

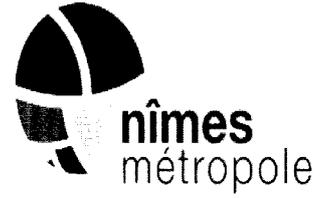


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Agence de financement
des infrastructures de
transport de France




RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



PROJET DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NÎMES ET MONTPELLIER

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE RÉALISATION

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° 12-39-03-02 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-Odyseum 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.

L'accord cadre prévoyant la présente convention a présenté l'objectif d'ensemble, 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 Odyseum) et pour Nîmes (gare centrale et Manduel-TGV) permettant de répondre aux besoins de circulations 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 régionales, départementales et des agglomérations, notamment l'augmentation d'au minimum 30% des circulations des 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.

Le réseau ainsi structuré par le CNM permet un développement de l'offre de transport ferroviaire notamment par le doublet de ligne entre Nîmes et Montpellier. Réseau ferré de France assurera, a minima, dans le cadre de cette structuration du réseau, le maintien de façon pérenne des moyens affectés à la ligne classique.

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.

*
* *

Le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier a reçu, le 15 novembre 2006, un avis favorable de la Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat confirmant la pertinence du recours à ce type de montage compte tenu de la complexité du projet, du potentiel d'optimisation des contrats de partenariat, de la réduction des risques portés par Réseau ferré de France et de l'accélération du calendrier de réalisation.

Le 17 juin 2008, l'Etat, le Conseil régional de Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, la Communauté d'agglomération de Montpellier et Réseau ferré de France ont conclu un protocole d'intention actant la réalisation de la ligne nouvelle dans le cadre d'un contrat de partenariat et fixant les principes de financement de l'opération. Sur cette base, l'avis d'appel public à la concurrence pour la réalisation du projet sous la forme d'un contrat de partenariat a été publié le 24 septembre 2008. Réseau ferré de France a désigné, le 7 mai 2009, les trois candidats admis à présenter une offre initiale.

Le 2 décembre 2009, l'Etat, le Conseil régional du 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 le 18 décembre 2009. Les propositions initiales des candidats ont été remises le 5 mai 2010 et les trois candidats ont été admis le 12 juillet 2010 à participer au dialogue compétitif approfondi.

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.

Le 1^{er} juillet 2011, Réseau ferré de France a procédé au lancement du second tour de l'appel d'offres pour l'attribution du contrat de partenariat et les offres finales des candidats ont été remises le 24 octobre 2011. Le 12 janvier 2012, Réseau ferré de France a désigné

Octis, groupement mandaté par Bouygues en tant qu'attributaire pressenti du contrat de partenariat et engagé la mise au point préalable à la conclusion du contrat.

La conception et la réalisation de la ligne nouvelle s'inscriront dans une recherche de parfaite intégration dans les territoires et en particulier, dans les sites des projets urbains les plus sensibles. Dans cette perspective, et afin de favoriser l'insertion architecturale et paysagère de la ligne, les signataires de la présente convention se sont entendus sur un processus de concertation et d'association des collectivités territoriales concernées aux choix de conception des ouvrages par le titulaire du contrat de partenariat. Ce processus de concertation est décrit en Annexe 4 de la présente convention.

En outre la conception du CNM sur sa section traversant l'agglomération montpelliéraine s'inscrira dans 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, portée par les collectivités sur le territoire dit « de Montpellier à la mer ».

Compte tenu des conclusions du Ministre rendues le 30 septembre 2011 relatives au déplacement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, RFF et le maître d'ouvrage du CNM devront se coordonner avec le maître d'ouvrage de l'A9, afin de minimiser les impacts cumulés des deux projets, en particulier au plan foncier, au plan visuel et paysager, au plan acoustique et au plan hydraulique, de rechercher la meilleure insertion et de coordonner la programmation dans le temps et dans l'espace des deux opérations.

*
* *
*

Les signataires de la présente convention conviennent des dispositions suivantes :

ARTICLE PRÉLIMINAIRE : DÉFINITIONS

Chaque fois qu'ils seront utilisés dans le présent acte, ses annexes 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.

- « Convention de Financement » ou « Convention » : désigne la convention de financement afférente au Projet CNM, soit le présent document ;
- « 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, tel que figurant à l'annexe 1 de la Convention ;
- « 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-Odyseum et du projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel ;
- « Accord-cadre » : désigne le document relatif au Programme d'ensemble et à son financement.

*
* *

- « Parties » : désigne ensemble les signataires de la Convention ;
- « 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 ;

*
* *

- « Contrat de partenariat » : désigne le contrat de partenariat signé par Réseau ferré de France avec le titulaire du Contrat de partenariat, dont l'objet porte sur la conception, la construction, le fonctionnement, l'entretien, la maintenance, le renouvellement et le financement du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ;
- « Coûts d'investissement du Contrat de partenariat » : désigne les dépenses prévisionnelles du titulaire du Contrat de partenariat relatives à la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, hors frais financiers liés à l'étalement des paiements en période d'exploitation ;
- « Coûts d'investissement de Réseau ferré de France » : désigne les dépenses prévisionnelles de Réseau ferré de France relatives aux investissements réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage directe ;
- « Contributions » : désigne les contributions respectives des Collectivités Publiques, de Réseau ferré de France et de l'Union européenne au financement du Projet CNM ;

- « Concours Publics » : désigne les sommes versées durant la période de construction de la ligne par Réseau ferré de France au titulaire du Contrat de partenariat, conformément aux dispositions de l'article 28 du Contrat de partenariat ;
- « Loyer » : désigne la rémunération versée par Réseau ferré de France au titulaire du Contrat de partenariat, conformément aux dispositions de l'article 29 du Contrat de partenariat et correspondant à la somme du Loyer Immobilier, du Loyer Maintenance et du Loyer Renouvellement ;
- « Loyer Immobilier » : désigne la rémunération versée par Réseau ferré de France au titulaire du Contrat de partenariat, conformément aux dispositions de l'article 29 du Contrat de partenariat ;
- « 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 LA CONVENTION

La Convention a pour objet de définir :

- la répartition entre les Collectivités Publiques, l'Union européenne et Réseau ferré de France de la prise en charge de l'ensemble des investissements nécessaires à la réalisation du Projet CNM, dont notamment les Concours Publics et les Loyers Immobiliers prévus par le Contrat de partenariat ;
- la répartition entre les Collectivités Publiques et Réseau ferré de France de la prise en charge des conséquences financières des évolutions ou de la terminaison anticipée du Contrat de partenariat ;

La présente Convention ne modifie pas les droits et obligations du titulaire du Contrat de partenariat fixés par ailleurs par le Contrat de partenariat.

ARTICLE 2 - CONSISTANCE DU PROJET

Le Projet CNM objet de la Convention est constitué :

- 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 ;
- des mesures conservatoires et des travaux préparatoires nécessaires au Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum et au Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel, inclus dans le contrat de partenariat du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier en tranche ferme ;
- des mesures conservatoires nécessaires à la réalisation du raccordement « dit de Saint Brès inversé » et des mesures conservatoires nécessaires à un futur raccordement du CNM avec la ligne Nîmes-Le Grau du Roi dans le cadre des études spécifiques conduites par Réseau ferré de France ;
- 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 travaux de modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan, relevant de la maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France.

La consistance détaillée de ces opérations, y compris les mesures conservatoires, figure en annexe à la Convention (Annexe 1).

Leur réalisation interviendra dans le respect des engagements pris en matière d'insertion de la nouvelle infrastructure dans les territoires, rappelés en Annexe 4 et de ceux figurant dans le dossier des engagements de l'Etat, qui constituent des obligations contractuelles imposées au titulaire du Contrat de partenariat.

La réalisation du Projet CNM s'inscrit au sein d'un Programme d'ensemble comprenant également la réalisation de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum, dont l'ouverture interviendra dès la mise en service de la ligne nouvelle, et celle de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel, dont la mise en service interviendra au plus tard en 2020.

Clause de cohérence du réseau ferroviaire structuré par la ligne à grande vitesse

Réseau ferré de France garantit que le réseau ferroviaire national structuré par le Projet CNM et par la ligne classique parallèle est calibré pour répondre aux besoins prévisibles de circulation de trains à grande vitesse, de trains grandes lignes classiques, de trains régionaux de voyageurs ainsi que de trains de fret induits par la réalisation du CNM jusqu'à la mise en service de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Réseau ferré de France s'engage à garantir aux autorités organisatrices de transport public ferroviaire d'intérêt régional qui le souhaiteraient, un minimum de 30% de circulations supplémentaires sur ligne classique en heures de pointe à l'horizon de la mise en service du CNM par rapport au service annuel 2012.

Si, pendant cette période et sous réserve que la demande de sillons, en particulier pour la demande de sillons TER, ne s'écarte pas de manière significative des prévisions envisagées au moment de la signature de la présente Convention, Réseau ferré de France s'engage à réaliser les investissements qui apparaissent nécessaires pour permettre la circulation des trains, sous sa seule responsabilité, sans appel à des participations de l'Etat et des Collectivités territoriales.

Restitution d'ouvrages et franchissements.

Département du Gard

Une convention particulière conclue entre Réseau ferré de France et le Conseil général du Gard, à laquelle le bénéficiaire du contrat de partenariat a vocation à être associé une fois désigné, détermine les modalités générales de réalisation, de gestion et d'exploitation des voies interceptées par la ligne nouvelle.

Cette convention est signée au plus tard dans les deux mois qui suivent la signature de la convention de financement et de réalisation.

BRL

Un protocole de principe conclu entre Réseau ferré de France, le Conseil régional et BRL :

- Rappelle le rôle et les responsabilités du titulaire du contrat de partenariat en matière de rétablissement des réseaux de BRL concernés par la ligne nouvelle,
- Fixe la méthodologie pour l'établissement de la convention de rétablissement nécessaire entre BRL et le titulaire du contrat de partenariat, convention qui déterminera les modalités de financement, de gestion et d'exploitation des ouvrages du réseau régional interceptés par la ligne nouvelle, et plus généralement traitera l'ensemble des risques d'interaction entre ces ouvrages et la ligne nouvelle. Réseau ferré de France s'engage à communiquer officiellement au partenaire pressenti le premier projet de convention préparé par BRL préalablement à la signature de la convention de financement et de réalisation,
- Arrête les conditions dans lesquelles Réseau ferré de France et le Conseil régional s'assureront de la bonne exécution de cette convention.

Ce protocole est signé au plus tard dans les deux mois qui suivront la signature de la convention de financement et de réalisation.

ARTICLE 3 - CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION

La date contractuelle de mise en service du Projet CNM est postérieure de [à compléter] mois à la date d'entrée en vigueur du Contrat de partenariat.

A la date de signature de la Convention, la mise en service de la nouvelle infrastructure est prévue en décembre 2017.

Le calendrier prévisionnel de réalisation du Projet CNM est joint en annexe à la Convention (Annexe 2).

ARTICLE 4 - REPARTITION DES COÛTS

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

Le coût du Projet CNM est estimé à 1 757 M€ HT valeur juillet 2011, se décomposant de la manière suivante par type de maîtrise d'ouvrage et indépendamment de leur modalité de cofinancement :

- Les Coûts d'investissement du Contrat de partenariat, y compris les mesures conservatoires et les travaux préparatoires pour la réalisation des gares nouvelles, estimés à ce stade de la procédure de mise en concurrence pour l'attribution du Contrat de partenariat à 1 317 M€ HT valeur juillet 2011 ;
- Les Coûts d'investissement de Réseau ferré de France, arrêtés à 440 M€ HT valeur juillet 2011. Ce montant comprend notamment les montants des conventions de financement des études et acquisitions foncières depuis 2000, rappelées en annexe à la Convention (Annexe 3).

La répartition détaillée des coûts entre les différents éléments du Projet CNM est jointe en annexe à la Convention (Annexe 5).

ARTICLE 5 - CONTRIBUTION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Conformément aux modalités définies dans l'accord-cadre, la Contribution de Réseau ferré de France, arrêtée par son Conseil administration lors de sa séance du 12 janvier 2012, au financement du Projet CNM s'élève à 323 M€ valeur juillet 2011.

La Contribution de RFF au financement du Projet CNM est apportée au financement des opérations réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage directe.

ARTICLE 6 - CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

Les Contributions des Collectivités Publiques sont définies comme la différence entre les Coûts d'investissement du Projet CNM et la Contribution de Réseau ferré de France et de l'Union européenne.

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 l'ensemble des Collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite de la contribution effective de l'Union européenne et de Réseau ferré de France.

Le montant prévisionnel des Contributions des Collectivités Publiques aux Coûts d'investissement du Projet CNM est arrêté à 1 380 M€ valeur juillet 2011, conformément à l'article 7 de l'Accord-cadre.

Les Contributions des Collectivités Publiques sont apportées aux Coûts d'investissement du Contrat de partenariat et aux Coûts d'investissement de Réseau ferré de France, nettes des montants des conventions de financement des études et des acquisitions foncières depuis 2000 rappelés en Annexe 3 à la Convention.

Ces Contributions sont versées :

- en phase d'études, au titre du financement des études et des acquisitions foncières sous maîtrise d'ouvrage directe de Réseau ferré de France pour un montant arrêté à 103 M€ ;
- en période de construction, par les Collectivités territoriales, au titre d'une partie des Concours Publics versés au titulaire du Contrat de partenariat, pour un montant plafond arrêté à 448 M€ valeur juillet 2011 ;
- en période d'exploitation, par l'AFITF pour le compte de l'Etat, afin d'assurer le financement des Loyers Immobiliers versés au titulaire du Contrat de partenariat, pour un montant prévisionnel de 115,54 M€ courants par an sur la durée d'exploitation.

ARTICLE 7 - PRISE EN CHARGE PAR L'ÉTAT ET L'AFITF DES CHARGES FINANCIÈRES LIÉES À L'ÉTALEMENT DE SA CONTRIBUTION

L'Etat ayant choisi de verser sa Contribution de manière étalée, l'AFITF acquitte auprès de Réseau ferré de France les sommes correspondant aux Loyers Immobiliers dans les conditions prévues au Contrat de partenariat. Ces Loyers Immobiliers intègrent la totalité des charges financières induites par cet étalement.

La Contribution de l'AFITF pour le compte de l'Etat au titre des Loyers Immobiliers a été établie sur la base de leur évaluation par Réseau ferré de France à partir des données disponibles à la date d'établissement de la Convention, compte tenu de l'avancement de la

procédure de dévolution du Contrat de partenariat à cette date, ainsi que de l'évolution envisageable de leur montant jusqu'à leur fixation définitive.

Cette Contribution inclut notamment une provision correspondant à une évolution des taux de financement du titulaire du Contrat de partenariat de 70 points de base entre la date de remise de l'offre finale et la date de fixation définitive des conditions d'emprunt du titulaire du Contrat de partenariat, cette dernière date intervenant postérieurement à la signature de la Convention. Il tient compte également des subventions versées par l'Etat et l'AFITF au titre des conventions de financement visées à l'Annexe 3.

Le montant définitif des Loyers Immobiliers ne sera connu qu'une fois le Contrat de partenariat signé et les conditions de financement du titulaire du Contrat de partenariat déterminées. Réseau ferré de France notifiera alors ce montant définitif à l'Etat et à l'AFITF, au regard de la consommation effective de la provision pour l'évolution des taux de financement du titulaire du Contrat de partenariat.

Dans l'hypothèse où le montant définitif des Loyers Immobiliers excède son montant prévisionnel, l'Etat, l'AFITF et Réseau ferré de France se rapprochent pour examiner les suites à donner.

ARTICLE 8 - CONTRIBUTION DE L'UNION EUROPÉENNE

La Contribution de l'Union européenne au Projet CNM s'établit à la date de signature de la présente Convention à 54 M€ courants.

Les versements de l'Union européenne sont effectués selon les modalités du règlement financier aux conditions économiques en vigueur. Les demandes de concours financiers sont présentées à la Commission européenne par l'Etat, sur la base des calendriers de dépenses annuels ou pluriannuels correspondants établis par Réseau ferré de France. L'Union européenne verse les subventions accordées au titre du Projet CNM, à l'Etat ou directement au maître d'ouvrage, selon les modalités prévues par le règlement financier en vigueur.

Quels que soient les éléments du Projet CNM bénéficiant de ces subventions, il est convenu que les montants versés par l'Union européenne viennent en déduction des Contributions des Collectivités Publiques, au prorata de leur participation au Projet CNM.

ARTICLE 9 - RÉPARTITION DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES, DE L'UNION EUROPEENNE ET DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Les tableaux ci-dessous récapitulent la Contribution de chacune des Collectivités Publiques, de l'Union européenne et de Réseau ferré de France, en euros juillet 2011, au financement du Projet CNM, à partir des données disponibles à la date d'établissement de la présente Convention, 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, ainsi que les échéanciers de paiement définitifs de l'Annexe 6 une fois le Contrat de partenariat signé.

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

**Répartition des Contributions au financement du Projet CNM
exprimées en euros juillet 2011**

	Contribution totale (€ valeur juillet 2011) Part* (%)	Contribution - CFI antérieures (€) Part (%)
Conseil régional de Languedoc-Roussillon	345 345 000	25 523 536
Conseil général du Gard	39 736 333	1 452 054
Communauté d'agglomération de Montpellier	67 207 334	4 904 107
Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole	30 711 333	3 453 054
Total Collectivités territoriales	483 000 000 (27,49%)	35 331 751 (26,315%)
Etat/AFITF	897 000 000 (51,053%)	67 239 375 (50,079%)
<i>Total des contributions Collectivités Publiques</i>	1 380 000 000 (78,543 %)	102 571 126 (76,394 %)
<i>Union européenne</i>	54 000 000 (3,073 %)	6 585 294 (4,905 %)
Réseau ferré de France	323 000 000 (18,384 %)	25 110 296 (18,702 %)
Total	1 757 000 000 (100,00%)	134 266 716 (100,00%)

**Répartition des Contributions au financement du Programme d'ensemble
exprimées en euros juillet 2011**

	Contribution totale (€ valeur juillet 2011) Part (%)
Conseil régional de Languedoc-Roussillon	400 161 667
Conseil général du Gard	39 736 333
Communauté d'agglomération de Montpellier	80 032 334
Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole	39 736 333
Total Collectivités territoriales	559 666 667 (28,166%)
Etat/AFITF	973 666 667 (49,002%)
<i>Total des contributions Collectivités Publiques</i>	1 533 333 334 (77,168%)
<i>Union européenne</i>	54 000 000 (2,718%)
Réseau ferré de France	399 666 667 (20,114%)
Total	1 987 000 000 (100,00%)

ARTICLE 10 - MODALITÉS DE VERSEMENT DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

Les Contributions des Collectivités Publiques sont appelées dans les conditions suivantes :

a) Montants et échéancier prévisionnel des appels de fonds

Les appels de fonds distinguent les deux composantes suivantes :

- les Contributions des Collectivités territoriales au titre des Concours Publics ;
- les Contributions de l'AFITF pour le compte de l'Etat au titre des Loyers Immobiliers.

Appels de fonds liés aux Contributions des Collectivités territoriales au titre des Concours Publics

Les Contributions des Collectivités Publiques au titre des Concours Publics sont versées à Réseau ferré de France en période de réalisation de la ligne nouvelle à grande vitesse selon un rythme mensuel.

Les appels de fonds sont effectués sur la base d'une assiette cumulée prévisionnelle, selon les modalités définies à l'Annexe 6, répartie entre chaque cofinanceur sur la base de sa part en pourcentage (Part %) telle que définie au tableau de l'article 9.

Pour chaque cofinanceur, le montant de l'appel de fonds au titre du mois M est calculé selon la formule suivante :

(Assiette globale cumulée prévisionnelle à la fin du mois M x part en %) - cumul des appels déjà émis

L'Annexe 6 précise, pour les Collectivités Publiques, les modalités de calcul et l'échéancier de versement.

Afin de permettre aux Collectivités territoriales de programmer leurs dépenses, les assiettes prévisionnelles des appels de fonds sont transmises par Réseau ferré de France à la signature du Contrat de partenariat, puis au plus tard le 1er juillet de l'année N-1 au titre de l'année N, avec une hypothèse prévisionnelle d'évolution de l'indice ICapex de 4% par an. Elles sont révisées en cas d'ajustement des échéanciers de paiement intervenant avec le titulaire en application du Contrat de partenariat.

Au début de chaque année N+1 pour l'année précédente N, un bilan des écarts entre les évolutions prévisionnelles et constatées de l'indice ICapex est dressé par Réseau ferré de France et donne lieu à régularisation, avec émission d'un appel de fonds complémentaire ou avoir conformément à l'Annexe 6.

Appels de fonds liés aux Contributions de l'AFITF pour le compte de l'Etat au titre des Loyers Immobiliers

Les Contributions de l'AFITF pour le compte de l'Etat versées à Réseau ferré de France au titre du financement du Loyer Immobilier sont acquittées en période d'exploitation selon un rythme trimestriel, sur la base de l'échéancier précisé à l'Annexe 6.

Toutefois, ce Loyer Immobilier étant défini en euros courants prévisionnels en fonction d'une hypothèse d'évolution de l'indice ICapex de 4% par an, Réseau ferré de France, l'Etat et l'AFITF conviennent, en période de construction, de procéder aux ajustements nécessaires

suivant l'évolution réelle de cet indice, Réseau ferré de France établissant un bilan annuel des écarts et procédant, selon les cas, à un appel de fonds ou à un remboursement, selon les modalités détaillées en Annexe 6.

A compter de la mise à disposition de la ligne nouvelle, l'assiette globale de l'appel de fonds adressé à l'Etat et à l'AFITF est égale au montant définitif du Loyer Immobilier défini en euros courants, défini à l'article 7.

Afin de disposer à temps des financements nécessaires pour verser le Loyer Immobilier tous les trimestres à terme échu, Réseau ferré de France adresse à l'Etat et à l'AFITF l'appel de fonds du trimestre concerné au plus tard 45 jours avant la date de versement prévue au Contrat de partenariat.

Prise en compte des Contributions des Collectivités Publiques au titre des études et des acquisitions foncières

L'Annexe 3 rappelle pour chaque Collectivité Publique le montant des versements déjà effectués au titre des conventions d'études et des acquisitions foncières et les conditions dans lesquelles les conventions actives sont soldées.

b) Facturation, recouvrement

Les contributions des Collectivités Publiques feront l'objet d'appels de fonds adressés par Réseau ferré de France par lettre recommandée avec accusé de réception. Afin que les versements auprès de Réseau ferré de France interviennent au plus tard à la date à laquelle Réseau ferré de France effectue le versement correspondant au titulaire du Contrat de partenariat, ces appels de fonds sont adressés au plus tard 45 jours avant les dates inscrites dans les échéanciers figurant dans l'Annexe 6.

En ce qui concerne les appels de fonds émis à l'AFITF, Réseau ferré de France adressera ses appels de fonds à l'Etat - Direction des infrastructures de transport, et en transmettra en même temps une copie pour information à l'AFITF. L'Etat vérifiera la régularité des appels de fonds au regard de la présente Convention, notamment du suivi de l'exécution du Projet CNM, et fera connaître à l'AFITF si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés.

Les mandatements à l'attention de Réseau ferré de France devront être effectués dans le délai maximal de 45 jours à compter de la réception de l'appel de fonds émis par Réseau ferré de France, la réception étant réputée acquise à la date de l'accusé de réception. En cas de retard de paiement, les sommes dues à Réseau ferré de France par les Collectivités publiques seront majorées d'intérêts de retard calculés au taux d'intérêt légal national pour un retard inférieur ou égal à deux mois, ce taux étant majoré de 2 points de pourcentage pour un retard supérieur à deux mois. Le retard susmentionné est comptabilisé à partir du 46ème jour suivant la réception de l'appel de fonds.

Les virements effectués à l'attention de Réseau ferré de France seront effectués par virement bancaire portant le numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement à compte ouvert au nom de Réseau ferré de France à la Société générale, Agence Paris opéra, 6 rue Auber, 75009 à Paris : Compte banque : 30003, Code Guichet : 03620, n° de compte : 00020062145, clé RIB : 94

ARTICLE 11 : EVOLUTIONS ET TERMINAISON ANTICIPÉE DU CONTRAT DE PARTENARIAT

Réseau ferré de France assume seul la prise en charge des conséquences financières liées à l'exécution du Contrat de partenariat, y compris l'intégralité de l'indemnité de déchéance, à l'exception des situations suivantes : résiliation pour cas de force majeure ou d'imprévision, modifications pour motifs d'intérêt général, changements de loi, résiliation pour motif d'intérêt général.

a) Evolution du Contrat de partenariat

a-i) Modifications pour motifs d'intérêt général

Dans l'hypothèse où la mise en œuvre de la clause du Contrat de partenariat relative aux modifications pour motifs d'intérêt général induirait une compensation financière directe au bénéfice du titulaire du Contrat de partenariat, la ou les entités publiques à l'origine de la décision ayant provoqué la mise en œuvre de cette clause, prennent à leur charge les coûts induits par leur décision, au prorata de leur participation initiale respective.

Au sens du Contrat de partenariat, on entend par modification pour motif d'intérêt général, les modifications décidées dans l'intérêt du service public.

a-ii) Changements de lois

Dans l'hypothèse où la mise en œuvre de la clause du Contrat de partenariat relative aux changements de loi induirait une compensation financière directe au bénéfice du titulaire du Contrat de partenariat, la ou les entités publiques à l'origine de la décision ayant provoqué la mise en œuvre de cette clause, prennent à leur charge les coûts induits par leur décision, au prorata de leur participation initiale respective.

Au sens du Contrat de partenariat, on entend par changement de loi toute modification, création ou suppression d'une réglementation, y compris les normes techniques, ainsi que, pour les matières fiscale et comptable, tout changement d'interprétation des administrations compétentes, dont l'intervention ne pouvait être raisonnablement anticipée au regard des projets de réglementation en discussion et/ou publiés préalablement à la date d'entrée en vigueur du Contrat de partenariat.

b) Terminaison anticipée du Contrat de partenariat

Dans l'hypothèse d'une terminaison anticipée du Contrat de partenariat, la Contribution de Réseau ferré de France ne sera pas actualisée.

b-i) Résiliation pour cas de force majeure ou d'imprévision

En cas de résiliation du Contrat de partenariat du fait d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure ou d'imprévision, l'Etat prend à sa charge le montant de l'indemnité due au titulaire du Contrat de partenariat.

b-ii) Résiliation pour motif d'intérêt général

En cas de résiliation du contrat de partenariat pour motif d'intérêt général, la ou les entités publiques ayant pris la décision amenant à invoquer cette clause prennent à leur charge le montant de l'indemnité due au titulaire du Contrat de partenariat, au prorata de leur participation initiale respective.

ARTICLE 12 : PASSAGE DE LA VITESSE A V 300

A la mise en service du Projet CNM, la circulation des trains à grande vitesse sera réalisée à vitesse commerciale de 220 km/h. Le Projet permettra, à terme, des circulations à une vitesse commerciale de 300 km/h.

Sur la base de la solution technique, des coûts et délais de réalisation arrêtés dans le contrat de partenariat, les Parties conviennent de se revoir en vue d'arrêter les conditions définitives de réalisation des opérations nécessaires au passage de la vitesse de la ligne à V300, cette évolution de l'infrastructure étant mise en œuvre sans appel à des concours financiers supplémentaires.

ARTICLE 13 – INSERTION PAYSAGÈRE ET URBAINE DU PROJET

Afin de favoriser l'insertion architecturale et paysagère de la ligne, les Parties se sont entendues sur un processus de concertation et d'association des collectivités territoriales concernées aux choix de conception du titulaire du contrat de partenariat.

Compte tenu de la décision ministérielle en date du 30 septembre 2011 relative au déplacement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier et que le territoire traversé par ces deux infrastructures a été retenu dans la démarche EcoCité soutenue par l'Etat, la CDC et l'ADEME pour promouvoir les actions innovantes, démonstratrices et exemplaires en matière de développement durable, RFF et le titulaire du contrat de partenariat devront se coordonner avec le maître d'ouvrage de l'A9, afin, notamment :

- de minimiser les impacts cumulés des projets, notamment aux plans fonciers, visuels, paysagers, hydrauliques et en matière de prise en compte de l'acoustique en traversée du territoire de l'Eco Cité en recherchant une solution globale pour traiter les bruits cumulés de l'A9 et du CNM,
- de rechercher la meilleure insertion des deux infrastructures, de leur mesures d'accompagnement et compensatoires et des ouvrages de restitution et de franchissement, notamment en proposant des dispositifs de mutualisation de certaines études et de certains ouvrages,
- de coordonner la programmation des deux opérations dans le temps et dans l'espace.

ARTICLE 14 : DISPOSITIONS COMMUNES

Les dispositions prévues aux articles 10 (communication), 11 (propriété des études et confidentialité), 12 (règlement des litiges), 13 (durée, enregistrement et mesures d'ordre) et 14 (modification du dispositif contractuel) de l'accord-cadre s'appliquent à la présente convention.

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

Le Conseil général du Gard
représenté par son président

Christian BOURQUIN

Damien ALARY

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

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

Jean-Pierre MOURE

Jean-Paul FOURNIER

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : consistance détaillée des opérations financées

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de réalisation du Projet CNM

Annexe 3 : tableau des conventions d'études et d'acquisitions foncières

Annexe 4 : éléments de cadrage pour la contractualisation du processus de traitement architectural et insertion paysagère de l'infrastructure ferroviaire

Annexe 5 : décomposition du plan de financement

Annexe 6 : échéancier prévisionnel des versements

Annexe 7 : domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers

ANNEXE 1 – Consistance détaillée des opérations financées

Programme détaillé du projet de référence

Le projet de référence comprend la ligne nouvelle de Contournement de Nîmes et Montpellier et la modernisation de la ligne classique Montpellier Perpignan

A- Le Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM)

La ligne nouvelle CNM déclarée d'utilité publique par décret du 16 mai 2005, comprend sur les deux départements du Gard et de l'Hérault :

- Un tronçon de ligne nouvelle mixte en double voie sur 61 km de Manduel à Lattes en prolongement de la ligne à grande vitesse Méditerranée,
- Un tronçon de ligne nouvelle, dénommée « liaison fret », en double voie sur 9 km de Manduel à St Gervasy
- Les raccordements au réseau existant sur 12 km

1- Principales caractéristiques

La ligne nouvelle

La ligne mixte sera interopérable et ouverte à la circulation des trains de voyageurs (notamment les TaGV) et des trains de fret.

La liaison fret interopérable est destinée essentiellement au trafic fret et prolonge la ligne mixte vers la ligne Givors Grézan dite de rive droite du Rhône où elle se raccorde coté Lyon (raccordements voie 1 et voie 2), mais également côté Nîmes par une voie unique (dite virgulette).

Ces lignes de déclivité maximale limitée à 12,5 ‰ y compris sur les raccordements sont conçues au gabarit GC des lignes à grand vitesse adapté en partie basse pour permettre les circulations fret d'autoroute ferroviaire à plancher de chargement bas.

Le tracé de la ligne mixte est conçu pour une vitesse de 350 km/h.

A la mise en service, la vitesse des trains les plus rapides sera limitée à 220 km/h. La vitesse commerciale pourra être relevée ultérieurement à 300 km/h. La vitesse commerciale des trains de fret sera de 120 km/h maximum (trains de messagerie) à la mise en service.

Le projet est prévu pour permettre la circulation des trains à 300 km/h au plus tard à la mise en œuvre de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Le passage à 300 km/h est prévu dans le cahier des charges du titulaire du contrat de partenariat. Cette évolution de l'infrastructure sera mise en œuvre sans appel à des concours financiers supplémentaires et selon des modalités techniques qui seront arrêtées entre les partenaires, s'agissant notamment de l'impact des travaux sur les circulations ferroviaires intéressant le doublet de lignes.

La liaison fret est conçue pour une vitesse commerciale de 120 km/h en pleine ligne et sur les raccordements voie 1 et voie 2 à Givors Grézan et de 80 km/h sur la voie unique vers Nîmes.

Le franchissement de la ligne classique Tarascon Sète par la liaison fret se fait en tranchée couverte.

Le traitement acoustique de la ligne sera réalisé conformément aux engagements de l'Etat en la matière sur l'ensemble du linéaire.

Au stade d'avant-projet sommaire, les principales caractéristiques de CNM sont les suivantes :

- 700 ha d'emprises
- 5 millions de m³ de déblais
- 10 millions de m³ de remblais
- 90 ponts environ
- 180 ouvrages hydrauliques
- 175 km de voies ferrées simples
- 70 km de protections acoustiques

Ces données sont indicatives et peuvent varier en fonction du projet du titulaire du contrat de partenariat.

Les raccordements

La ligne nouvelle présente 4 points de jonction avec le réseau existant (RFN),

- à Lattes avec jonction des voies V1 à plat et V2 dénivelée à la ligne Tarascon Sète
- à Redessan en prolongement V1 et V2 de la LGV Méditerranée
- à Jonquières avec jonction à plat des voies V1 et V2 à la ligne Tarascon Sète .
- à Saint Gervasy avec jonction de la liaison fret à plat des voies V1 et V2 et de la voie unique de la virgulette à la ligne Givors Grézan

Le raccordement de Saint Brès inversé ne sera pas réalisé dans le cadre du contrat de partenariat, à l'exception des mesures conservatoires.

Energie

La ligne nouvelle sera alimentée en courant 25 Kv alternatif, depuis la sous station existante de Biscarrat (Gard) situé à l'extrémité de la LGV méditerranée coté Manduel et depuis une nouvelle qui sera construite à Lattes à l'extrémité ouest de CNM. Les jonctions des raccordements au RFN seront alimentées en 1500 v.

Télécommunications – Signalisation

La ligne nouvelle sera équipée dès l'origine par une double signalisation ERTMS niveau 1 / BAL + KVB, y compris sur les raccordements à la ligne Tarascon Sète, à Lattes et Manduel. Lors du passage à V300, la signalisation ERTMS niveau 2 sera installée en lieu et place de celle utilisée à la mise en service.

La ligne nouvelle sera équipée d'une couverture continue GSM Rail (GSMR), et raccordée au système de gestion de l'ensemble des communications GSM-R du réseau ferré national. La mise en place du système GSM-R a fait l'objet, au niveau national, d'un contrat de partenariat portant sur le déploiement de ce système de télécommunications.

2 -Ouvrages d'intégration de la ligne nouvelle dans le réseau ferré national

Compte tenu des caractéristiques du projet, le contrat de partenariat portant sur le financement, la conception, la construction, tout ou partie du fonctionnement de l'entretien, de la maintenance et du renouvellement de la ligne nouvelle, correspond à la totalité de l'aménagement, à l'exception des éléments suivants, qui seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France.

Les jonctions aux lignes classiques, correspondent aux aménagements dits de «soudures» aux lignes du réseau existant (liaisons entre les lignes ferroviaires existantes et les extrémités des raccordements qui sont réalisés par le titulaire du contrat de partenariat). Ces jonctions comportent les éléments suivants :

Jonctions

- de CNM au RFN à Lattes (vitesse maximale de 160 km/h sur chacun des raccordements V1 et V2 dénivelé) avec dépose des appareils de voie de Villeneuve les Maguelonne et déplacement du pas d'IPCS ;
- de la liaison fret au RFN à Saint-Gervasy (vitesse maximale de 140 km/h sur les raccordements) ;
- de la virgulette au RFN à St Gervasy (vitesse maximale de 80km/h sur la virgulette) ;
- de CNM à la LGV méditerranée à Redessan (à vitesse maximale de 350 km/h et liaison de la LGV méditerranée vers la ligne Tarascon-Sète respectivement à 170 km/h et 230 km/h sur V1 et V2 ;
- de CNM au RFN Jonquières (vitesse de 100 km/h minimum sur les raccordements V1 et V2) ;

Et par ailleurs la jonction de l'accès de la base travaux superstructures à la ligne Nîmes Le Grau du Roi.

Les dispositifs de gestion centralisée comportent les éléments suivants :

Poste de commandes à distance des itinéraires

Un Poste de commande (PCD) situé à Nîmes sera réalisé pour permettre l'exploitation d'un secteur circulation intégrant :

- Les jonctions de St Gervasy/Jonquières et Redessan,
- La ligne nouvelle CNM relevant du périmètre du contrat de partenariat,
- Le poste de Manduel.

Le Poste de commande (PRS) de Montpellier sera modifié pour permettre l'exploitation de la jonction de Lattes et du nouveau pas d'IPCS.

Poste de contrôle des sous-stations électriques

Le Central sous station (CSS) de Montpellier (1500 V) sera modifié de manière à permettre le contrôle et la supervision des nouvelles installations fixes de traction électriques de sa zone d'action qui sont modifiées pour intégrer :

- Les jonctions de Lattes, Saint Gervasy et Jonquières
- la suppression du pas d'IPCS de Villeneuve-lès-Maguelone

- la création d'un nouveau pas d'IPCS.

Le Central sous station (CSS) de Lyon (25 kV) sera modifié de manière à permettre le contrôle et la supervision des nouvelles installations fixes de traction électriques de sa zone d'action qui seront modifiées pour intégrer la jonction de Redessan (25 kV) à la LGV méditerranée.

Centre de télésurveillance

Le centre de télésurveillance de Lyon sera modifié pour intégrer les conséquences découlant de la création des jonctions et de la ligne nouvelle.

Installations de télécommunications et GSM-R pour intégration des réseaux de la ligne nouvelle

Les installations GSMR réalisées par le titulaire du contrat de partenariat sont intégrées au réseau GSMR national, et supervisées à partir d'un centre de contrôle national.

3 - Mesures conservatoires pour les gares nouvelles

La gare nouvelle de Montpellier Odysseum dont l'ouverture interviendra dès la mise en service de CNM donnera lieu à mesures conservatoires et un aménagement local de la vitesse de circulation sur les voies (V1 et V2) de la ligne mixte à 220 km/h.

Ces mesures conservatoires comprennent notamment pour une gare dimensionnée à terme 8 voies dont 6 à quai:

- la prise en compte de la gare dans le tracé, le profil en long et en large de la ligne
- le terrassement général de l'ensemble de la plateforme à 8 voies
- les ouvrages de franchissement des voies
- la conception et la réalisation des fondations des points d'appui des futurs aménagements urbains et de gare
- Les ouvrages hydrauliques et d'assainissement

La gare nouvelle de Nîmes Manduel dont la mise en service interviendra au plus tard en 2020 donnera lieu à mesures conservatoires.

Ces mesures conservatoires comprennent notamment pour une gare dimensionnée à terme 4 voies dont 2 à quai :

- le terrassement d'une sur-largeur de la plateforme en remblai pouvant accueillir à terme deux voies V170 qui desserviront les quais de la gare de 400 mètres positionnés de part et d'autre des voies principales (cf configuration gare d'Avignon TAGV existante).
- le dimensionnement et la réalisation d'une estacade pour supporter les deux voies principales sur 120 mètres de longueur et intégrant le franchissement de la ligne existante (40 mètres de franchissement prévus à l'Avant projet sommaire).

4 - Autres mesures conservatoires

Les mesures conservatoires à définir sur CNM et nécessaires à la réalisation ultérieure des raccordements de St Brès inversé et vers le Grau du Roi font partie du périmètre cofinancé. Elles ont vocation à minimiser les sujétions d'exploitation postérieures liées à la mise en

service du CNM et à éviter les surcoûts liés à des travaux sur les voies en circulation. Elles répondent aux fonctionnalités suivantes:

Raccordement de Saint Brès inversé

Permettre les circulations voyageurs entre la gare de Montpellier Odysseum et la ligne classique (direction Lunel).

Raccordement vers le Grau du Roi

Permettre la desserte voyageurs du Grau du Roi depuis la LGV Méditerranée et CNM

B - Modernisation de la ligne classique Montpellier Perpignan

La modernisation de la ligne classique Montpellier Perpignan comprend les opérations suivantes qui seront réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France :

- 1. ALLONGEMENT DU RACCORDEMENT DE NARBONNE**
- 2. AMÉNAGEMENTS EN GARE DE NARBONNE**
- 3. AMÉNAGEMENTS EN GARE DE BÉZIERS**
- 4. REDÉCOUPAGE DU BLOCK ENTRE MONTPELLIER ET NARBONNE**
- 5. RENFORCEMENT DES INSTALLATIONS FIXES DE TRACTION ÉLECTRIQUE (IFTE) ENTRE MONTPELLIER ET PERPIGNAN**

Fonctionnalités des opérations

1. ALLONGEMENT DU RACCORDEMENT DE NARBONNE

Allongement à une longueur utile de 750 m entre les voies de Perpignan et de Toulouse permettant de stocker un train de fret complet. Le raccordement reste à voie unique banalisée accessible à 60 km/h, au gabarit haut GB1 et au gabarit bas GI3 afin de permettre le passage des trains d'autoroute ferroviaire à plancher de chargement bas.

2. AMÉNAGEMENTS EN GARE DE NARBONNE

Aménagement de l'entrée de gare coté Toulouse et notamment de la jonction de la voie C avec la voie vers Toulouse.

3. AMÉNAGEMENTS EN GARE DE BÉZIERS

Aménagement de la jonction voie B vers Voie 2 et voie 2 vers voie B à hauteur des têtes de quai.

4. REDÉCOUPAGE DU BLOCK ENTRE MONTPELLIER ET NARBONNE

Amélioration de la signalisation par redécoupage du bloc :

- entre Montpellier et Sète, pour permettre un cantonnement de 3 mn entre train voyageurs et 4 mn derrière un train de fret.
- entre Narbonne et Sète, pour améliorer le débit à contresens à 8 trains/heure.

5. RENFORCEMENT DES IFTE ENTRE MONTPELLIER ET PERPIGNAN

Le renforcement des IFTE (Installation Fixe de Traction Electrique) comprend :

- La réalisation d'une nouvelle Sous Station à Gruissan-Tournebelle
- Le renforcement de la Sous Station de Vias.
- Le renforcement des caténaires, y compris feeders
- Le renforcement du circuit de retour du courant de traction

Annexe 2

Calendrier prévisionnel de réalisation du Projet

M-3 M-2 M-1 M0 M1 M2 M3 M4 M5 M6 M7 M8 M9 M10 M11 M12 M13 M14 M15 M16 M17 M18 M19 M20 M21 M22 M23 M24 M25 M26 M27 M28 M29 M30 M31 M32 M33 M34 M35 M36 M37 M38 M39 M40 M41 M42 M43 M44 M45 M46 M47 M48 M49 M50 M51 M52 M53 M54 M55 M56 M57 M58 M59 M60 M61 M62 M63 M64 M65 M66

Travaux du titulaire du contrat de partenariat

Entrée en vigueur du contrat de partenariat

Etudes et préparation des procédures

Etudes et préparation des procédures

Travaux génie civil

Travaux génie civil

Travaux équipements ferroviaires

Travaux équipements ferroviaires

Mise sous tension et essais dynamiques

Mise sous tension et essais dynamiques

Mise en service de la Ligne

Mise en service de la Ligne

Travaux RFF - Raccordements

Etudes AVP et PRO

Etudes AVP et PRO

Travaux

Travaux

ANNEXE 3

**Conventions d'études et acquisitions foncières et tableau des appels de fonds déjà effectués au titre de ces conventions
(Bilan provisoire arrêté au 31 Aout 2011 – Montants amenés à changer en fonction des appels de fonds (émis et encaissés) et des dépenses jusqu'à la signature de la convention globale)**

I Conventions conclues dans le cadre de La ligne nouvelle de Contournement de Nîmes et Montpellier et de la modernisation de la ligne classique Montpellier Perpignan

Les conventions sont répertoriées ci après par ordre chronologique de signature.

A1 Conventions d'études portant notamment sur l'Avant projet sommaire et la préparation de l'Enquête d'utilité publique du Contournement de Nîmes et Montpellier, études de modernisation de la ligne Montpellier Perpignan

Date de signature : 30 octobre 2001

Montant prévisionnel de la convention : 8 700 000,00 €

Etat de la convention : Soldée le 01 Juillet 2005

Montant final de la convention à la date du solde : 8 700 000,00 €

A 2 Conventions portant sur les acquisitions foncières de Manduel à Lattes

Date de signature : 23 juillet 2002

Montant prévisionnel de la convention : 5 000 000,00 €

Etat de la convention : Solde en cours

Montant final de la convention à la date du solde :

A3 Conventions d'études portant sur les études préparatoires d'Avant projet détaillé

Date de signature : 09 décembre 2005

Montant prévisionnel de la convention : 17 200 000,00 €

Date de signature de l'avenant n°1 : 24 octobre 2006 (sans incidence sur le montant)

Etat de la convention : Soldée le 04 Mars 2009

Montant final de la convention à la date du solde : 17 200 000,00 €

A4 Conventions d'études portant sur les acquisitions foncières et études préalables au contrat de partenariat

Date de signature : 24 Octobre 2006

Montant prévisionnel de la convention : 6 250 000,00 €

Etat de la convention : Solde en cours

Montant final de la convention à la date du solde :

A5 Conventions portant sur les acquisitions foncières

Date de signature : 7 décembre 2007

Montant prévisionnel de la convention : 2 888 888,00 €

Etat de la convention : Soldée le 19 Mai 2009

Montant final de la convention à la date du solde : 2 888 888 ,00€

A6 Convention portant sur les acquisitions foncières

Date de signature : 11 décembre 2008

Montant prévisionnel de la convention : 17 667 700,00 €

Etat de la convention : Solde en cours

Montant final de la convention à la date du solde :

A7 Convention portant sur les études préalables à la passation du contrat de partenariat et à la réalisation des investissements sous maîtrise d'ouvrage de RFF

Date de signature : 20 juillet 2009

Montant prévisionnel de la convention : 5 000 000,00€

Etat de la convention : Solde en cours

Montant final de la convention à la date du solde :

A 8 Convention portant sur les acquisitions foncières et la libération des emprises (archéologie préventive)

Date de signature : 12 avril 2010

Montant prévisionnel de la convention : 16 928 104,00 €

Etat de la convention : Convention en cours

Montant final de la convention à la date du solde :

A 9 Convention portant sur les acquisitions foncières et la libération des emprises (archéologie préventive)

Date de signature : 17 Janvier 2011

Montant prévisionnel de la convention : 2 222 222,50 €

Etat de la convention : Convention en cours

Montant final de la convention à la date du solde :

A 10 Convention portant sur les études complémentaires et mesures environnementales

Date de signature : 09 avril 2010

Montant prévisionnel de la convention : 11 750 000,00 € (*dont partie 750 000 € relatifs aux gares nouvelles*)

Etat de la convention : Convention en cours

Montant final de la convention à la date du solde :

A 11 Convention portant sur les acquisitions foncières, l'archéologie préventive, les mesures Natura 2000, les études des jonctions, de l'accès base travaux et les mesures conservatoires.

Date de signature : Fin 2011

Montant prévisionnel de la convention : 40 657 000,00 €

Etat de la convention :

Montant final de la convention à la date du solde :

II. Bilan des préfinancements au 31 juillet 2011

- Ces bilans portent uniquement sur les périmètres d'études sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France.
- Les montants perçus au titre des décisions européennes de 2001 à 2006, encaissés au titre du projet, se répartissent sur les conventions signées avec les co-financeurs de la manière suivante :

- 4 760 089 € (Décision n°304A2001, 304A2002 et 304A2004 pour la période 2001/2006) se rapportant à la convention A1

- 3 158 554€ (Décision n° 304A2005 et 304A2006 pour la période 2001/2006) se rapportant à la convention A3

- Les conventions encore actives seront soldées par Réseau Ferré de France à un montant au plus égal aux montants prévisionnels mentionnés au point I. Dans l'hypothèse où ces conventions encore actives seraient appelées à des montants inférieurs, les dispositions fixées dans ces conventions seront appliquées.

II.1 Etat/AFITF

Code	Descriptif	Appels de fonds encaissés par RFF	Participation prévisionnelle y compris conventions non soldées
A1	Etudes APS et préparation IMEC EUP	1 192 750,00	2 175 000
A2	Acquisitions foncières de Manduel à Saint Brès	1 000 000,00	4 000 000
A3	Etudes préparatoires APD	11 425 530,00	12 900 000
A4	Acquisitions foncières et études préalables au contrat de partenariat	4 000 000,00	5 000 000
A5	Acquisitions foncières	2 600 000,00	2 600 000
A6	Acquisitions foncières	14 310 165,00	15 900 000
A7	Études préalables à la passation du contrat de partenariat et à la réalisation investissements sous maîtrise d'ouvrage de RFF	4 050 000,00	4 500 000
A10	Etudes complémentaires et mesures environnementales	3 000 000,00	10 000 000
A11	Acquisitions foncières, archéologie préventive, Mesures Natura 2000, Etudes des jonctions et accès base travaux, Mesures conservatoires		10 164 375
Total		41 578 445,00	67 239 375,00

II.2 Région Languedoc Roussillon

Code	Descriptif	Appels de fonds encaissés par RFF	Participation prévisionnelle y compris conventions non soldées
A8	Acquisitions foncières et archéologie préventive	6 335 618,00	11 000 000,00
A11	Acquisitions foncières, archéologie préventive, Mesures Natura 2000, Etudes des jonctions et accès base travaux, Mesures conservatoires		14 520 536,00
Total		6 335 618,00	25 520 536,00

▪ **II.3 Conseil général du Gard**

Code	Descriptif	Appels de fonds encaissés par RFF	Participation prévisionnelle y compris conventions non soldées
A11	Acquisitions foncières, archéologie préventive, Mesures Natura 2000, Etudes des jonctions et accès base travaux, Mesures conservatoires		1 452 053,50
Total			1 452 053,50

▪ **II.4 Communauté d'agglomération de Montpellier**

Code	Descriptif	Appels de fonds encaissés par RFF	Participation prévisionnelle y compris conventions non soldées
A8	Acquisitions foncières et archéologie préventive	500 000,00	2 000 000,00
A11	Acquisitions foncières, archéologie préventive, Mesures Natura 2000, Etudes des jonctions et accès base travaux, Mesures conservatoires		2 904 107,00
Total		500 000,00	4 904 107,00

▪ **II.5 Communauté d'agglomération de Nîmes**

Code	Descriptif	Appels de fonds encaissés par RFF	Participation prévisionnelle y compris conventions non soldées
A9	Acquisitions foncières et archéologie préventive	1 350 000,00	2 000 000,00
A11	Acquisitions foncières, archéologie préventive, Mesures Natura 2000, Etudes des jonctions et accès base travaux, Mesures conservatoires		1 452 053,50
Total		1 350 000,00	3 452 053,50

▪ **II.6 Union Européenne**

Les tableaux ci-dessous récapitulent les décisions de l'Union Européenne portant subvention du projet CNM ou de la modernisation de la ligne classique entre Montpellier et Perpignan.

Les fonds perçus sont alloués aux conventions mentionnées.

	Décision 2001	Décision 2002	Décision 2004	Décision 2005	Décision 2006	Total
Montants encaissés au titre de CNM ou de la modernisation	2 760 089 €	1 000 000 €	1 000 000 €	1 262 600 €	1 895 955 €	7 918 644 €
Statut de la décision	Soldée	Soldée	Soldée	Soldée	Soldée	
Convention A1	x	x	x			4 760 089 €
Convention A3				x	x	3 158 554 €

	2007-2013
Subvention UE initiale	56 260 000 €
Subvention UE révisée (déc 2010)	47 571 500 €
Montants encaissés à oct 2011	- €

II.7 Synthèse des conventions signées

Tableau prévisionnel des répartitions entre co-financeurs.

Le tableau ci-dessous récapitule les montants initialement prévus aux conventions de financement, par contributeur, et par convention, tels qu'ils figurent dans les conventions. La part portée par l'Europe est susceptible d'être ajustée.

Code	Conventions de financement	Etat/A	RFF	Europe	Région Languedoc Roussillon	C G Gard	C A Montpellier	CA Nîmes	Total
A1	Etudes APS et préparation EUP	2 175 000	2 175 000	4 350 000					8 700 000
A2	Acquisitions foncières Manduel Saint Brès	4 000 000	1 000 000						5 000 000
A3	Etudes préparatoires APD	12 900 000	4 300 000						17 200 000
A4	Acquisitions foncières et études préalables au contrat de partenariat	5 000 000	1 250 000						6 250 000
A5	Acquisitions foncières	2 600 000	288 888						2 888 888
A6	Acquisitions foncières	15 900 000	1 767 000						17 667 000
A7	Études préalables à la passation du contrat de partenariat et à la réalisation investissements sous maîtrise d'ouvrage de RFF	4 500 000	500 000						5 000 000
A8	Acquisitions foncières et archéologie préventive		1 692 810	2 235 294	11 000 000		2 000 000,00		16 928 104
A9	Acquisitions foncières et archéologie préventive		222 223					2 000 000	2 222 223
A10	Études complémentaires et mesures environnementales	10 000 000	1 750 000						11 750 000
A11	Acquisitions foncières, archéologie préventive, Mesures Natura 2000, Etudes des jonctions et accès base travaux, Mesures conservatoires	10 164 375	10 164 375		14 520 536	1 452 054	2 904 107	1 452 054	40 657 501
Total		67 239 375	25 110 296	6 585 294	25 520 536	1 452 054	4 904 107	3 452 054	134 263 716

Tableau des répartitions effectives entre co-financeurs.

Le tableau ci-dessous récapitule, pour les conventions soldées, les montants effectivement appelés entre cofinanceurs, et la manière dont les subventions européennes relatives aux décisions 2001 à 2006 ont été affectées aux différentes conventions.

Code	Conventions de financement	Etat/ AFITF	RFF	Europe	Région Languedoc Roussillon	C G Gard	C A Montpellier	CA Nîmes	Total
A1	Etudes APS et préparation EUP	1 192 750	2 747 161	4 760 089					8 700 000
A2	Acquisitions foncières Manduel Saint Brès				Solde en cours				
A3	Etudes préparatoires APD	11 425 530	2 615 916	3 158 554					17 200 000
A4	Acquisitions foncières et études préalables au contrat de partenariat				Solde en cours				
A5	Acquisitions foncières	2 600 000	288 888						2 888 888
A6	Acquisitions foncières				Solde en cours				
A7	Études préalables à la passation du contrat de partenariat et à la réalisation investissements sous maîtrise d'ouvrage de RFF				Solde en cours				
A8	Acquisitions foncières et archéologie préventive				Convention en cours				
A9	Acquisitions foncières et archéologie préventive				Convention en cours				
A10	Études complémentaires et mesures environnementales				Convention en cours				
A11	Acquisitions foncières, archéologie préventive, Mesures Natura 2000, Etudes des jonctions et accès base travaux, Mesures conservatoires				Convention en cours				

Annexe 4

Éléments de cadrage pour la contractualisation du processus de traitement architectural et insertion paysagère de l'infrastructure ferroviaire

RFF a demandé aux candidats à la consultation du contrat de partenariat de proposer, dans le cadre de l'élaboration de leur offre finale, un processus permettant de garantir à RFF, et aux acteurs locaux concernés, le traitement architectural et l'insertion paysagère de la Ligne.

Ce projet de processus fera l'objet d'une discussion avec le Titulaire pressenti à l'attribution, pendant la mise au point du Contrat, afin de permettre sa correcte insertion à l'Annexe 6 du Contrat « Environnement et développement durable ».

La présente annexe a pour objectif d'encadrer la contractualisation de ce processus et de rappeler les principes et objectifs recherchés. Le processus proposé par le Titulaire pressenti à l'attribution du contrat de partenariat devra respecter les objectifs, principes et conditions d'application posés par la présente annexe.

Rappel des objectifs du processus

Le processus de validation du choix de traitement architectural et d'insertion paysagère des ouvrages du CNM a pour objectif d'arrêter une procédure contractuelle d'association de RFF et des acteurs locaux aux choix architecturaux et d'insertion paysagère retenus par le Titulaire avec une identification précise pour les ouvrages singuliers repérés comme sensibles dans le dossier technique de consultation. La question du traitement des protections phoniques sur les secteurs fortement urbanisés et lieu de développement urbain majeur fait partie des éléments à valider dans le cadre de ce processus. Ce processus doit être itératif et évoluer au fur et à mesure des études de conception et de réalisation de la Ligne.

Ce processus couvre une période qui débute dès la phase de mise au point du contrat jusqu'aux études de conception et de réalisation des ouvrages concernés. Il doit organiser l'expression d'un avis de RFF sur les choix architecturaux du Titulaire.

Dans une logique partenariale, ce processus doit d'un côté faciliter les modalités de concertation du Titulaire par la mise en place d'une procédure claire et connue des principaux acteurs concernés et de l'autre côté, assurer à RFF, aux collectivités ou services de l'Etat, la correcte prise en compte par le Titulaire des aspects architecturaux et paysagers dans la conception de la Ligne.

Champ d'application du processus

Le processus a vocation à s'appliquer à la fois à des ouvrages majeurs et/ou situés dans des sites spécifiques comme à des types d'ouvrages courants.

L'opportunité d'utiliser des panneaux photovoltaïques pour qualifier les protections phonique pourra utilement être envisagée à proximité de la future gare nouvelle et de l'EcoCité montpelliéraine en priorité.

Les ouvrages (ou séquences d'ouvrages) majeurs et/ou situés dans des sites spécifiques sont les suivants :

- Traversée du Périmètre de l'EcoCité ; Cette section comprend le franchissement du Lez et de la Lironde par un ouvrage unique,
- Franchissement du Vidourle (lit mineur, lit majeur) ;
- Franchissement du Vistre ;
- Franchissement de l'autoroute A54 ;
- Passage souterrain sous la voie ferroviaire Tarascon/Sète et sous le raccordement de la LGV méditerranée à Manduel-Redessan (zone de la future gare nouvelle)

Les types d'ouvrages courants suivants :

- Pont-route ;
- Pont-rail classique ;
- Pont-rail saut de mouton ;
- Ouvrages hydraulique ;
- Mur de soutènement (continuité de la ligne architectural générale) ;
- écran antibruit sur ouvrage ou hors ouvrage (côté projet et riverain) y compris dans l'hypothèse où le Titulaire propose d'optimiser l'utilisation de mur anti bruit par la pose de panneau photovoltaïque;
- sous-station électrique.

Déclinaison du processus

Le traitement architectural et d'insertion paysagère de la Ligne respectera les données d'entrées suivantes : le Contrat, les Engagements de l'Etat, les accords particuliers indiqués dans le dossier de consultation final et s'inscrivant dans la concertation locale menée par RFF, les éventuelles demandes formulées par RFF pendant le processus. Ces demandes feront l'objet de discussions entre les Parties.

Le Titulaire veillera à établir la conception des ouvrages en considérant que la concertation qu'il aura préalablement menée auprès des services de l'Etat, des élus, des services des collectivités territoriales, des riverains ou associations.

Le processus doit conduire à l'émission par RFF d'un avis sur le traitement architectural des ouvrages et de l'insertion paysagère de la Ligne.

RFF associera à la rédaction de son avis l'ensemble des acteurs concernés, en particulier les collectivités territoriales traversées.

Principes et conditions d'application du processus

Le processus proposé par le candidat doit respecter certains principes qui découlent directement du partage des risques du Contrat. Ainsi, ce processus ne doit pas avoir pour objet ou pour effet de se substituer au travail de concertation du Titulaire. De surcroît, le Titulaire, en tant que maître d'ouvrage de la Ligne, est pleinement responsable des choix de conception de l'ouvrage. En conséquence, l'avis que pourrait émettre RFF lors de ce processus sera strictement limité au choix architecturaux. Cet avis ne se substitue notamment pas aux éventuels avis émis par l'Organisme technique indépendant du Contrat. Enfin, l'avis émis par RFF ne serait se substituer aux démarches administratives le cas échéant nécessaires à l'établissement de l'ouvrage ni être utilisé par le Titulaire dans le cadre d'éventuels contentieux.

Cadragage du processus proposé par le titulaire pressenti

Le processus retenu doit se décliner en quatre étapes en retenant le cadrage suivant :

<u>Phase n°1 : Remise de l'offre finale</u>	<p>Les candidats remettent dans leur Offre finale (cf. MEOF technique du 1^{er} juillet 2011) :</p> <ul style="list-style-type: none">- une proposition de processus d'association de RFF au traitement architectural et paysager de la Ligne ;- Pour les ouvrages emblématiques et pour les ouvrages courants :<ul style="list-style-type: none">• Des esquisses générales de l'ouvrage ;• Des dessins à plus grande échelle pour préciser l'écriture des détails de chaque type d'ouvrage ;• Une représentation 3D.• Des perspectives d'insertion paysagères des ouvrages depuis les points les plus représentatifs des enjeux d'insertion dont la Gare nouvelle Montpellier Odysseum et l'axe de développement de « la route de la mer » depuis Montpellier et depuis Lattes.- Pour les autres ouvrages une proposition de charte du traitement architectural et de l'insertion paysagère du CNM : document rendu public et qui constitue le guide de la concertation et du respect des engagements
<u>Phase n°2 Mise au point et signature du Contrat</u>	<ol style="list-style-type: none">1. Déclinaison opérationnelle du processus : RFF et le Titulaire pressenti mettent au point le processus contractuel selon les bases décrites dans cette note :<ol style="list-style-type: none">(a) délimitation précise du champ d'application,(b) Modalités concrètes d'association aux choix architecturaux lors de l'élaboration de l'APD ;(c) désignation des interlocuteurs et de l'organisation.(d) mise au point des délais de concertation et de délivrance d'avis dans des délais compatibles avec le calendrier de la Ligne;2. RFF organisera des réunions d'échanges entre le Titulaire pressenti et les acteurs locaux pour amorcer les discussions sur ce sujet ;3. Les propositions architecturales et d'insertion paysagère de la Ligne du Titulaire pressenti font l'objet de discussion avec RFF. Elles ne sont cependant pas contractualisées.
<u>Phase n°3 Exécution du Contrat et Conception de la Ligne</u>	<p>Etablissement par le Titulaire des APD par type d'ouvrage concerné et d'un cahier de définition architecturale et paysagère ;</p> <p>Mise au point des APD : Discussion itérative et concertation avec RFF et l'ensemble des acteurs locaux concernés (collectivités, association, riverain, service de l'Etat) ;</p> <p>Emission d'un avis de RFF sur les ouvrages concernés par le processus.</p>
<u>Phase n°4 Démarrage et réalisation des études d'exécution</u>	<p>Après l'approbation de l'APD, le Titulaire assure la réalisation des études d'exécution. Il informe RFF de toutes difficultés rencontrées.</p>

ANNEXE 5

Décomposition du plan de financement

Tableau de financement

	Montants en euros valeur juillet 2011
Emplois	
Dépenses directes RFF (antérieures à la signature du Contrat de partenariat et maîtrise d'ouvrage directe)	440 M€ dont 134 M€ au titre des études et AF
Dépenses du titulaire du Contrat de partenariat	1 317 M€
TOTAL	1 757 M€
Ressources	
Apport des Collectivités Publiques et de l'Union européenne dont :	1 421 M€
- Etat/AFITF	897 M€
- Collectivités territoriales	483 M€
- Union européenne	54 M€
Apport de RFF	323 M€
TOTAL	1 757 M€

ANNEXE 6

Echéancier prévisionnel des versements

La présente Annexe précise l'échéancier de versement des Contributions des Collectivités Publiques et des conditions d'actualisation et d'ajustement, ainsi que des modalités de paiement des Contributions.

1. Période de réalisation de la Ligne

Les tableaux suivants présentent les montants mensuels et cumulés des Contributions des Collectivités Publiques, en euros constants et en euros courants. La Contribution de l'AFITF pour le compte de l'Etat au titre du Loyer Immobilier ne donne pas lieu à un versement à Réseau ferré de France en période de réalisation de la Ligne (hormis les ajustements éventuels dus à l'indexation réelle ICapex), elle est renseignée afin de permettre le calcul des régularisations entre l'AFITF et Réseau ferré de France comme le détaille le paragraphe 1.2 de la présente Annexe. La part de Réseau ferré de France figure de même à titre informatif.

**Tableau 1 : échancier mensuel des Contributions à payer et des cumuls
(Montants en million d'euros hors taxes valeur Juillet 2011)**

	Mois	Contributions à payer	Mois	Cumuls	Mois	Cumuls	
Mois 12	31-Jul-12	8 605 615	0	8 605 615	8 605 615	0	8 605 615
Mois 12	31-Aug-12	2 912 489	0	2 912 489	11 518 104	0	11 518 104
Mois 12	30-Sep-12	2 819 794	0	2 819 794	14 337 899	0	14 337 899
Mois 12	31-Oct-12	2 958 015	0	2 958 015	17 295 913	0	17 295 913
Mois 12	30-Nov-12	2 997 793	0	2 997 793	20 293 706	0	20 293 706
Mois 12	31-Dec-12	4 784 587	0	4 784 587	25 078 293	0	25 078 293
Mois 13	31-Jan-13	3 223 438	0	3 223 438	28 301 731	0	28 301 731
Mois 13	28-Feb-13	3 224 714	0	3 224 714	31 526 445	0	31 526 445
Mois 13	31-Mar-13	4 069 417	0	4 069 417	35 595 862	0	35 595 862
Mois 13	30-Apr-13	4 121 995	0	4 121 995	39 717 857	0	39 717 857
Mois 13	31-May-13	3 684 348	0	3 684 348	43 402 205	0	43 402 205
Mois 13	30-Jun-13	3 761 421	0	3 761 421	47 163 627	0	47 163 627
Mois 13	31-Jul-13	5 386 633	0	5 386 633	52 550 260	0	52 550 260
Mois 13	31-Aug-13	5 443 382	0	5 443 382	57 993 642	0	57 993 642
Mois 13	30-Sep-13	6 761 443	0	6 761 443	64 755 085	0	64 755 085
Mois 13	31-Oct-13	7 026 255	0	7 026 255	71 781 340	0	71 781 340
Mois 13	30-Nov-13	26 962 384	0	26 962 384	98 743 724	0	98 743 724
Mois 13	31-Dec-13	7 061 043	2 668 209	9 729 252	105 804 767	2 668 209	108 472 976
Mois 14	31-Jan-14	8 476 808	0	8 476 808	114 281 574	2 668 209	116 949 783
Mois 14	28-Feb-14	12 104 698	0	12 104 698	126 386 273	2 668 209	129 054 482
Mois 14	31-Mar-14	12 238 963	0	12 238 963	138 625 236	2 668 209	141 293 445
Mois 14	30-Apr-14	13 113 699	0	13 113 699	151 738 935	2 668 209	154 407 144
Mois 14	31-May-14	18 166 054	0	18 166 054	169 904 989	2 668 209	172 573 198
Mois 14	30-Jun-14	13 816 056	0	13 816 056	183 721 045	2 668 209	186 389 254
Mois 14	31-Jul-14	16 185 993	0	16 185 993	199 907 039	2 668 209	202 575 248
Mois 14	31-Aug-14	12 747 507	0	12 747 507	212 654 546	2 668 209	215 322 755
Mois 14	30-Sep-14	12 823 669	0	12 823 669	225 478 215	2 668 209	228 146 423
Mois 14	31-Oct-14	11 812 694	0	11 812 694	237 290 909	2 668 209	239 959 117
Mois 14	30-Nov-14	12 356 587	0	12 356 587	249 647 495	2 668 209	252 315 704
Mois 14	31-Dec-14	5 924 967	5 044 872	10 969 839	255 572 463	7 713 080	263 285 543
Mois 15	31-Jan-15	4 901 187	5 044 872	9 946 059	260 473 650	12 757 952	273 231 602
Mois 15	28-Feb-15	10 832 855	0	10 832 855	271 306 505	12 757 952	284 064 457
Mois 15	31-Mar-15	12 670 098	0	12 670 098	283 976 602	12 757 952	296 734 555
Mois 15	30-Apr-15	14 895 702	0	14 895 702	298 872 305	12 757 952	311 630 257
Mois 15	31-May-15	11 992 767	0	11 992 767	310 865 071	12 757 952	323 623 023
Mois 15	30-Jun-15	13 367 279	0	13 367 279	324 232 350	12 757 952	336 990 302
Mois 15	31-Jul-15	12 742 201	0	12 742 201	336 974 551	12 757 952	349 732 503
Mois 15	31-Aug-15	11 519 975	0	11 519 975	348 494 526	12 757 952	361 252 478
Mois 15	30-Sep-15	9 315 496	0	9 315 496	357 810 022	12 757 952	370 567 974
Mois 15	31-Oct-15	9 289 712	0	9 289 712	367 099 734	12 757 952	379 857 686
Mois 15	30-Nov-15	11 009 600	0	11 009 600	378 109 334	12 757 952	390 867 286
Mois 15	31-Dec-15	1 795 422	6 549 032	8 344 453	379 904 755	19 306 984	399 211 739
Mois 16	31-Jan-16	1 317 041	6 549 032	7 866 073	381 221 797	25 856 016	407 077 813
Mois 16	29-Feb-16	2 627 577	6 549 032	9 176 609	383 849 374	32 405 048	416 254 422
Mois 16	31-Mar-16	6 632 289	0	6 632 289	390 481 662	32 405 048	422 886 710
Mois 16	30-Apr-16	5 547 870	0	5 547 870	396 029 533	32 405 048	428 434 581
Mois 16	31-May-16	7 989 845	0	7 989 845	404 019 378	32 405 048	436 424 426
Mois 16	30-Jun-16	5 469 800	0	5 469 800	409 489 178	32 405 048	441 894 226
Mois 16	31-Jul-16	5 291 183	0	5 291 183	414 780 361	32 405 048	447 185 409
Mois 16	31-Aug-16	5 290 875	0	5 290 875	420 071 235	32 405 048	452 476 283
Mois 16	30-Sep-16	5 480 233	0	5 480 233	425 551 469	32 405 048	457 956 517
Mois 16	31-Oct-16	4 958 979	0	4 958 979	430 510 448	32 405 048	462 915 495
Mois 16	30-Nov-16	3 803 289	0	3 803 289	434 313 736	32 405 048	466 718 784
Mois 16	31-Dec-16	1 991 365	1 730 925	3 722 290	436 305 101	34 135 973	470 441 074
Mois 17	31-Jan-17	669 162	1 730 925	2 400 877	436 974 263	35 866 898	472 841 161
Mois 17	28-Feb-17	728 021	1 730 925	2 458 946	437 702 284	37 597 823	475 300 107
Mois 17	31-Mar-17	813 026	1 730 925	2 543 952	438 515 310	39 328 749	477 844 059
Mois 17	30-Apr-17	1 784 036	0	1 784 036	440 299 346	39 328 749	479 628 095
Mois 17	31-May-17	1 753 090	0	1 753 090	442 052 437	39 328 749	481 381 185
Mois 17	30-Jun-17	2 501 255	0	2 501 255	444 553 691	39 328 749	483 882 440
Mois 17	31-Jul-17	920 276	0	920 276	445 473 967	39 328 749	484 802 716
Mois 17	31-Aug-17	918 408	0	918 408	446 392 375	39 328 749	485 721 124
Mois 17	30-Sep-17	1 278 874	0	1 278 874	447 671 250	39 328 749	486 999 998

**Tableau 2 : échancier mensuel des Contributions à payer et des cumuls à titre indicatif
(Montants en million d'euros courants hors taxes sur la base d'ICapex à 4% par an)**

Mois	Contributions à payer	ICapex	Cumuls à titre indicatif	ICapex	Cumuls à titre indicatif	ICapex	Cumuls à titre indicatif
M01-12	31-Jul-12	8 979 702	0	8 979 702	8 979 702	0	8 979 702
M02-12	31-Aug-12	3 049 236	0	3 049 236	12 028 938	0	12 028 938
M03-12	30-Sep-12	2 961 721	0	2 961 721	14 990 658	0	14 990 658
M04-12	31-Oct-12	3 117 265	0	3 117 265	18 107 923	0	18 107 923
M05-12	30-Nov-12	3 169 385	0	3 169 385	21 277 308	0	21 277 308
M06-12	31-Dec-12	5 075 332	0	5 075 332	26 352 640	0	26 352 640
M07-13	31-Jan-13	3 430 726	0	3 430 726	29 783 366	0	29 783 366
M08-13	28-Feb-13	3 442 425	0	3 442 425	33 225 791	0	33 225 791
M09-13	31-Mar-13	4 358 652	0	4 358 652	37 584 443	0	37 584 443
M10-13	30-Apr-13	4 429 222	0	4 429 222	42 013 665	0	42 013 665
M11-13	31-May-13	3 972 166	0	3 972 166	45 985 831	0	45 985 831
M12-13	30-Jun-13	4 068 353	0	4 068 353	50 054 184	0	50 054 184
M01-14	31-Jul-13	5 845 622	0	5 845 622	55 899 807	0	55 899 807
M02-14	31-Aug-13	5 926 917	0	5 926 917	61 826 723	0	61 826 723
M03-14	30-Sep-13	7 385 832	0	7 385 832	69 212 555	0	69 212 555
M04-14	31-Oct-13	7 700 706	0	7 700 706	76 913 262	0	76 913 262
M05-14	30-Nov-13	29 645 923	0	29 645 923	106 559 184	0	106 559 184
M06-14	31-Dec-13	7 789 726	2 943 562	10 733 288	114 348 911	2 943 562	117 292 472
M07-14	31-Jan-14	9 382 797	0	9 382 797	123 731 708	2 943 562	126 675 270
M08-14	28-Feb-14	13 438 805	0	13 438 805	137 170 513	2 943 562	140 114 075
M09-14	31-Mar-14	13 633 206	0	13 633 206	150 803 719	2 943 562	153 747 281
M10-14	30-Apr-14	14 654 755	0	14 654 755	165 458 474	2 943 562	168 402 036
M11-14	31-May-14	20 368 573	0	20 368 573	185 827 047	2 943 562	188 770 609
M12-14	30-Jun-14	15 541 185	0	15 541 185	201 368 232	2 943 562	204 311 794
M01-15	31-Jul-14	18 267 791	0	18 267 791	219 636 023	2 943 562	222 579 585
M02-15	31-Aug-14	14 435 061	0	14 435 061	234 071 084	2 943 562	237 014 646
M03-15	30-Sep-14	14 568 192	0	14 568 192	248 639 276	2 943 562	251 582 837
M04-15	31-Oct-14	13 464 461	0	13 464 461	262 103 736	2 943 562	265 047 298
M05-15	30-Nov-14	14 129 882	0	14 129 882	276 233 619	2 943 562	279 177 180
M06-15	31-Dec-14	6 797 867	5 788 111	12 585 977	283 031 485	8 731 672	291 763 158
M07-15	31-Jan-15	5 642 020	5 807 423	11 449 444	288 673 506	14 539 096	303 212 601
M08-15	28-Feb-15	12 507 858	0	12 507 858	301 181 364	14 539 096	315 720 459
M09-15	31-Mar-15	14 677 992	0	14 677 992	315 859 356	14 539 096	330 398 452
M10-15	30-Apr-15	17 312 017	0	17 312 017	333 171 373	14 539 096	347 710 469
M11-15	31-May-15	13 984 687	0	13 984 687	347 156 060	14 539 096	361 695 155
M12-15	30-Jun-15	15 637 825	0	15 637 825	362 793 885	14 539 096	377 332 981
M01-16	31-Jul-15	14 956 311	0	14 956 311	377 750 196	14 539 096	392 289 291
M02-16	31-Aug-15	13 566 825	0	13 566 825	391 317 021	14 539 096	405 856 117
M03-16	30-Sep-15	11 006 080	0	11 006 080	402 323 101	14 539 096	416 862 197
M04-16	31-Oct-15	11 012 239	0	11 012 239	413 335 340	14 539 096	427 874 435
M05-16	30-Nov-15	13 093 173	0	13 093 173	426 428 512	14 539 096	440 967 608
M06-16	31-Dec-15	2 142 330	7 814 427	9 956 757	428 570 843	22 353 522	450 924 365
M07-16	31-Jan-16	1 576 762	7 840 501	9 417 263	430 147 605	30 194 023	460 341 628
M08-16	29-Feb-16	3 155 553	7 864 971	11 020 525	433 303 158	38 058 994	471 362 152
M09-16	31-Mar-16	7 991 533	0	7 991 533	441 294 691	38 058 994	479 353 685
M10-16	30-Apr-16	6 706 455	0	6 706 455	448 001 146	38 058 994	486 060 140
M11-16	31-May-16	9 690 624	0	9 690 624	457 691 769	38 058 994	495 750 764
M12-16	30-Jun-16	6 655 563	0	6 655 563	464 347 333	38 058 994	502 406 327
M01-17	31-Jul-16	6 459 707	0	6 459 707	470 807 040	38 058 994	508 866 034
M02-17	31-Aug-16	6 480 883	0	6 480 883	477 287 922	38 058 994	515 346 917
M03-17	30-Sep-16	6 734 506	0	6 734 506	484 022 428	38 058 994	522 081 423
M04-17	31-Oct-16	6 114 284	0	6 114 284	490 136 712	38 058 994	528 195 707
M05-17	30-Nov-16	4 704 491	0	4 704 491	494 841 203	38 058 994	532 900 198
M06-17	31-Dec-16	2 471 445	2 148 218	4 619 663	497 312 648	40 207 212	537 519 860
M07-17	31-Jan-17	833 255	2 155 386	2 988 641	498 145 903	42 362 598	540 508 501
M08-17	28-Feb-17	909 279	2 161 880	3 071 159	499 055 182	44 524 478	543 579 660
M09-17	31-Mar-17	1 018 837	2 169 094	3 187 931	500 074 019	46 693 572	546 767 591
M10-17	30-Apr-17	2 242 868	0	2 242 868	502 316 887	46 693 572	549 010 459
M11-17	31-May-17	2 211 317	0	2 211 317	504 528 204	46 693 572	551 221 776
M12-17	30-Jun-17	3 165 225	0	3 165 225	507 693 429	46 693 572	554 387 001
M01-18	31-Jul-17	1 168 453	0	1 168 453	508 861 882	46 693 572	555 555 454
M02-18	31-Aug-17	1 169 973	0	1 169 973	510 031 855	46 693 572	556 725 427
M03-18	30-Sep-17	1 634 436	0	1 634 436	511 666 291	46 693 572	558 359 863

- *Le Début du Mois 1 correspond au premier jour du mois calendaire durant lequel intervient la date d'entrée en vigueur du Contrat de partenariat ;*
- *La Fin du Mois n correspond au dernier jour du mois calendaire durant lequel intervient la Date contractuelle de mise à disposition de la Ligne ;*

1.1. Echancier des Contributions au titre des Concours publics

Les Contributions au titre des Concours publics sont versées mensuellement à Réseau ferré de France, selon l'échéancier de versement au Titulaire du contrat de partenariat, intervenant à terme échu mensuellement, à date calendaire fixe (soit [à compléter]). Le tableau 3 présente ces Contributions en euros valeur juillet 2011 et le tableau 4, ces mêmes Contributions indexées à l'aide de l'indice ICapex, sur la base d'une hypothèse d'évolution prévisionnelle de l'indice de 4% par an.

Tableau 3 : échéancier mensuel des Contributions à payer au titre des Concours publics (Montants en million d'euros constants hors taxes valeur Juillet 2011)

		Concours de l'Etat	Montants par Age, catégorie	Concours de l'Etat	Montants par Age, catégorie
Mois 1	31-Jul-12	6 060 639	1 255 187	741 010	548 779
Mois 2	31-Aug-12	2 051 166	424 806	250 788	185 729
Mois 3	30-Sep-12	1 985 884	411 286	242 806	179 818
Mois 4	31-Oct-12	2 083 228	431 447	254 708	188 632
Mois 5	30-Nov-12	2 111 242	437 248	258 133	191 169
Mois 6	31-Dec-12	3 369 620	697 865	411 990	305 113
Mois 7	31-Jan-13	2 270 157	470 160	277 563	205 558
Mois 8	28-Feb-13	2 271 055	470 346	277 673	205 640
Mois 9	31-Mar-13	2 865 950	593 552	350 408	259 506
Mois 10	30-Apr-13	2 902 979	601 221	354 936	262 859
Mois 11	31-May-13	2 594 760	537 387	317 251	234 950
Mois 12	30-Jun-13	2 649 040	548 629	323 887	239 865
Mois 13	31-Jul-13	3 793 621	785 677	463 831	343 505
Mois 14	31-Aug-13	3 833 587	793 954	468 717	347 124
Mois 15	30-Sep-13	4 761 852	986 202	582 212	431 176
Mois 16	31-Oct-13	4 948 349	1 024 827	605 015	448 063
Mois 17	30-Nov-13	18 988 680	3 932 647	2 321 669	1 719 388
Mois 18	31-Dec-13	4 972 850	1 029 901	608 010	450 282
Mois 19	31-Jan-14	5 969 924	1 236 400	729 918	540 565
Mois 20	28-Feb-14	8 524 923	1 765 553	1 042 308	771 915
Mois 21	31-Mar-14	8 619 481	1 785 136	1 053 869	780 477
Mois 22	30-Apr-14	9 235 527	1 912 722	1 129 191	836 259
Mois 23	31-May-14	12 793 727	2 649 642	1 564 237	1 158 447
Mois 24	30-Jun-14	9 730 173	2 015 166	1 189 669	881 048
Mois 25	31-Jul-14	11 399 238	2 360 837	1 393 739	1 032 179
Mois 26	31-Aug-14	8 977 631	1 859 311	1 097 659	812 907
Mois 27	30-Sep-14	9 031 269	1 870 419	1 104 217	817 764
Mois 28	31-Oct-14	8 319 274	1 722 962	1 017 164	753 294
Mois 29	30-Nov-14	8 702 319	1 802 292	1 063 997	787 978
Mois 30	31-Dec-14	4 172 751	864 197	510 185	377 835
Mois 31	31-Jan-15	3 451 738	714 871	422 030	312 548
Mois 32	28-Feb-15	7 629 207	1 580 045	932 792	690 810
Mois 33	31-Mar-15	8 923 114	1 848 020	1 090 993	807 971
Mois 34	30-Apr-15	10 490 531	2 172 639	1 282 635	949 897
Mois 35	31-May-15	8 446 093	1 749 226	1 032 670	764 777
Mois 36	30-Jun-15	9 414 115	1 949 708	1 151 206	852 430
Mois 37	31-Jul-15	8 973 894	1 858 537	1 097 202	812 569
Mois 38	31-Aug-15	8 113 122	1 680 267	991 959	734 628
Mois 39	30-Sep-15	6 560 583	1 358 728	802 136	594 048
Mois 40	31-Oct-15	6 542 425	1 354 968	799 916	592 404
Mois 41	30-Nov-15	7 753 682	1 605 825	948 011	702 081
Mois 42	31-Dec-15	1 264 454	261 874	154 600	114 494
Mois 43	31-Jan-16	927 547	192 099	113 407	83 988
Mois 44	29-Feb-16	1 850 512	383 250	226 255	167 560
Mois 45	31-Mar-16	4 670 893	967 364	571 091	422 940
Mois 46	30-Apr-16	3 907 174	809 195	477 714	353 787
Mois 47	31-May-16	5 626 973	1 165 373	687 987	509 512
Mois 48	30-Jun-16	3 852 192	797 807	470 992	348 809
Mois 49	31-Jul-16	3 726 398	771 755	455 612	337 418
Mois 50	31-Aug-16	3 726 181	771 710	455 585	337 398
Mois 51	30-Sep-16	3 859 540	799 329	471 890	349 474
Mois 52	31-Oct-16	3 492 438	723 301	427 006	316 234
Mois 53	30-Nov-16	2 678 525	554 735	327 492	242 535
Mois 54	31-Dec-16	1 402 450	290 454	171 472	126 989
Mois 55	31-Jan-17	471 268	97 602	57 620	42 672
Mois 56	28-Feb-17	512 720	106 187	62 688	46 426
Mois 57	31-Mar-17	572 587	118 585	70 008	51 847
Mois 58	30-Apr-17	1 256 435	260 214	153 619	113 768
Mois 59	31-May-17	1 234 641	255 700	150 955	111 794
Mois 60	30-Jun-17	1 761 548	364 825	215 377	159 505
Mois 61	31-Jul-17	648 119	134 228	79 243	58 686
Mois 62	31-Aug-17	646 803	133 956	79 082	58 567
Mois 63	30-Sep-17	900 667	186 533	110 121	81 554
Total	447 671 250	315 279 464	65 295 893	38 547 946	28 547 946

Tableau 4 : échéancier mensuel des Contributions à payer au titre des Concours publics à titre informatif (Montants en million d'euros courants hors taxes sur la base d'ICapex à 4%)

	Mois	Montant à payer (M€)	Montant à recevoir (M€)	Montant net (M€)	Montant net (M€)
Mois 1	31-Jul-12	6 324 095	1 309 751	773 222	572 635
Mois 2	31-Aug-12	2 147 472	444 752	262 563	194 449
Mois 3	30-Sep-12	2 085 838	431 987	255 027	188 869
Mois 4	31-Oct-12	2 195 382	454 674	268 421	198 788
Mois 5	30-Nov-12	2 232 089	462 276	272 908	202 111
Mois 6	31-Dec-12	3 574 382	740 272	437 025	323 653
Mois 7	31-Jan-13	2 416 142	500 395	295 412	218 777
Mois 8	28-Feb-13	2 424 382	502 101	296 419	219 523
Mois 9	31-Mar-13	3 069 649	635 739	375 314	277 951
Mois 10	30-Apr-13	3 119 349	646 032	381 390	282 451
Mois 11	31-May-13	2 797 460	579 367	342 034	253 305
Mois 12	30-Jun-13	2 865 201	593 397	350 317	259 438
Mois 13	31-Jul-13	4 116 871	852 624	503 353	372 775
Mois 14	31-Aug-13	4 174 124	864 481	510 353	377 959
Mois 15	30-Sep-13	5 201 587	1 077 274	635 977	470 994
Mois 16	31-Oct-13	5 423 343	1 123 200	663 090	491 073
Mois 17	30-Nov-13	20 878 604	4 324 059	2 552 743	1 890 517
Mois 18	31-Dec-13	5 486 036	1 136 185	670 755	496 750
Mois 19	31-Jan-14	6 607 982	1 368 545	807 931	598 340
Mois 20	28-Feb-14	9 464 488	1 960 141	1 157 185	856 991
Mois 21	31-Mar-14	9 601 398	1 988 496	1 173 924	869 388
Mois 22	30-Apr-14	10 320 840	2 137 496	1 261 887	934 532
Mois 23	31-May-14	14 344 886	2 970 895	1 753 891	1 298 902
Mois 24	30-Jun-14	10 945 122	2 266 787	1 338 216	991 060
Mois 25	31-Jul-14	12 865 377	2 664 481	1 572 998	1 164 935
Mois 26	31-Aug-14	10 166 117	2 105 452	1 242 970	920 522
Mois 27	30-Sep-14	10 259 876	2 124 870	1 254 434	929 012
Mois 28	31-Oct-14	9 482 557	1 963 883	1 159 394	858 627
Mois 29	30-Nov-14	9 951 190	2 060 939	1 216 692	901 061
Mois 30	31-Dec-14	4 787 504	991 515	585 349	433 499
Mois 31	31-Jan-15	3 973 481	822 927	485 821	359 791
Mois 32	28-Feb-15	8 808 854	1 824 356	1 077 023	797 625
Mois 33	31-Mar-15	10 337 205	2 140 885	1 263 888	936 014
Mois 34	30-Apr-15	12 192 258	2 525 075	1 490 698	1 103 985
Mois 35	31-May-15	9 848 934	2 039 762	1 204 189	891 802
Mois 36	30-Jun-15	11 013 183	2 280 883	1 346 537	997 222
Mois 37	31-Jul-15	10 533 215	2 181 480	1 287 854	953 762
Mois 38	31-Aug-15	9 554 648	1 978 814	1 168 208	865 155
Mois 39	30-Sep-15	7 751 204	1 605 312	947 708	701 857
Mois 40	31-Oct-15	7 755 541	1 606 210	948 239	702 249
Mois 41	30-Nov-15	9 221 071	1 909 728	1 127 423	834 950
Mois 42	31-Dec-15	1 508 770	312 473	184 471	136 616
Mois 43	31-Jan-16	1 110 459	229 981	135 771	100 550
Mois 44	29-Feb-16	2 222 348	460 259	271 717	201 229
Mois 45	31-Mar-16	5 628 162	1 165 619	688 133	509 619
Mois 46	30-Apr-16	4 723 125	978 182	577 477	427 670
Mois 47	31-May-16	6 824 773	1 413 443	834 437	617 970
Mois 48	30-Jun-16	4 687 284	970 759	573 095	424 425
Mois 49	31-Jul-16	4 549 350	942 192	556 231	411 935
Mois 50	31-Aug-16	4 564 263	945 281	558 054	413 285
Mois 51	30-Sep-16	4 742 881	982 273	579 893	429 459
Mois 52	31-Oct-16	4 306 080	891 810	526 487	389 907
Mois 53	30-Nov-16	3 313 211	686 182	405 093	300 005
Mois 54	31-Dec-16	1 740 554	360 477	212 810	157 604
Mois 55	31-Jan-17	586 833	121 536	71 750	53 137
Mois 56	28-Feb-17	640 374	132 625	78 296	57 985
Mois 57	31-Mar-17	717 532	148 604	87 730	64 971
Mois 58	30-Apr-17	1 579 575	327 137	193 128	143 027
Mois 59	31-May-17	1 557 354	322 536	190 411	141 015
Mois 60	30-Jun-17	2 229 159	461 670	272 550	201 846
Mois 61	31-Jul-17	822 901	170 427	100 613	74 512
Mois 62	31-Aug-17	823 972	170 649	100 744	74 609
Mois 63	30-Sep-17	1 151 077	238 394	140 738	104 228
Total	511 666 291	360 348 971	74 630 005	44 058 413	32 628 903

- *Le Début du Mois 1 correspond au premier jour du mois calendaire durant lequel intervient la date d'entrée en vigueur du Contrat de partenariat ;*
- *La Fin du Mois n correspond au dernier jour du mois calendaire durant lequel intervient la Date contractuelle de mise à disposition de la Ligne.*

1.2. Modalités d'indexation des Contributions et de régularisation annuelle

Les Contributions étant définies à l'article 9 en euros valeur juillet 2011, celles-ci sont indexées à l'aide de l'indice ICapex servant de base à l'indexation des versements mensuels au titulaire du Contrat de partenariat en période de construction et détaillé ci-dessous.

ICapex est déterminé comme suit :

$$\text{ICapex} = 10\% \text{ IPC} + 10\% \text{ ING} + 50\% \text{ TP01} + 5\% \text{ TP12} + 15\% \text{ TP13} + 10\% \text{ IPI 001570087}$$

- Les indices utilisés pour le calcul de ICapex sont publiés par l'INSEE :
 - IPC : Indice des prix à la consommation Ensemble des ménages - par secteur conjoncturel Métropole - Ensemble hors tabac - Identifiant INSEE 641266, $\text{IPC} = \text{IPC}_n / \text{IPC}_0$
 - ING : Ingénierie, $\text{ING} = \text{ING}_n / \text{ING}_0$
 - TP01 : Indice général des travaux publics, $\text{TP01} = \text{TP01}_n / \text{TP01}_0$
 - TP12 : Réseaux d'électrification avec fournitures, $\text{TP12} = \text{TP12}_n / \text{TP12}_0$
 - TP13 : Charpentes et ouvrages d'art métalliques, $\text{TP13} = \text{TP13}_n / \text{TP13}_0$
 - IPI 001570087 : indice de production industrielle pour le marché français – Prix départ usine – Identifiant INSEE 1570087, $\text{IPI} = \text{IPI}_n / \text{IPI}_0$
- Il est précisé que pour chaque indice I (I étant IPC, ING, TP01, TP12, TP13 ou IPI 001570087) :
 - I_0 est l'indice publié par l'INSEE correspondant au mois de [à compléter]
 - I_n est le dernier indice I connu au mois n publié par l'INSEE.

1.3. Modalités de calcul des appels de fonds

On entend par assiette globale cumulée des appels de fonds au titre d'un mois M le cumul du mois 1 au mois M des Concours Publics.

Les appels de fonds pour les Concours Publics sont effectués sur la base d'assiettes globales cumulées prévisionnelles, déterminées selon les modalités suivantes :

- la première année, l'assiette globale cumulée prévisionnelle du mois M correspond au chiffre figurant dans la dernière colonne du tableau 4 de la présente Annexe
- les années suivantes, l'assiette globale cumulée prévisionnelle du mois M correspond à la dernière colonne du tableau 3 de la présente Annexe, indexée avec les indices ICapex connus à la date d'établissement de la prévision, puis avec une hypothèse prévisionnelle d'évolution de l'indice ICapex de 4% par an au-delà.

Ces assiettes sont révisées en cas d'ajustement des échéanciers de paiement intervenant avec le titulaire en application du Contrat de partenariat.

Pour chaque cofinanceur, le montant de l'appel de fonds au titre du mois M est calculé selon la formule suivante, sur la base de sa part en pourcentage (Part_i) telle que définie au tableau de l'article 9 :

(Assiette globale cumulée prévisionnelle au mois M x part en %) - cumul des appels déjà émis

1.4. Modalités de calcul des régularisations annuelles

Pour chaque année N et chaque Collectivité Publique P, Réseau ferré de France établit au début de l'année N+1 un bilan des écarts entre la valeur prévisionnelle d'ICapex à 4% par an et les valeurs mensuelles réelles de cet indice et procède à une régularisation des appels de fonds selon la formule suivante :

Régularisation_N^P = (Assiette globale cumulée réelle_N x Part %¹) – Cumul des appels effectués_N^P

Il est considéré que :

- Assiette globale cumulée réelle_N est l'assiette globale cumulée à la fin du dernier mois de l'année N, calculée par application des indices ICapex réels calculée comme suit :

$$\text{Assiette globale réelle}_{N} = \sum_{i=1}^{12 \times N} A_i \times I_{\text{capex}}_i$$

où :

- i est un incrément indiquant le numéro de mois tel qu'indiqué en première colonne de chacun des tableaux précédents de la présente Annexe ;
 - la quantité 12 x N correspond au numéro du dernier mois de l'année N considérée ;
 - A_i est l'assiette globale du mois i telle qu'indiquée à l'avant-dernière colonne du tableau 3 ;
 - ICapex_i correspond au calcul réel de l'indice ICapex du mois i une fois les indices du mois concerné publiés ;
- Part %¹ est la part en pourcentage de la Collectivité Publique P comme indiquée à l'Article 9 ;
 - Cumul des appels effectués est le cumul des appels des fonds déjà émis auprès de la Collectivité Publique P depuis le mois 1, en tenant compte des régularisations antérieures.

S'agissant de l'AFITF pour le compte de l'Etat, la Régularisation_N^P s'entend comme la différence entre (i) la Contribution théorique cumulée de l'AFITF pour le compte de l'Etat (telle que définie en avant-dernière colonne du tableau 1), calculée par application des indices ICapex réels de chaque mois, (ii) et la même contribution calculée sur la base d'une évolution de l'indice ICapex de 4% par an, en tenant compte des régularisations antérieures.

Lorsque le montant Régularisation_N^P est positif, Réseau ferré de France adresse à la Collectivité Publique P un appel de fonds complémentaire au plus tôt le 1^{er} juin de l'année N+1. La Collectivité Publique P procède alors au paiement de ce montant dans les délais indiqués à l'article 10.

Lorsque le montant Régularisation_N^P est négatif, Réseau ferré de France adresse à la Collectivité Publique P le détail de ce montant au plus tard le 1^{er} juin de l'année N+1 ; ce montant est déduit des appels de fonds suivants. Le solde éventuel final est versé à la

Collectivité Publique P par Réseau ferré de France dans les trois mois qui suivent la date de mise à disposition de la Ligne.

La dernière régularisation intervient selon les principes ci-dessus après achèvement de la phase de construction et parution des indices relatifs au dernier mois des tableaux des échéanciers mensuels.

1.5 Adaptation du calendrier de versement en cas de retard dans la réalisation du Projet

Les Contributions au titre des Concours publics sont versées par Réseau ferré de France selon l'échéancier de versement au titulaire du Contrat de partenariat. Dans l'hypothèse où un événement clé défini au Contrat de partenariat n'était pas atteint entraînant un décalage dans le versement par Réseau ferré de France des Concours publics au titulaire du Contrat, l'échéancier des appels de fonds des Contributions apportées par les Collectivités territoriales serait symétriquement décalé.

Conformément aux dispositions de l'article 9 de l'Accord-cadre, RFF s'engage à notifier au comité de suivi, dans un délai d'un mois, toute évolution intervenue dans les calendriers de réalisation et des modifications apportées à l'échéancier des appels de fond, notamment en cas de retard dans la réalisation du Projet.

2. Période d'exploitation de la Ligne

En contrepartie de l'étalement de sa contribution, l'AFITF pour le compte de l'Etat paie à Réseau ferré de France le Loyer Immobilier. Le montant de ce Loyer Immobilier, exprimé en euros courants hors taxes, est égal sur la durée du Contrat de partenariat, à l'exception du premier et du dernier.

Pour les besoins de la présente Annexe on entend par trimestre calendaire (ci-après « Trimestre Calendaire ») les trimestres allant du 1^{er} janvier au 31 mars, du 1^{er} avril au 30 juin, du 1^{er} juillet au 30 septembre et du 1^{er} octobre au 31 décembre de chaque année.

La Contribution au titre du Loyer Immobilier est versée par l'AFITF à Réseau ferré de France trimestriellement à terme échu à compter de la date de mise à disposition de la Ligne conformément à l'échéancier suivant et dans les conditions prévues à l'article 10 :

Tableau 6 : Echéances des Contributions au titre du Loyer immobilier (à titre indicatif avec provision pour taux de base de 70 point de base)
(Montants en million d'euros courants hors taxes sur la base d'ICapex à 4% par an)

Trimestre 1	1-Oct-17	31-Dec-17	28 884 490
Trimestre 2	1-Jan-18	31-Mar-18	28 884 490
Trimestre 3	1-Apr-18	30-Jun-18	28 884 490
Trimestre 4	1-Jul-18	30-Sep-18	28 884 490
Trimestre 5	1-Oct-18	31-Dec-18	28 884 490
Trimestre 6	1-Jan-19	31-Mar-19	28 884 490
Trimestre 7	1-Apr-19	30-Jun-19	28 884 490
Trimestre 8	1-Jul-19	30-Sep-19	28 884 490
Trimestre 9	1-Oct-19	31-Dec-19	28 884 490
Trimestre 10	1-Jan-20	31-Mar-20	28 884 490
Trimestre 11	1-Apr-20	30-Jun-20	28 884 490
Trimestre 12	1-Jul-20	30-Sep-20	28 884 490
Trimestre 13	1-Oct-20	31-Dec-20	28 884 490
Trimestre 14	1-Jan-21	31-Mar-21	28 884 490
Trimestre 15	1-Apr-21	30-Jun-21	28 884 490
Trimestre 16	1-Jul-21	30-Sep-21	28 884 490
Trimestre 17	1-Oct-21	31-Dec-21	28 884 490
Trimestre 18	1-Jan-22	31-Mar-22	28 884 490
Trimestre 19	1-Apr-22	30-Jun-22	28 884 490
Trimestre 20	1-Jul-22	30-Sep-22	28 884 490
Trimestre 21	1-Oct-22	31-Dec-22	28 884 490
Trimestre 22	1-Jan-23	31-Mar-23	28 884 490
Trimestre 23	1-Apr-23	30-Jun-23	28 884 490
Trimestre 24	1-Jul-23	30-Sep-23	28 884 490
Trimestre 25	1-Oct-23	31-Dec-23	28 884 490
Trimestre 26	1-Jan-24	31-Mar-24	28 884 490
Trimestre 27	1-Apr-24	30-Jun-24	28 884 490
Trimestre 28	1-Jul-24	30-Sep-24	28 884 490
Trimestre 29	1-Oct-24	31-Dec-24	28 884 490
Trimestre 30	1-Jan-25	31-Mar-25	28 884 490
Trimestre 31	1-Apr-25	30-Jun-25	28 884 490
Trimestre 32	1-Jul-25	30-Sep-25	28 884 490
Trimestre 33	1-Oct-25	31-Dec-25	28 884 490
Trimestre 34	1-Jan-26	31-Mar-26	28 884 490
Trimestre 35	1-Apr-26	30-Jun-26	28 884 490
Trimestre 36	1-Jul-26	30-Sep-26	28 884 490
Trimestre 37	1-Oct-26	31-Dec-26	28 884 490
Trimestre 38	1-Jan-27	31-Mar-27	28 884 490
Trimestre 39	1-Apr-27	30-Jun-27	28 884 490
Trimestre 40	1-Jul-27	30-Sep-27	28 884 490
Trimestre 41	1-Oct-27	31-Dec-27	28 884 490
Trimestre 42	1-Jan-28	31-Mar-28	28 884 490
Trimestre 43	1-Apr-28	30-Jun-28	28 884 490
Trimestre 44	1-Jul-28	30-Sep-28	28 884 490
Trimestre 45	1-Oct-28	31-Dec-28	28 884 490

Trimestre 46	1-Jan-29	31-Mar-29	28 884 490
Trimestre 47	1-Apr-29	30-Jun-29	28 884 490
Trimestre 48	1-Jul-29	30-Sep-29	28 884 490
Trimestre 49	1-Oct-29	31-Dec-29	28 884 490
Trimestre 50	1-Jan-30	31-Mar-30	28 884 490
Trimestre 51	1-Apr-30	30-Jun-30	28 884 490
Trimestre 52	1-Jul-30	30-Sep-30	28 884 490
Trimestre 53	1-Oct-30	31-Dec-30	28 884 490
Trimestre 54	1-Jan-31	31-Mar-31	28 884 490
Trimestre 55	1-Apr-31	30-Jun-31	28 884 490
Trimestre 56	1-Jul-31	30-Sep-31	28 884 490
Trimestre 57	1-Oct-31	31-Dec-31	28 884 490
Trimestre 58	1-Jan-32	31-Mar-32	28 884 490
Trimestre 59	1-Apr-32	30-Jun-32	28 884 490
Trimestre 60	1-Jul-32	30-Sep-32	28 884 490
Trimestre 61	1-Oct-32	31-Dec-32	28 884 490
Trimestre 62	1-Jan-33	31-Mar-33	28 884 490
Trimestre 63	1-Apr-33	30-Jun-33	28 884 490
Trimestre 64	1-Jul-33	30-Sep-33	28 884 490
Trimestre 65	1-Oct-33	31-Dec-33	28 884 490
Trimestre 66	1-Jan-34	31-Mar-34	28 884 490
Trimestre 67	1-Apr-34	30-Jun-34	28 884 490
Trimestre 68	1-Jul-34	30-Sep-34	28 884 490
Trimestre 69	1-Oct-34	31-Dec-34	28 884 490
Trimestre 70	1-Jan-35	31-Mar-35	28 884 490
Trimestre 71	1-Apr-35	30-Jun-35	28 884 490
Trimestre 72	1-Jul-35	30-Sep-35	28 884 490
Trimestre 73	1-Oct-35	31-Dec-35	28 884 490
Trimestre 74	1-Jan-36	31-Mar-36	28 884 490
Trimestre 75	1-Apr-36	30-Jun-36	28 884 490
Trimestre 76	1-Jul-36	30-Sep-36	28 884 490
Trimestre 77	1-Oct-36	31-Dec-36	28 884 490
Trimestre 78	1-Jan-37	31-Mar-37	57 768 980
Totale			2 281 874 711

Il est précisé que :

- le montant des loyers trimestriels dans ce tableau reflète une provision pour risque de 70 points base sur les taux de l'offre finale et ses hypothèses financières
- les montants sont exprimés en euros courants hors taxes ;
- le « Trimestre Calendaire 1 » correspond au Trimestre Calendaire incluant la date de mise à disposition de la Ligne ;
- le « Trimestre Calendaire n » correspond au Trimestre Calendaire incluant la date du dernier jour du Contrat de partenariat.

ANNEXE 7

Domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		nom du service	n° de téléphone
RFF	Pôle Finances et Achats 92, avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Service finances et gestion des flux unité back office exploitation	1 53 94 32 83
ETAT	Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer Direction des infrastructures de transport Arche de la Défense Paroi Sud 92055 LA DEFENSE Cedex	Bureau de la planification et des grandes opérations ferroviaires zone 1 (RFP1)	1 40 81 71 60
AFITF	Arche Nord - Pièce 05-75 92055 LA DEFENSE Cedex	Secrétariat général	1 40 81 15 60
REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON			
AGGLOMERATION DE MONTPELLIER			
NIMES METROPOLE			
DEPARTEMENT DU GARD			

