



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Agence de financement
des infrastructures de
transport de France



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



la Région
Languedoc
Roussillon



LE GARD
CONSEIL GENERAL



Montpellier
Agglomération



nîmes
métropole

PROGRAMME D'ENSEMBLE DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET DE MONTPELLIER

ACCORD - CADRE

Entre les soussignés :

L'Etat, représenté par le Premier ministre, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, Monsieur François FILLON et le ministre chargé des transports, Monsieur Thierry MARIANI,

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé Arche Nord, Pièce 05-75 - 92055 La Défense Cedex, ci-après dénommée AFITF, représentée par le président de son Conseil d'administration, Monsieur Dominique PERBEN, autorisé pour ce faire par la délibération n° 12-39-03-01 du Conseil d'administration en date du 22 mars 2012,

Réseau ferré de France, établissement public industriel et commercial (EPIC), immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le n° B. 412.280.737 (2002B08113), dont le siège est 92, avenue de France, 75648 PARIS CEDEX 13, représenté par le président de son Conseil d'administration, Monsieur Hubert du MESNIL, autorisé par la délibération du Conseil d'administration en date du 15 mars 2012,

Le Conseil régional de Languedoc-Roussillon, représenté par le président du Conseil régional, Monsieur Christian BOURQUIN, en application de ...,

Le Conseil général du Gard, représenté par le président du Conseil général, Monsieur Damien ALARY, en application de ...,

La Communauté d'agglomération de Montpellier, représentée par le président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jean-Pierre MOURE, en application de ...,

La Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole, représentée par le président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jean-Paul FOURNIER, en application de ...,

Visas

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 *portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire,*

Vu la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 *relative à la sécurité et au développement des transports,*

Vu la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation *relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement,*

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 *relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France,*

Vu le décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004 modifié *relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France,*

Vu le décret du 16 mars 2005 *déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires au contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier,*

Vu le décret n°2006-1534 du 6 décembre 2006 *pris pour l'application des articles 1er, 1er-1 et 1er-2 de la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,*

Vu le protocole d'intention préalable à la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier du 17 juin 2008,

Vu la décision du Conseil d'administration de Réseau ferré de France sur la poursuite des études relatives à la ligne nouvelle Montpellier–Perpignan du 26 novembre 2009,

Vu l'accord de financement pour la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier dans le cadre d'un contrat de partenariat du 2 décembre 2009,

Vu le protocole d'étape pour la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier dans le cadre d'un contrat de partenariat du 7 février 2011,

Préambule

La loi du 3 août 2009 *de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement* prévoit que le développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse sera accéléré avec pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Île-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

Le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier participe pleinement de cette ambition de voir se concrétiser une politique durable des transports aux échelles régionales, nationales et européennes. Il figure, à ce titre, dans la loi *de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement*, au sein du programme prévisionnel de 2 000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020.

Maillon essentiel du projet prioritaire n°3 des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T) définis par l'Union européenne, il répondra au besoin de capacité sur la section entre Nîmes et Montpellier tout en apportant un gain de 20 minutes pour les trains à grande vitesse reliant directement la gare nouvelle de Montpellier-Odysseum depuis la LGV Méditerranée. Il participe à la construction progressive de la continuité de la circulation à grande vitesse entre Paris, Nîmes, Montpellier, Perpignan, Barcelone et au-delà, et contribue à la résorption des goulets d'étranglement sur les grands axes de transport.

Au niveau régional, la volonté de la Région Languedoc-Roussillon et de ses partenaires pour le développement du transport régional, du report modal de l'intermodalité voyageurs et de la grande vitesse ferroviaire vise à promouvoir l'usage des modes alternatifs à la route, en cohérence avec l'engagement de la collectivité sur l'ensemble des actions permettant un développement durable de son territoire et en complémentarité avec les autres autorités organisatrices.

Les échanges toujours plus nombreux entre Nîmes et Montpellier et les politiques ambitieuses de développement urbain de ces deux agglomérations, en réponse à une croissance démographique des plus dynamiques de France, conduisent à promouvoir les infrastructures nécessaires au développement de leurs espaces comme à leur rayonnement.

La vocation mixte de la ligne, favorisant le report modal des marchandises de la route vers le fer tout en évitant les centres-villes, servira les objectifs de protection de l'environnement, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants, prioritaires dans la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Parmi le programme de 2 000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020, le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, dont le débat public s'est terminé le 3 juillet 2009 après une large participation de l'ensemble des acteurs du territoire, poursuivra du côté français cette ambition collective.

A la suite de ce débat public, le Conseil d'administration de Réseau ferré de France a décidé, le 26 novembre 2009, de poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales en permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du contournement de Nîmes et de Montpellier, et en engageant les études et concertations nécessaires à la construction d'une nouvelle gare pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel.

Il s'agit de réaliser simultanément un doublet de lignes, la ligne existante et la ligne nouvelle, et un doublet de gares, à la fois pour Montpellier (Saint Roch et Odysseum) et pour Nîmes (gare centrale et Manduel) permettant de répondre aux besoins de circulation de trains à grande vitesse, des autres trains de voyageurs et de fret et de desserte renforcée des deux agglomérations, selon la volonté des autorités régionale, départementales et des agglomérations, notamment l'augmentation d'au moins 30% des circulations trains régionaux en heure de pointe entre Nîmes et Montpellier et la réduction des circulations fret dans les centres villes.

*
* *
*

Le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier consiste en la réalisation d'un tronçon de ligne nouvelle mixte de 61 km de Lattes à Manduel en prolongement de la LGV Méditerranée, d'un tronçon de 9 km de ligne nouvelle entre Manduel et Saint-Gervasy qui permet de rejoindre la ligne de la rive droite du Rhône, et d'environ 12 km de raccordements au réseau existant.

Le projet prévoit également la réalisation des travaux de modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan nécessaires pour accompagner la croissance prévisionnelle des trafics sur l'axe, dans l'attente de la réalisation de la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.

La réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier s'inscrit dans un programme d'ensemble incluant également la réalisation de deux gares nouvelles dans les agglomérations de Nîmes et de Montpellier. La mise en service de la gare nouvelle de Montpellier-Odysseum est prévue dès la mise en service de la ligne nouvelle, celle de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel interviendra au plus tard en 2020.

Chacune des deux gares nouvelles de Montpellier-Odysseum et de Nîmes-Manduel s'inscrit dans le cadre d'un doublet de gares constitué de la gare historique en centre ville et de la gare nouvelle, qui seront chacune le lieu de nouvelles centralités fortes et complémentaires, appelées à fonctionner en articulation tant pour les circulations ferroviaires des grandes lignes que pour les circulations ferroviaires locales.

La conception et la réalisation de ces deux doubles plateformes de services ferroviaires leur permettront de fonctionner comme de véritables pôles d'échange multimodaux (PEM) au cœur de nouveaux quartiers, dont la réussite de l'aménagement urbain demande la détermination d'un mode de gouvernance adapté. Dans cet esprit, les parties concernées s'engagent à mettre en place une gouvernance spécifique associant les collectivités pour les pôles d'échanges multimodaux de Montpellier-Odysseum et de Nîmes Manduel.

Le pôle d'échange multimodal de Montpellier Odysseum et le contournement de Nîmes-Montpellier s'inscrivent au cœur du territoire de la démarche EcoCité soutenue par l'Etat, la Caisse des Dépôts et Consignations et l'ADEME pour promouvoir les actions innovantes, démonstratrices et exemplaires en matière de développement durable, et portée par les collectivités sur le territoire dit « de Montpellier à la mer ».

La réalisation de ce programme d'ensemble interviendra par ailleurs, dans le respect des engagements pris en matière d'insertion de la ligne nouvelle et des gares nouvelles dans les territoires.

Le 2 décembre 2009, l'Etat, le Conseil régional de Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, la Communauté d'agglomération de Montpellier, la Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole et Réseau ferré de France ont conclu un accord de financement confirmant et précisant les conditions de financement du projet par les partenaires publics. Sur cette base, Réseau ferré de France a lancé le premier tour de la consultation pour l'attribution du contrat de partenariat pour la réalisation du CNM le 18 décembre 2009. Les propositions initiales des candidats ont été remises le 5 mai 2010 et RFF a engagé, suite au dialogue compétitif qui s'est déroulé au premier semestre 2011, le second tour de la consultation en juillet 2011.

La conclusion, le 7 février 2011, d'un protocole d'étape entre tous les partenaires a permis de fournir un cadre stable permettant, d'une part, à Réseau ferré de France (RFF) de continuer dans de bonnes conditions la procédure de dévolution du contrat de partenariat, et, d'autre part, de tenir compte de l'évolution du projet, en particulier une utilisation plus importante de la ligne nouvelle par des trains à grande vitesse et, en parallèle, la programmation de la réalisation des gares nouvelles.

*
* *

Les signataires du présent accord-cadre conviennent des dispositions suivantes :

ARTICLE PRÉLIMINAIRE : DÉFINITIONS

Chaque fois qu'ils seront utilisés dans le présent acte et les titres des articles ou des clauses, les termes suivants, utilisés avec une majuscule initiale, auront le sens défini au présent article, sans qu'il y ait lieu de distinguer selon qu'ils sont utilisés au singulier ou au pluriel.

- « Programme d'ensemble » : désigne la réalisation de l'ensemble des ouvrages, installations et équipements constitutifs du Projet CNM, du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum, du Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel ;
- « Projet CNM » : désigne la réalisation de l'ensemble des ouvrages, installations et équipements constitutifs du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier et de ses investissements connexes, tels que définis dans la convention de financement et de réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier ;
- « Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum » : désigne la réalisation de l'ensemble des ouvrages, installations et équipements constitutifs de la gare nouvelle de Montpellier-Odysséum et de ses investissements connexes, tels que définis dans la convention de financement et de réalisation de la gare nouvelle de Montpellier-Odysséum ;
- « Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel » : désigne la réalisation de l'ensemble des ouvrages, installations et équipements constitutifs de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel et de ses investissements connexes, tels que définis dans la convention de financement et de réalisation de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel ;

*
* *

- « Parties » : désigne ensemble les signataires du présent accord-cadre ;
- « Collectivités Publiques » : désigne ensemble l'Etat et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF (qui porte la contribution de l'Etat), le Conseil régional de Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, la Communauté d'agglomération de Montpellier et la Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole, signataires de la Convention ;
- « Collectivités territoriales » : désigne les Collectivités Publiques à l'exclusion de l'Etat et de l'AFITF ;

*
* *

- « Contributions » : désigne les contributions respectives des Collectivités Publiques, de Réseau ferré de France et de l'Union européenne au financement des projets ;
- « euros valeur juillet 2011 ou aux conditions économiques de juillet 2011 » : désigne l'unité dans laquelle sont exprimées notamment les Contributions des Parties.

ARTICLE 1 - OBJET DE L'ACCORD-CADRE

L'accord-cadre a pour objet de définir :

- la consistance du Programme d'ensemble ;
- les principes de financement du Programme d'ensemble et la répartition entre les Collectivités Publiques, l'Union européenne et Réseau ferré de France à la prise en charge de l'ensemble des investissements nécessaires à la réalisation du Programme d'ensemble ;
- les modalités d'information des Collectivités Publiques et de suivi relatives à la bonne réalisation du Programme d'ensemble.

ARTICLE 2 - CONSISTANCE DU PROGRAMME D'ENSEMBLE

Le Programme d'ensemble est constitué :

Projet CNM

- d'une ligne nouvelle ferroviaire à grande vitesse mixte en double voie de 61 km, de Lattes à Manduel en prolongement de la LGV Méditerranée, relevant de la maîtrise d'ouvrage du titulaire du Contrat de partenariat ;
- d'un tronçon de 9 km de ligne nouvelle en double voie entre Manduel et Saint-Gervasy qui permet de rejoindre la ligne de la rive droite du Rhône, relevant de la maîtrise d'ouvrage du titulaire du Contrat de partenariat ;
- des raccordements à la LGV Méditerranée à Redessan, à la ligne existante Tarascon-Sète à Lattes et à Jonquières ainsi qu'à la ligne de la rive droite du Rhône à Saint-Gervasy, relevant de la maîtrise d'ouvrage du titulaire du Contrat de partenariat ;
- des jonctions du réseau ferroviaire existant avec les raccordements listés ci-avant et les autres adaptations nécessaires du réseau ferré existant, relevant de la maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France ;
- des mesures conservatoires nécessaires à la réalisation du raccordement entre la ligne classique et le CNM sur les communes de St Brès et Valergues permettant à des trains de circuler entre la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum et la ligne classique en direction de Lunel et Nîmes centre. Ces mesures sont déterminées dans le cadre des études spécifiques conduites par RFF ;
- des mesures conservatoires nécessaires à la réalisation du raccordement du CNM sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi. Ces mesures sont déterminées dans le cadre des études spécifiques conduites par RFF.
- des travaux de modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan, relevant de la maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France ;

Gare nouvelle de Montpellier-Odyseum

- des aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum, incluant notamment les mesures conservatoires et travaux

préparatoires respectivement inclus dans le contrat de partenariat du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier en tranche ferme et tranche conditionnelle ;

- du bâtiment voyageurs Montpellier-Odyseum et ses investissements connexes, notamment les mesures d'intégration urbaine et les aménagements permettant des liaisons avec les différents modes de transport au sein du pôle d'échange multimodal ;

Gare nouvelle de Nîmes-Manduel

- des aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel, incluant notamment les mesures conservatoires inclus dans le contrat de partenariat du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier en tranche ferme et tranche conditionnelle ;
- du bâtiment voyageurs Nîmes-Manduel et ses investissements connexes, notamment les mesures d'intégration urbaine et les aménagements permettant des liaisons avec les différents modes de transport au sein du pôle d'échange multimodal ;

Les bâtiments voyageurs des deux gares nouvelles sont dimensionnés pour les usages et les trafics jusqu'à l'horizon de mise en service de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel et les mesures conservatoires pour l'échéance de mise en service de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Ce Programme d'ensemble fait l'objet de trois conventions de financement distinctes, détaillant notamment la consistance des opérations et leurs modalités spécifiques de financement :

- Convention de financement et de réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier ;
- Convention de financement et de réalisation de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum ;
- Convention de financement et de réalisation de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel.

ARTICLE 3 - RÉPARTITION DES COÛTS PAR TYPE D'OPERATION

Les montants sont exprimés en euros valeur juillet 2011. Leur équivalent est donné, à titre indicatif en annexe des conventions de financement, en euros courants.

Par convention entre les co-financeurs, les montants des pré-financements correspondants aux études et aux acquisitions foncières jusqu'à la date de signature du présent accord-cadre ne sont pas actualisés. Les autres montants sont actualisés selon les règles détaillées dans chacune des conventions de financement.

Le coût du Programme d'ensemble est estimé à 1 987 000 M€ HT valeur juillet 2011 se décomposant de la manière suivante par projet :

- Les Coûts d'investissement du Projet CNM, estimés à 1 757 M€ HT valeur juillet 2011 ;
- Les Coûts d'investissement nécessaires à la réalisation du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum, estimés à 135 M€ HT valeur juillet 2011 ;

- Les Coûts d'investissement nécessaires à la réalisation du Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel, estimés à 95 M€ HT valeur juillet 2011.

ARTICLE 4 - CONTRIBUTION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE AU PROGRAMME D'ENSEMBLE

La Contribution de Réseau ferré de France a été déterminée pour le Programme d'ensemble de façon à éviter toute conséquence négative sur les comptes de l'entreprise du fait de sa réalisation, conformément à ses statuts (article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 *relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France*), notamment au regard des risques qu'il supporte dans ce cadre.

Réseau ferré de France supporte seul les risques liés à la réalisation de l'ensemble des investissements sous sa maîtrise d'ouvrage ainsi que tout ou partie des risques liés à son rôle de cocontractant du Contrat de partenariat. Réseau ferré de France prend à sa charge le coût des investissements restant à réaliser sous sa maîtrise d'ouvrage dans le cadre du Projet CNM, ainsi que l'ensemble des coûts relatifs au fonctionnement, à l'entretien, à la maintenance et au renouvellement. En particulier, pour la partie du Projet CNM réalisée en contrat de partenariat, Réseau ferré de France prend en charge le versement du loyer maintenance et du loyer renouvellement au titulaire du Contrat de partenariat sur la durée du contrat de partenariat.

La détermination de la Contribution de Réseau ferré de France tient compte de la prise en charge de ces risques et de ces coûts.

Dans ces conditions, la Contribution de Réseau ferré de France au financement du Programme d'ensemble a été arrêtée par son Conseil administration, lors de sa séance du 12 janvier 2012, à 400 M€ valeur juillet 2011 se répartissant de la manière suivante :

- Contribution de Réseau ferré de France au financement du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier : 323 M€ valeur juillet 2011 ;
- Contribution de Réseau ferré de France au financement de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum : 45 M€ valeur juillet 2011 ;
- Contribution de Réseau ferré de France au financement de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel : 32 M€ valeur juillet 2011.

ARTICLE 5 - CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES AU PROGRAMME D'ENSEMBLE

Les Contributions des Collectivités Publiques au financement du Programme d'ensemble sont forfaitaires en euros constants, sans préjudice des dispositions de l'article 8 de la convention de financement et de réalisation du Projet CNM.

Les Contributions des Collectivités Publiques au financement du Programme d'ensemble se répartissent de la manière suivante :

- **Contribution au financement du Projet CNM :**

Le montant des Contributions des Collectivités Publiques au financement du Projet CNM est apporté à hauteur de 65% par l'Etat et l'AFITF, d'une part, et de 35% par les Collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite de la contribution effective de l'Union européenne et de Réseau ferré de France. La Contribution des Collectivités Publiques s'élève à 1 380 M€ valeur juillet 2011.

- **Contribution au financement du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum**

Le montant des Contributions de l'AFITF pour le compte de l'Etat et des Collectivités territoriales associées au financement de ce projet est arrêté à un tiers chacun du coût forfaitaire de la gare dite de base. Le dernier tiers est apporté par Réseau ferré de France au titre de Contribution au financement de la gare nouvelle de Montpellier-Odysséum. La Contribution des Collectivités Publiques s'élève à 90 M€ valeur juillet 2011.

Les aménagements complémentaires ne sont pas financés dans le présent dispositif conventionnel. Leur financement feront l'objet d'un conventionnement spécifique dans la limite de 7,7 M€ valeur juillet 2011.

Les éventuelles évolutions de la consistance de ces périmètres retenues à la demande des Collectivités territoriales, de l'Etat ou de Réseau ferré de France donneront lieu à une révision du montant de leur Contribution.

- **Contribution au financement du Projet de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel**

Le montant des Contributions de l'AFITF pour le compte de l'Etat et des Collectivités territoriales associées au financement de ce projet est arrêté à un tiers chacun du coût forfaitaire de la gare dite de base. Le dernier tiers est apporté par Réseau ferré de France au titre de Contribution au financement de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel. La Contribution des Collectivités Publiques s'élève à 63 M€ valeur juillet 2011.

Le financement des aménagements complémentaires éventuels sera traité en dehors du présent cadre conventionnel.

Les éventuelles évolutions de la consistance du périmètre du Projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel retenues à la demande des Collectivités territoriales, de l'Etat ou de Réseau ferré de France donneront lieu à une révision du montant de leur Contribution.

ARTICLE 6 - CONTRIBUTION DE L'UNION EUROPÉENNE AU PROGRAMME D'ENSEMBLE

Le Projet CNM bénéficie de concours financiers de l'Union européenne au titre du programme des réseaux transeuropéens des transports (RTE-T), dont les montants sont rappelés en Annexe 3 de la convention de financement du Projet CNM.

L'Etat et les Collectivités territoriales s'efforceront d'obtenir des financements complémentaires de l'Union européenne au Programme d'ensemble, en fonction de la vocation, de la qualité et du contenu des programmes présentés, en particulier les pôles d'échanges multi modaux.

Quels que soient les éléments du Programme d'ensemble bénéficiant de ces subventions, les montants versés par l'Union européenne viennent en déduction de la Contribution des Collectivités Publiques. Ces subventions viennent en déduction de la participation de chacune des Collectivités publiques à l'élément du Programme d'ensemble considéré, au prorata de sa participation initiale.

Les versements de l'Union européenne seront effectués selon les modalités du règlement financier aux conditions économiques en vigueur. Les demandes de concours financiers seront présentées à la Commission européenne par l'État, sur présentation par Réseau ferré de France des calendriers de dépenses annuels ou pluriannuels correspondants. L'Union

européenne versera les subventions accordées au titre du projet, à l'État ou directement au maître d'ouvrage, selon les modalités prévues par le règlement financier en vigueur.

ARTICLE 7 - CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES, DE RESEAU FERRE DE FRANCE ET DE L'UNION EUROPÉENNE AU PROGRAMME D'ENSEMBLE

Les tableaux ci-dessous récapitulent la Contribution de chacune des Collectivités Publiques, de Réseau ferré de France et de l'Union européenne au financement du Programme d'ensemble, à partir des données disponibles à la date d'établissement du présent Accord-cadre, compte tenu de l'avancement de la procédure de dévolution du Contrat de partenariat à cette date.

Réseau ferré de France notifiera aux Parties le tableau définitif de la répartition des Contributions une fois le Contrat de partenariat signé.

La Contribution des Collectivités territoriales au financement du Projet CNM sera strictement égale à 35% du Cout du Projet CNM déduction faite de la Contribution effective de l'Union européenne et de Réseau ferré de France, dans la limite de 483 M€ aux conditions économiques de juillet 2011.

	Contribution Projet CNM	Contribution gare nouvelle de Montpellier-Odysseum	Contribution gare nouvelle de Nimes-Manduel	Contribution totale
--	-------------------------	--	---	---------------------

	CNM (€ valeur juillet 2011) Part (%)	Gare dite de base (€ valeur juillet 2011) Part (%)	Gare dite de base (€ valeur juillet 2011) Part (%)	(€ valeur juillet 2011) Part (%)
Conseil régional de Languedoc- Roussillon	345 345 000	32 175 000	22 641 667	400 161 667
Conseil général du Gard	39 736 333	0	0	39 736 333
Communauté d'agglomération de Montpellier	67 207 334	11 825 000	1 000 000	80 032 334
Communauté d'agglomération de Nîmes-Métro- pole	30 711 333	1 000 000	8 025 000	39 736 333
Total Collectivi- tés territoriales	483 000 000 (27,490%)	45 000 000 (33,333%)	31 666 667 (33,333%)	559 666 667 (28,166%)
Etat/AFITF	897 000 000 (51,053%)	45 000 000 (33,333%)	31 666 667 (33,333%)	973 666 667 (49,002%)
<i>Total des contri- butions Collecti- vités Publiques</i>	1 380 000 000 (78,543 %)	90 000 000 (66,667 %)	63 333 333 (66,667 %)	1 533 333 334 (77,168%)
<i>Union euro- péenne</i>	54 000 000 (3,073 %)	0	0	54 000 000 (2,718%)
Réseau ferré de France	323 000 000 (18,384 %)	45 000 000 (33,333 %)	31 666 667 (33,333 %)	399 666 667 (20,114%)
Total	1 757 000 000 (100,00%)	135 000 000 (100,00%)	95 000 000 (100,00%)	1 987 000 000 (100,00%)

ARTICLE 8 : MODALITES DE SUIVI DU FINANCEMENT

Le montant des appels de fonds étant calculé sur la base des dépenses enregistrées et approuvées par RFF, ceux-ci sont valorisés en euros courants, calculés à partir des engagements pris en euros constants aux conditions économiques de juillet 2011.

Pour vérifier *in fine* que les appels de fonds restent limités aux engagements initiaux, il sera nécessaire de ramener les assiettes globales des appels de fonds aux conditions économiques de juillet 2011, afin de les comparer aux montants figurant dans les tableaux de l'article 7. Les assiettes globales des appels de fonds seront actualisées dans les conditions définies par chaque convention de financement.

ARTICLE 9 : COMITÉ DE SUIVI

Un comité de suivi est créé pour la période d'exécution du Programme d'ensemble.

Il est composé d'un président désigné par l'Etat et d'un représentant de chacune des Collectivités Publiques, l'AFITF y étant représentée par l'Etat.

Il veille à la mise en œuvre des dispositions prévues par l'accord-cadre et les conventions de financement et de réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, de la gare nouvelle de Montpellier-Odysséum et de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel. Il s'assure, dans un souci de transparence, que les informations nécessaires sont transmises à l'ensemble des Parties.

Le comité de suivi est tenu régulièrement informé de la réalisation du Programme d'ensemble, de la situation des dépenses engagées, y compris des travaux sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France, des évolutions des calendriers de réalisation et des modifications apportées à l'échéancier des appels de fonds et des modalités d'intégration des interfaces entre les projets CNM, gare de Montpellier-Odysséum, jumelage de l'autoroute A9 déplacée et gare de Nîmes-Manduel.

Le comité de suivi s'assure de la transmission en temps utile par Réseau ferré de France de l'ensemble des documents permettant l'analyse et le suivi de la construction et de l'exploitation et le bon respect des obligations fixées par les conventions de financement du Programme d'ensemble.

A cet égard, le comité de suivi aura communication par Réseau ferré de France d'une copie des rapports périodiques du titulaire du Contrat de partenariat.

Réseau ferré de France s'engage à notifier au Comité de suivi dans un délai de 1 mois, toute évolution intervenue dans les calendriers de réalisation et des modifications apportées à l'échéancier d'appel de fond.

Le comité de suivi se réunit sur convocation de son président, à la demande d'un tiers de ses membres adressée au président dudit comité et au moins deux fois par an pendant la période de réalisation de la ligne et des gares puis une fois par an pendant la période d'exploitation de la ligne.

Au plus tard 24 mois après la mise en service du Projet CNM, du Projet de gare nouvelle Montpellier-Odysséum, du Projet de gare nouvelle Nîmes-Montpellier, Réseau ferré de France produira un bilan foncier pour chacune de ces opérations. En cas

d'excédents liés aux reventes de biens acquis au titre des conventions antérieures qui n'auront finalement pas été nécessaires, Réseau ferré de France remboursera les partenaires au prorata de leur Contribution au financement de chacune des opérations.

ARTICLE 10 : COMMUNICATION

Réseau ferré de France s'engage à faire mention des Collectivités Publiques dans ses publications ou relations presse relatives au Projet CNM, au Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum, au Projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel et à les informer de toute action significative. Par ailleurs, pendant le chantier, les panneaux apposés par Réseau ferré de France, par le titulaire du Contrat de partenariat ou par ses autres cocontractants, font apparaître le logotype des financeurs de chacune des opérations.

ARTICLE 11 : PROPRIÉTÉS DES ÉTUDES ET CONFIDENTIALITÉ

Les études réalisées dans le cadre de la réalisation du Programme d'ensemble restent la propriété de Réseau ferré de France, du titulaire du Contrat de partenariat ou des autres cocontractants de Réseau ferré France. Les résultats des études peuvent être communiqués aux collectivités locales concernées par chacun des Projets. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

ARTICLE 12 : RÈGLEMENT DES LITIGES

Le présent accord-cadre et les conventions de financement et de réalisation du Projet CNM, de la gare nouvelle Montpellier-Odysséum, de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel sont régies par le droit français.

En cas de contradiction entre ces documents, ils s'appliquent dans l'ordre hiérarchique décroissant suivant :

- Accord-cadre ;
- Convention de financement et de réalisation du Projet CNM ;
- Convention de financement et de réalisation des gares nouvelles Montpellier-Odysséum et Nîmes-Manduel.

En cas de différend découlant de ces documents, ou en relation avec ceux-ci, les Parties s'efforceront de le résoudre à l'amiable, notamment en organisant des contacts et échanges entre chacune des Parties concernées, en particulier dans le cadre du comité de suivi prévu à l'article 9.

A défaut d'accord amiable obtenu selon les modalités définies ci-dessus dans les 60 jours de leur survenance, tous différends découlant de ces documents, de leur validité, de leur exécution ou de leur inexécution, ou en relation avec ceux-ci pourront être soumis à la juridiction compétente.

ARTICLE 13 : DURÉE, ENREGISTREMENT ET MESURES D'ORDRE

Après signature par les Parties, le présent accord-cadre et les conventions de financement et de réalisation du Projet CNM, de la gare nouvelle Montpellier-Odysséum, de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel entrent en vigueur à la date de publication au *Journal Officiel* de la République Française du décret en Conseil d'Etat approuvant le

contrat de partenariat. Ils expirent au versement du solde des flux financiers dus au titre de ces documents.

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des Parties qui entendrait soumettre ces documents à cette formalité.

ARTICLE 14 : MODIFICATION DE L'ACCORD-CADRE ET DES CONVENTIONS DE FINANCEMENT ET DE RÉALISATION DU PROJET CNM, DE LA GARE NOUVELLE MONTPELLIER-ODYSSÉUM ET DE LA GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDEL

Toute modification du présent accord-cadre et des conventions de financement et de réalisation du Projet CNM, de la gare nouvelle Montpellier-Odysséum, de la gare nouvelle de Nîmes-Mandel, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et l'ensemble des autres signataires qui en accuseront réception.

En cas de subventions complémentaires de l'Union européenne, les tableaux, ainsi que les échéanciers seront adaptés après information du comité de suivi, sans qu'il soit nécessaire de signer un avenant.

Si le Programme d'ensemble devait connaître des altérations significatives dans sa réalisation, et notamment en cas de terminaison anticipée du Contrat de partenariat avant la mise en service du Projet CNM, les signataires du présent accord-cadre seront informés dans les meilleurs délais des mesures prises par Réseau ferré de France pour assurer le bon achèvement du Programme d'ensemble et se rapprocheront pour examiner s'il y a lieu d'adapter les dispositions du présent accord-cadre et des conventions de financement et de réalisation du Projet CNM, de la gare nouvelle Montpellier-Odysséum et de la gare nouvelle de Nîmes-Mandel.

Fait à _____, le _____

L'Etat,
représenté par,

Le Premier ministre, ministre de l'Ecologie, du
Développement durable,
des Transports et du Logement

Le ministre chargé des Transports

François FILLON

Thierry MARIANI

**L'Agence de financement des
infrastructures de transport de France**
représentée par son président

Réseau ferré de France
représenté par son président

Dominique PERBEN

Hubert du MESNIL

**Le Conseil régional
de Languedoc-Roussillon**
représenté par son président

Christian BOURQUIN

Le Conseil général du Gard
représenté par son président

Damien ALARY

**La Communauté d'agglomération
de Montpellier**
représenté par son président

Jean-Pierre MOURE

**La Communauté d'agglomération
de Nîmes-Métropole**
représenté par son président

Jean-Paul FOURNIER

