de Mise en Service de la Section Internationale.</li></ul>
---

**C'est donc bien la date de ce dernier versement qui fixe la date faisant courir le délai de cinq années au plus pour établir et publier le bilan des résultats économiques et sociaux.**

Il est nécessaire de demander à Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire et à Madame la Ministre chargée des transports de produire la preuve de la date du dernier versement de 54 millions d'euros soldant la subvention forfaitaire due par les États concedants à la société TP Ferro Concessionnaire au titre de l'article 14.4.1 du contrat de concession.

En tout état de cause, le secrétaire d'État chargé des transports en fonction en 2016 a reconnu que la mise en service remonte de toute façon à plus de cinq ans. Il en résulte l'obligation de publier le bilan des résultats économiques et sociaux prévus aux articles L.1511-6 et R.1511-10 du code des transports.

**Le dossier est donc en état d'être jugé.**

### **III) Sur l'injonction**

Dans les circonstances de l'espèce, il convient, en application des articles L.911-1 et suivants du code de justice administrative, d'enjoindre à Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire et à Madame la Ministre chargée des transports de publier le bilan demandé des résultats économiques et sociaux de la section dite « Perpignan-Figueras », dans un délai de sept jours, sous astreinte de 100 euros (cent euros) par jour de retard.

### **IV) Sur l'article L. 761-1 du code de justice administrative**

Les requérants ont dû exposer des frais irrépétibles en copies, courriers, déplacements et documentation sur l'établissement des faits.

Il serait inéquitable qu'ils supportent ces frais et il est donc demandé la mise à la charge de l'État de la somme de 1 000 euros (mille euros) sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

## Par ces motifs

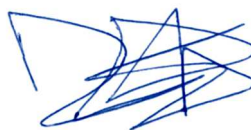
et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin même d'office,

### Plaise au Tribunal administratif :

- Annuler la décision écrite de rejet du 9 août 2016 par laquelle Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports a refusé l'établissement et la publication du bilan des résultats économiques et sociaux de l'infrastructure ferroviaire dite "Perpignan-Figueras" ;
- Enjoindre à Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire et à Madame la Ministre chargée des transports de faire réaliser et de publier ce bilan des résultats économiques et sociaux de la section ferroviaire Perpignan-Figueras dans un délai de sept jours et sous astreinte de 100 euros par jour de retard.
- Mettre à la charge de l'État la somme de 1 000 euros (mille euros) au titre des frais irrépétibles sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Fait, le 20 février 2018, en 5 exemplaires originaux

Daniel Ibanez



Françoise Verchère



Raymond Avrillier





## Pièce N°1

Verchère  
chemin du Ruisseau  
38100 Bouguenais

Raymond Avriillier  
44 b avenue Jeanne d'Arc  
38100 Grenoble

Daniel Ibanez  
La Ville  
73800 Les Mollettes

**Monsieur Nicolas HULOT**  
**Ministre de la transition écologique**  
**Président du CGEDD**  
**Hôtel de Roquelaure**  
**246, boulevard Saint-Germain**  
**75007 PARIS**

**Madame Anne-Marie LEVRAUT**  
**Vice-présidente du CGEDD**

**Monsieur Pierre-Alain ROCHE**  
**Président de la section Mobilités et**  
**Transports du CGEDD**

*Courrier RAR par précaution.*

Le 10 janvier 2018

Monsieur le Ministre d'État, Madame la Vice-présidente, Monsieur le Président de section,

Nous avons saisi Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports d'une demande de publication du bilan LOTI du projet dit "Perpignan-Figueras" inauguré le 27 janvier 2011 par Monsieur Thierry Mariani.

Par un courrier daté du 9 août 2016, Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports répondait que l'infrastructure a fait l'objet d'une "mise en service définitive en janvier 2013" sans en préciser la date exacte.

Il s'engageait conformément à la loi, à ce que soit publié le bilan LOTI d'ici 2018 :

Concernant la ligne à grande vitesse (LGV) Perpignan-Figueras, en raison du nouveau calendrier de réalisation de la LGV Barcelone-Figueras décidé par l'Espagne, la mise en service de la section internationale s'est déroulée en deux étapes : une mise en service partielle en décembre 2010 et une mise en service définitive en janvier 2013. Dès lors, le bilan LOTI sera mis à disposition d'ici 2018 au plus tard, ce qui permettra de disposer du recul nécessaire pour conduire un tel exercice.

Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports prenait le même engagement par courrier adressé à Monsieur le Député Bertrand Pancher.

Sans date précise sur la mise en service en janvier 2013, le délai de publication du bilan des résultats socio-économiques est au plus tard le 31 janvier 2018 conformément à aux dispositions des articles L.1511-6 et R.1511-8 du code des transports qui fixent à cinq ans au plus tard le délai d'établissement de ce bilan socio-économique et sa publication.

Conformément à l'engagement de Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports et aux dispositions du code des transports, nous vous prions en conséquence de publier et de nous transmettre le bilan des résultats économiques et sociaux établi par le maître d'ouvrage, du projet dit "Perpignan-Figueras", le 31 janvier 2018 au plus tard.


Nous vous remercions de bien vouloir nous faire parvenir le document demandé, conformément aux dispositions du Livre III du Code des relations entre le public et l'administration sur la communication des documents administratifs, par courriel et sous format électronique à l'adresse électronique [daniel.libanez@framex.org](mailto:daniel.libanez@framex.org) lorsque ces documents existent ainsi, sinon en copie papier.

Dans l'attente de cette communication, nous vous prions, Monsieur le Ministre, Madame la Vice-présidente, Monsieur le Président de section, de recevoir l'expression de notre meilleure considération accompagnée de nos vœux les meilleurs pour cette nouvelle année.

Françoise Verchère

Daniel Ibanez

Raymond Avriillier



## Pièce N°2



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,  
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

*Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,  
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le

09 AOÛT 2016

Référence : BDC/CCY/D/16014317/ML

Monsieur,

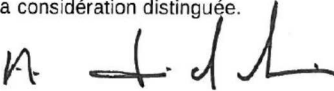
Vous avez bien voulu appeler mon attention sur le processus de concertation et de décision des grands projets d'infrastructures et vous demandez notamment, dans ce cadre, la transmission de documents d'information sur les grands projets de l'A65 « Pau-Langon » et de la liaison ferroviaire dite « Perpignan-Figueras ».

Je vous confirme que le code des transports prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux, dits « bilans LOTI », trois à cinq ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport.

Concernant la section Langon-Pau de l'autoroute A65, la société concessionnaire A'LIENOR a ainsi engagé les études en 2014. Des échanges ont eu lieu durant l'année 2015 avec les services de l'Etat et les acteurs du territoire, qui ont conduit à la commande de compléments d'études, notamment sur les protocoles de suivi environnementaux ainsi que sur les impacts du projet sur l'économie, le tourisme et l'aménagement du territoire. A'LIENOR a transmis les bilans LOTI socio-économique et environnementaux ainsi complétés en juin. Ils seront soumis, en application des dispositions du code des transports, à l'avis du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Ce calendrier devrait permettre de rendre public le bilan LOTI et l'avis de CGEDD d'ici la fin de l'année 2016.

Concernant la ligne à grande vitesse (LGV) Perpignan-Figueras, en raison du nouveau calendrier de réalisation de la LGV Barcelone-Figueras décidé par l'Espagne, la mise en service de la section internationale s'est déroulée en deux étapes : une mise en service partielle en décembre 2010 et une mise en service définitive en janvier 2013. Dès lors, le bilan LOTI sera mis à disposition d'ici 2018 au plus tard, ce qui permettra de disposer du recul nécessaire pour conduire un tel exercice.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.



Alain VIDALIES



Monsieur Daniel IBANEZ  
La Ville  
73800 LES MOLLETES

244, boulevard Saint Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

## Pièce N°3



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Conseil général de l'environnement  
et du développement durable*

Paris, le **5 FEV. 2018**

*La vice-présidente*

Monsieur,

Je fais suite à votre courrier daté du 10 janvier 2018 relatif au bilan LOTI du projet Perpignan-Figueras.

L'article R. 1511-8 du code des transports dispose que le bilan ex post des grands projets d'infrastructures de transports ayant été réalisés avec le concours de financements publics, est établi par le maître d'ouvrage et l'article R. 1511-8 du code des transports précise que ce bilan est soumis à l'avis du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

A ce jour, le CGEDD n'a pas été saisi pour avis sur le bilan du projet Perpignan-Figueras.

Je vous prie de croire, Monsieur, à mes sentiments les meilleurs.

Anne-Marie LEVRAUT

Monsieur Daniel IBANEZ  
La Ville  
73800 Les Mollettes



CGEDD - Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex - tél. +33 (0)1 40 81 21 22 - [www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

SNCF RÉSEAU

RAPPORT  
FINANCIER  
SEMESTRIEL  
2016

### 1.3 CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS

En millions d'euros	1 <sup>er</sup> semestre 2016	1 <sup>er</sup> semestre 2015	Évolution	
Chiffre d'affaires	3 179	3 301	-122	-4%
Marge opérationnelle	855	1 047	-192	-18%
Résultat opérationnel	441	469	-28	-7%
Résultat financier	-603	-598	-5	-1%
Résultat avant impôts	-167	-129	-38	-30%
Investissements	2 387	3 273	-886	-27%
Dette financière nette en fin de période valeur de remboursement - hors ICNE *	40 798	39 311	1 487	+4%
Effectifs moyens en ETP**	53 747	53 653	94	0%

\*Intérêts courus non échus

\*\* Effectifs équivalent temps plein

La mise en place de la réforme ferroviaire au 1<sup>er</sup> juillet 2015 venant perturber la comparabilité des exercices, les données financières sont présentées sous la forme de données pro forma comme si la réforme avait produit ses effets au 1<sup>er</sup> janvier 2015. Pour plus d'information voir le paragraphe « 2.1.1 comparabilité des comptes » ci-après.

#### 1.4 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

##### 1.4.1 Mise en service de la LGV Est, deuxième phase

La mise en service de la LGV EE 2<sup>e</sup> phase a été réalisée en date du 03/07/2016 pour un montant total d'actifs immobilisés de 1,9 Md€ et un montant de subvention de 1,2 Md€ (Cf. § 2.3.3)

##### 1.4.2 Transferts d'actifs

Les transferts complémentaires au titre de l'article 29 de la loi du 4 août 2014 seront mis en œuvre en juillet 2016, avec une date d'effet au 1<sup>er</sup> janvier 2016, pour un montant total de 19,3 M€. Ces transferts ont été approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 28 avril 2016 et ont fait l'objet d'un avenant à la convention de transfert initiale, signé en date du 23 mai 2016 par les Présidents de SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Les transferts portent sur des terrains et bâtiments, des postes d'aiguillage et autres installations techniques, des quais voyageurs, des actifs immatériels (noms de domaine, marques) ainsi que des logiciels.

Au 1<sup>er</sup> juillet 2016, seront mis en œuvre, pour un montant de 50 M€, les transferts au titre de l'art. 31-2 de la loi du 4 août 2014, approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 8 décembre 2015. Ces transferts ont reçu un avis favorable de l'ARAFER le 25 mai 2016. Les actifs concernés sont des stations-service, des cours marchandises, des installations techniques embranchées et d'autres installations de services (voies de garage, voies RFN...).

##### 1.4.3 Contrôle fiscal

Le contrôle fiscal engagé fin juillet 2015 a pris fin par une réunion de synthèse qui s'est tenue le 11/07/2016.

Plusieurs chefs de redressement ont été présentés dont la requalification en subvention d'équilibre des redevances d'accès TER (hors Île-de-France) versées par l'Etat pour le compte des régions concernées. Ce chef de redressement est rejeté par SNCF Réseau. Aucune provision n'a en conséquence été comptabilisée dans les comptes semestriels 2016 à ce titre et SNCF Réseau a maintenu ces éléments en chiffre d'affaires dans sa trajectoire financière. La confirmation de ce redressement aurait un impact majeur sur la valorisation des actifs.

#### 1.4.4 Projet Perpignan Figueras

En 2004, un contrat de concession a été attribué à la société TP Ferro (détenue par Eiffage et Dragados) dont l'objet était la construction et l'exploitation d'une ligne à grande vitesse internationale, à trafic mixte (passagers et fret), d'une longueur de 44 km, entre Perpignan et Figueras. Suite à un trafic réel très inférieur aux prévisions (15% du trafic passagers prévu et 8% du trafic fret), la société concessionnaire a été placée en redressement judiciaire. La liquidation de la société devrait être prononcée à l'automne.

Les États français et espagnol, concédants de la ligne, ont demandé à SNCF Réseau et ADIF (son homologue espagnol) de reprendre l'exploitation de la ligne en régie, d'ici la fin de l'année 2016, via la constitution d'une société filiale ad hoc. Afin de conserver l'agrément de sécurité actuellement en vigueur, la filiale commune devra, dans un premier temps en tous cas, conserver une organisation (ressources humaines, modalités exploitation, etc.) identique à celle de TP Ferro.

#### 1.4.5 Renouvellement du certificat de sécurité

L'agrément de SNCF a été renouvelé par l'EPSF pour une durée de 5 ans à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2016.

## 2. RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

### 2.1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS SEMESTRIELS 2016

En millions d'euros	1 <sup>er</sup> semestre 2016	1 <sup>er</sup> semestre 2015	Évolution	
Redevance d'infrastructure	2 843	2 937	-94	-3%
Compensation tarifaire	46	38	8	+21%
Autres produits	289	326	-36	-11%
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>3 179</b>	<b>3 301</b>	<b>-122</b>	<b>-4%</b>
Achats et charges externes nets	-1 006	-894	-112	+13%
Charges de personnel nettes	-1 193	-1 226	33	-3%
Impôts et taxes	-125	-135	9	-7%
<b>MARGE OPÉRATIONNELLE</b>	<b>855</b>	<b>1 047</b>	<b>-192</b>	<b>-18%</b>
MARGE OPÉRATIONNELLE / CHIFFRE D'AFFAIRES	27%	32%		
Dotation aux amortissements	-405	-590	185	-31%
Variation des provisions hors immobilisations	-28	-11	-17	Na
Résultat de cessions d'actifs	14	24	-10	-42%
<b>RÉSULTAT OPÉRATIONNEL</b>	<b>436</b>	<b>469</b>	<b>-34</b>	<b>-7%</b>
<b>RÉSULTAT FINANCIER</b>	<b>-603</b>	<b>-598</b>	<b>-5</b>	<b>-1%</b>
<b>RÉSULTAT AVANT IMPÔTS</b>	<b>-167</b>	<b>-129</b>	<b>-38</b>	<b>-30%</b>
RÉSULTAT AVANT IMPÔTS / CHIFFRE D'AFFAIRES	-5%	-4%		

#### 2.1.1 Comparabilité des comptes

La mise en œuvre de la réforme ferroviaire au 1<sup>er</sup> juillet 2015 a nécessité une présentation pro forma du compte de résultat du premier semestre 2015 pour assurer la comparabilité de l'activité économique de l'entreprise entre 2015 et 2016.

On rappelle que le compte de résultat intègre l'impact de la dépréciation de 9,6 Md€ constatée au 31 décembre 2015 sur la dotation aux amortissements du semestre (soit -180 M€).

#### 2.1.2 Le chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires s'inscrit en baisse de -122 M€ (-4%) par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2015, sous l'effet principalement de la réduction importante des trafics à hauteur de -15 millions de trains-km (soit -6%) entre les deux semestres. Il en résulte une

La mise en œuvre des transferts au titre de l'art. 31-2 présentés en Conseil d'administration du 08/12/2015 sera réalisée au 01/07/2016. Ces transferts ont reçu un avis favorable de l'ARAFER le 25/05/2016. Le montant de ces transferts s'élève à 50 M€. Les actifs concernés sont des stations services, des cours de marchandises, des ITE et d'autres installations de services (voies de garage, voies RFN...).

### 3.3 CONTRÔLE FISCAL

Le contrôle fiscal engagé fin juillet 2015 a pris fin par une réunion de synthèse qui s'est tenue le 11/07/2016. Plusieurs chefs de redressement ont été présentés dont la requalification en subvention d'équilibre des redevances d'accès TER (hors Île-de-France) versées par l'État pour le compte des régions concernées. Ce chef de redressement est rejeté par SNCF Réseau. Aucune provision n'a en conséquence été comptabilisée dans les comptes semestriels 2016 à ce titre et SNCF Réseau a maintenu ces éléments en chiffre d'affaires dans sa trajectoire financière. La confirmation de ce redressement aurait un impact majeur sur la valorisation des actifs.

### 3.4 PROJET PERPIGNAN-FIGUERAS

Suites aux difficultés d'exploitation rencontrées depuis 2013 par la société concessionnaire TP Ferro, chargée en 1995 de la construction et de l'exploitation d'une ligne ferroviaire entre la France et l'Espagne (la section internationale), et à la procédure d'insolvabilité ouverte le 1<sup>er</sup> septembre 2015 par le tribunal de commerce de Gerone (Espagne), la liquidation judiciaire de la société TP Ferro pourrait être prononcée rapidement, tout en autorisant la poursuite de l'activité de la société concessionnaire jusqu'à la reprise de l'exploitation de la section internationale dans les conditions déterminées par la République française et le Royaume d'Espagne.

La République française et le Royaume d'Espagne souhaitent assurer la continuité des circulations ferroviaires entre la France et l'Espagne, ont demandé à l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) et SNCF Réseau d'entamer un processus à l'issue duquel, l'exploitation et la maintenance de la section internationale seront confiées à titre transitoire par les États aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires espagnol et français, qui constitueront à cet effet une société commune de droit espagnol. La reprise de l'exploitation et de l'entretien de la ligne devrait être réalisée au plus tard 4 mois après le prononcé de la liquidation, qui pourrait intervenir début octobre 2016.

Les statuts et pacte d'actionnaires sont en cours de rédaction, et le marché de service, qui liera les États concédants avec la future filiale commune, est en cours de négociation.

## 4. MARGE OPÉRATIONNELLE

### 4.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations. Ces redevances d'infrastructures se décomposent principalement en :

- redevances d'accès ;
- redevances de réservation ;
- redevances de circulation ;
- redevances d'accès en gare (redevance quai) ;
- redevances d'utilisation des installations de traction électrique comprenant la redevance pour l'usage des installations de traction électrique (RCE) et la redevance de transport et de distribution de l'électricité (RCTE).

À ces redevances d'infrastructures s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'État pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires car analysées comme des compléments de tarifs.

Les autres produits se composent essentiellement, de prestations d'études, de produits locatifs et de ventes de matières.

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

En millions d'euros	1 <sup>er</sup> semestre 2016	1 <sup>er</sup> semestre 2015 retraité	Variation
Redevance d'accès	992	990	2
Redevance réservation	995	1 039	-44
Redevance circulation	664	706	-42
Redevance quai	53	50	3
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité *	116	134	-17
Autres recettes	23	22	2
<b>Redevances d'infrastructure</b>	<b>2 843</b>	<b>2 940</b>	<b>-97</b>
Compensation FRET	46	38	8
Autres produits	289	81	209
<b>Total Chiffre d'affaires</b>	<b>3 179</b>	<b>3 059</b>	<b>120</b>

\* dont redevance de transport d'électricité : 77 M€

Est comptabilisée en chiffre d'affaires la quote-part de 50% à fin juin de la compensation fret 2016, soit 46 M€.

### 4.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

En millions d'euros	1 <sup>er</sup> semestre 2016	1 <sup>er</sup> semestre 2015 retraité	Variation
Rémunération de la gestion déléguée	-	-1 572	1 572
Transport électricité et Moyen de traction	-168	-83	-85
Entretien et maintenance	-243	-38	-205
Honoraires et prestations informatiques	-131	-98	-33
Patrimoine	-269	-23	-246
Autres achats et charges externes	-206	-8	-198
<b>Achats et charges externes</b>	<b>-1 016</b>	<b>-1 822</b>	<b>806</b>

**Rémunération de la gestion déléguée jusqu'au 30 juin 2015**  
Préalablement à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la SNCF assurait trois grandes missions pour le compte de SNCF Réseau et à ce titre facturait SNCF Réseau :

- l'établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires sur le réseau, dit « graphique de circulation » ;
- la gestion des systèmes de régulation et de sécurité et la gestion opérationnelle des circulations ;
- la surveillance, l'entretien régulier, les réparations, dépannages et autres mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et de l'ensemble des installations techniques.

# Pièce N°5

PRESSE | PROFESSIONNELS | ASSOCIATIONS

RECHERCHER



## MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Ministère | Conseil et expertise | Actualités | Salle de lecture | Concours et écoles | Politique de l'accessibilité | Consultations publiques

ÉNERGIE, AIR ET CLIMAT

EAU ET BIODIVERSITÉ

PRÉVENTION DES RISQUES

DÉVELOPPEMENT DURABLE

TRANSPORTS

BÂTIMENT ET VILLE DURABLES

MER ET LITTORAL

### TRANSPORTS

#### Présentation de la ligne ferroviaire internationale entre Perpignan et Figueras

1er juin 2007 (mis à jour le 10 mars 2011) - TRANSPORTS



La ligne à grande vitesse (LGV) Perpignan-Figueras s'inscrit dans le cadre du projet prioritaire n°3 "Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe" du réseau transeuropéen de transports, défini par l'Union européenne.

#### Historique du projet

Le projet de LGV Paris-Barcelone a été initialisé il y a 15 ans, par l'accord de Madrid conclu en 1995 entre la France et l'Espagne. Dès la conclusion du contrat de concession, les premiers travaux ont débutés en novembre 2004 et se sont achevés en février 2009.

La mise en service commerciale de la ligne Perpignan-Figueras a eu lieu le 19 décembre 2010.

#### Caractéristiques de la ligne Perpignan - Figueras

Le nouveau tronçon Perpignan - Figueras est une ligne à grande vitesse à double voies conforme aux standards européens d'écartement d'une longueur de 44,4 kilomètres, comprenant 24,6 km coté français et 19,8 km coté espagnol.

Il s'agit d'une ligne mixte permettant de faire circuler des trains de fret entre 100 et 120 km/h et des trains de voyageurs à une vitesse d'au moins 300km/h.

Le tunnel du Perthus, dont le percement s'est achevé fin 2007, permet pour la première fois de franchir les Pyrénées à grande vitesse. Il s'agit d'un tunnel bitube long de 8,3 km, dont 7,3 km situé en France et 1,0 km en Espagne.

Les temps de parcours :

Perpignan - Figueras : 23 minutes

Paris - Barcelone en 2010 : 8h40

Paris - Barcelone en 2011 : 7h25

Paris - Barcelone en 2012 : 5h40

#### Carte du projet



#### Financement du projet

**Le coût total de cet important projet ferroviaire est de 1 100 M€.** Le concessionnaire perçoit le financement, d'une part, des péages d'infrastructure auprès des entreprises ferroviaires empruntant la ligne nouvelle et, d'autre part, une subvention d'équilibre versée par les concédants, les Etats français et espagnol.

**La subvention d'équilibre s'élève à 640 M€**, répartis à parts égales entre les deux Etats et avec une contribution de 160 M€ de l'Union européenne.

#### Le projet en détail

Type de transport : voyageurs TGV et fret dans le cadre d'une concession.

#### Calendrier des réalisations

Description des travaux	Distance couverte	Mise en service	Coût
Ligne à double voie	44,4 km	Février 2009	1 milliard (dont 540 millions des concours publics français et espagnol)
Un tunnel transfrontalier bitube (tunnel du Perthus)	8,3 km		

#### Temps de parcours

Perpignan-Barcelone	50 mn
Montpellier-Barcelone	2h10
Paris-Barcelone	5h30



## Pièce N°6

# Déclaration de M. Thierry Mariani, secrétaire d'Etat chargé des transports, sur la mise en service de la ligne ferroviaire Perpignan - Figueras et les relations ferroviaires entre la France et l'Espagne, à Perpignan le 27 janvier 2011.

**Personnalité, fonction :** MARIANI Thierry.

FRANCE. Secrétaire d'Etat aux transports

**Circonstances :** Inauguration de la ligne ferroviaire Figueras - Perpignan, à Perpignan (Pyrénées-Orientales) le 27 janvier 2011

Monsieur le Ministre,  
Messieurs les secrétaires d'Etat,  
Monsieur l'Ambassadeur,  
Madame et Monsieur les Consuls,  
Monsieur le Préfet,  
Madame et Messieurs les parlementaires,  
Monsieur le Président du Conseil Régional,  
Madame la Présidente du Conseil Général,  
Mesdames et Messieurs les conseillers généraux,  
Monsieur le Maire de Perpignan,  
Monsieur le Président du gouvernement de la Communauté autonome de Catalogne,  
Monsieur le Délégué du gouvernement en Catalogne,  
Monsieur le représentant de la Commission européenne,  
Mesdames et Messieurs les Maires et les élus,

...

La grande vitesse ferroviaire, c'est une réussite qui est aussi pour nos concitoyens le gage d'une amélioration de leur qualité de vie. Monsieur le Sénateur, cher Jean-Paul ALDUY, je sais que vous partagez mon opinion sur cette question au-delà même de la nouvelle dynamique que cette ligne constitue pour Perpignan.

Cette belle réussite m'incite à remercier tous ceux qui ont contribué au bon déroulement de ce chantier. Dans un contexte où nos économies sont encore fragiles, une telle entreprise témoigne de notre capacité à rassembler nos forces autour de grands projets. Et L'Europe a toujours su se construire grâce à la capacité des Etats à avancer sur des projets concrets, de manière pragmatique et sectorielle. Ce projet ouvre en effet davantage la France sur l'Europe.

Avec l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, ce sont les distances que nous réduisons en rapprochant Barcelone, et au-delà Madrid, de notre pays. En rapprochant les peuples et en stimulant les échanges, nous contribuons à faire de l'Europe une réalité bénéfique et tangible pour nos concitoyens.

**En premier lieu, la mise en service de cette la ligne nouvelle Perpignan-Figueras va révolutionner les relations ferroviaires franco-espagnoles.**

Il s'agit de la première liaison à double voies conformes aux standards européens d'une longueur de 44,4

# Pièce N°7



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Secrétariat général

Paris, le

Direction des affaires juridiques

La ministre 17 JAN. 2017

Sous-direction des affaires juridiques de l'énergie et des transports

à

Bureau des affaires juridiques des infrastructures  
et de l'accessibilité des transports

Monsieur le Président de la section du contentieux  
du Conseil d'État

Nos réf. : CXA-2016-SG/DAJ/AJET/AJET2-00062  
2016 743 AJET2 IV

Vos réf. : instance 403537

Affaire suivie par : Patricia Moalic Dubois - Isabelle Volette  
mail : [isabelle.volette@developpement-durable.gouv.fr](mailto:isabelle.volette@developpement-durable.gouv.fr)  
Tél. : 01 40 81 64 63

**Objet** : Instance n°403537 : M. Daniel Ibanez et autres c/ ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer

**Pièces jointes** : 3

Par courrier du 14 octobre 2016, vous m'avez transmis l'ensemble de la procédure intervenue dans l'instance n° 403537 par laquelle M. Ibanez, Mme Verchère et M. Avrillier demandent l'annulation de la lettre du 9 août 2016 du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche relative à leur demande de communication du bilan des résultats économiques et sociaux du projet de ligne à grande vitesse « Perpignan-Figueras » et l'injonction au secrétaire d'État d'établir et de publier ce document.

J'ai l'honneur de vous faire part des observations suivantes.

## I. RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCEDURE

Le tronçon ferroviaire reliant Perpignan à Figueras est une ligne à grande vitesse de 44,4 km, comprenant 24,6 km côté français et 19,8 km côté espagnol. Ce projet s'inscrit dans le cadre du projet prioritaire Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe.

Ce projet prévoit d'établir des connexions entre d'importantes villes de la péninsule ibérique et de les relier au réseau à grande vitesse français. Ainsi la branche méditerranéenne a notamment pour objet de relier Barcelone, Figueras, Perpignan, Montpellier et Nîmes et de se connecter à la LGV Paris-Lyon-Marseille/ Nîmes déjà existante.

Les temps de parcours prévus sont de 50 minutes entre Perpignan et Barcelone, 2h10 entre Montpellier et Barcelone et 5h30 entre Paris et Barcelone.

403537 - reçu le 18 janvier 2017 à 15:42 (date et heure de métropole)

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

92055 La Défense cedex - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22 - Fax : 33 (0)0 00 00 00 00

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
ÉDITION DES  
DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS  
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15  
[www.journal-officiel.gouv.fr](http://www.journal-officiel.gouv.fr)



Standard ..... 01-40-58-75-00

Renseignements ..... 01-40-58-79-79

Télécopie ..... 01-45-79-17-84

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

CONTRAT DE CONCESSION  
DE LA CONCEPTION, LA CONSTRUCTION,  
L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN  
DE LA SECTION INTERNATIONALE  
ENTRE PERPIGNAN ET FIGUERAS  
D'UNE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE  
A GRANDE VITESSE



Le montant des subventions provenant de l'Union européenne et des organismes publics autres que les Concedants, perçu par le Concessionnaire en vue de la réalisation de l'objet de la Concession, est déduit du montant total des subventions versées au Concessionnaire conformément à l'article 14.4.

- 14.4 Les Concedants versent au Concessionnaire une subvention forfaitaire d'un montant de 540 (cinq cent quarante) millions d'euros valeur de janvier 2003, réduite du montant des subventions perçues au titre de l'article 14.3 dans les conditions suivantes. Lors de chaque appel de fonds, le montant théorique en euros courants de l'échéance calculé conformément aux articles 14.4.1 à 14.4.5, est réduit du montant en euros courants des subventions perçues au titre de l'article 14.3 par le Concessionnaire depuis le précédent appel de fonds.

14.4.1 Ces subventions sont liquidées dans les conditions suivantes :

- Un premier versement, un mois après l'entrée en vigueur du contrat, de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003 ;
- Huit versements semestriels de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003, le premier intervenant, sous réserve des conditions prévues au 14.1 ci-dessus, six mois après le versement de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003 prévu ci-dessus, liés à la réalisation d'Evénements Clés tels que prévus à l'Annexe 6 ;
- Un dernier versement de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003 intervenant un mois après la date de Mise en Service de la Section Internationale.

Le premier paiement a lieu le jour de liquidation de l'échéance. Au plus tard vingt jours ouvrés avant la date prévue pour chacun des paiements suivants, le Concessionnaire présente aux Concedants, par courrier recommandé avec accusé de réception, une attestation garantissant que la poursuite des études et travaux est réalisée dans des conditions permettant de respecter le Calendrier Initial en conservant une cohérence dans l'avancement des travaux qu'ils correspondent ou non à des Evénements Clés, ainsi que la liste des documents justificatifs qu'il tient à la disposition des Concedants pour contrôler sur pièces, et le cas échéant sur place, la validité de cette attestation.

14.4.2 En cas de retard dans la réalisation de l'Evénement Clé, défini comme tel à l'Annexe 6, ou en cas de défaut de présentation de l'attestation prévue ci-dessus, de sa contestation par les Concedants au plus tard 10 (dix) jours ouvrés à compter de sa réception ou de mise en demeure ou de notification dans les conditions de l'article 26 ou en cas de mise en redressement judiciaire du Concessionnaire, l'échéance associée à cet Evénement est retardée d'un délai égal au retard dans la réalisation complète de l'événement associé.

14.4.3 Les Concedants peuvent, nonobstant les dispositions de l'article 14.4.2 ci-dessus, procéder à la liquidation d'une échéance de concours publics en cas de non réalisation de l'Evénement Clé associé sous réserve d'obtenir du Concessionnaire des garanties suffisantes couvrant ladite échéance.

14.4.4 Chacune des échéance prévues à l'article 14.4.1 est actualisée par application du coefficient K défini ci-après :

$$14.4.5 K = 50\% * (TPF_n / TPF_0) + 50\% * (TPE_n / TPE_0)$$

14.4.6 où  $TPF_n$  est l'indice des prix de la construction (TP01) en France du mois prévisionnel de l'échéance tel qu'il ressort de l'article 14.4.1, éventuellement modifié en application des articles 6.3, 23, 24, 27.9, 27.11 et 27.12.

14.4.7  $TPE_n$  est l'indice des prix de la construction en Espagne publié par l'Institut National de la Statistique (INE) du mois prévisionnel de l'échéance tel qu'il ressort de l'article 14.4.1, éventuellement modifié en application des articles 6.3, 23, 24, 27.9, 27.11 et 27.12.

14.4.8  $TPF_0$  est l'indice des prix de la construction (TP01) en France du mois de janvier 2003,

14.4.9  $TPE_0$  est l'indice des prix de la construction en Espagne du mois de janvier 2003, publié par L'institut National de la Statistique (INE).

Dans le cas où l'un des indices sus-mentionnés n'est pas connu au moment de l'appel de fonds par le Concessionnaire, le calcul est effectué au moyen du dernier indice connu et donne lieu à une régularisation à l'occasion de l'appel de fonds suivant ou, s'agissant du dernier de ces appels de fonds, dès que possible.

- 14.4.10 La dernière échéance prévue à l'article 14.4.1 fait l'objet d'une demande tenant compte de la date prévue pour la Mise en Service accompagnée des documents permettant d'apprécier le caractère réaliste de cette date.

- 14.4.11 Les versements des Concedants sont effectués par virement bancaire sur le compte bancaire du Concessionnaire.