



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**



*Agence de financement  
des infrastructures de  
transport de France*



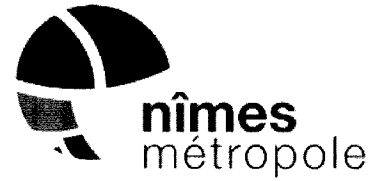
**RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**



**la Région  
Languedoc  
Roussillon**



**Montpellier  
Agglomération**



**nîmes  
métropole**

**GARE NOUVELLE DE MONTPELLIER-ODYSSEUM**

**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° 12-39-03-01 du Conseil d'administration en date du 22 mars 2012,

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

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

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

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

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

## Préambule

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

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

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

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

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 Odysseum) 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.

La gare nouvelle de Montpellier-Odysseum a vocation à s'inscrire dans un futur quartier qui recevra les principales fonctions métropolitaines urbaines, économiques (notamment tertiaire supérieur) de transport (notamment bus et tramways), celles-ci étant mises en réseau entre la gare Montpellier Saint-Roch, la gare nouvelle de Montpellier-Odysseum et l'aéroport Montpellier Méditerranée. Cet ensemble a vocation à faire de la gare nouvelle de Montpellier-Odysseum un véritable pôle d'échanges multimodal. Complémentairement, les Collectivités territoriales concernées ont fait valoir l'opportunité d'élargir ultérieurement la dimension intermodale de la gare nouvelle de Montpellier-Odysseum, qui permettrait d'organiser, le cas échéant, la circulation de trains sur la ligne nouvelle assurant des correspondances en gare entre les trains à grande vitesse et les trains des lignes classiques.

Cet ensemble pourra constituer, à terme, un hub de transport à l'échelle de l'Agglomération entre trains aptes à la grande vitesse / trains grandes lignes classiques / trains régionaux / tramway / infrastructures routières / aéroportuaires.

La gare nouvelle de Montpellier-Odysséum se situera sur un axe urbain majeur de développement de l'agglomération montpelliéraine et de son futur quartier destiné à constituer le cœur économique de la future métropole régionale. Ce projet urbain a été retenu dans le cadre de la démarche EcoCité par l'Etat, la Caisse des Dépôts et Consignations et l'ADEME, pour promouvoir les actions innovantes, démonstratives et exemplaires en matière de développement durable. La conception et la réalisation du pôle d'échanges multimodal s'inscrivent dans cette démarche pour la promotion d'un développement durable.

La réussite de la gare nouvelle de Montpellier-Odysséum passe par la conception et l'exploitation d'un pôle d'échanges attractif pour l'utilisateur et le citoyen et ouvert sur la ville. Ce pôle devra chercher à promouvoir l'ouverture sur les services à la personne et les commerces et s'insérer dans un véritable quartier urbain, notamment d'affaires.

Il s'agit d'optimiser la valeur de localisation exceptionnelle en développant les programmes immobiliers, les équipements et les espaces publics majeurs du quartier, au plus près du PEM voire directement implanté sur la « gare pont » qui en constituera le cœur. Les programmes immobiliers pourront à cet égard être imbriqués avec le terminal voyageurs et les services qui y sont directement rattachés.

Pour RFF, maître d'ouvrage des « gares nouvelles », c'est une démarche innovante qui consiste à proposer une plateforme de transport et de services en milieu urbain, en rupture avec la simple juxtaposition de fonctions de transport (gare ferroviaire, station tramway, arrêt des bus, station taxis, parc de stationnement VL, ...).

Il s'agit notamment de :

- Offrir au niveau du Pôle d'Echange Multimodal des services adaptés aux besoins des voyageurs permettant d'en faire un lieu de vie évolutif en fonction de l'adaptation aux besoins et perméable à la dynamique urbaine ;
- Développer des activités attractives permettant de connecter le déplacement à l'activité urbaine ;
- Intégrer harmonieusement le Pôle d'Echange Multimodal à son environnement dans le souci de la maîtrise de son impact écologique dans sa phase d'exploitation, de façon à en faire un équipement durable ;
- Réaliser avec le Pôle d'Echange Multimodal un véritable signal urbain, permettant de composer une porte d'entrée au réseau de transport et une porte d'accès aux territoires.

Afin d'engager un projet d'aménagement cohérent autour du PEM et plus largement dans le secteur de 350 ha défini au SCOT comme « site stratégique urbain », l'Agglomération de Montpellier a décidé de confier à la SAAM, la réalisation des études préalables à l'aménagement du futur quartier dont le calendrier prévisionnel figure en annexe à la présente convention (Annexe 2).

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 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.

Le site de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum devra permettre l'illustration concrète de la réussite simultanée de ces trois objectifs.

\*  
\*        \*

La réalisation de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum s'inscrit dans un programme d'ensemble incluant également la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier et la gare nouvelle de Nîmes-Manduel.

Réseau ferré de France assure la maîtrise d'ouvrage de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum.

\*  
\*        \*

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 de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum, soit le présent document ;
- « Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum » : désigne la réalisation de l'ensemble des ouvrages, installations et équipements constitutifs de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum et de ses investissements connexes, tels 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, la Communauté d'agglomération de Montpellier et la Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole, signataires de la Convention ;
- « Collectivités territoriales » : désigne les Collectivités Publiques à l'exclusion de l'Etat et de l'AFITF;

\*  
\*       \*  
\*

- « Contributions » : désigne les contributions respectives des Collectivités Publiques et de Réseau ferré de France au financement du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum ;
- « 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 et Réseau ferré de France de la prise en charge de l'ensemble des investissements nécessaires à la réalisation du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum ;
- les engagements respectifs des Collectivités territoriales concernées et de Réseau ferré de France sur la qualité urbaine et architecturale du Projet, sur les programmes immobiliers d'accompagnement et leurs interfaces éventuelles avec le Projet, ainsi que les modalités de définition de gouvernance et d'exploitation de la gare nouvelle Montpellier-Odysséum. Ces engagements sont définis à l'annexe 1.

La Convention ne modifie pas les droits et obligations fixés par ailleurs dans les contrats et conventions passés par ailleurs par Réseau ferré de France.

## **ARTICLE 2 - CONSISTANCE DU PROJET**

---

Le Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum objet de la Convention est constitué :

- des aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au Projet de Gare nouvelle de Montpellier-Odysséum, y compris les mesures conservatoires et les travaux préparatoires inclus dans le contrat de partenariat du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier en tranche conditionnelle. Sont exclus du périmètre de la présente convention les mesures conservatoires et travaux préparatoires inclus en tranche ferme dans le contrat de partenariat, qui figurent dans le périmètre de la convention de financement et de réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier ;
- du bâtiment voyageur et ses investissements connexes, notamment les mesures d'intégration urbaine et les aménagements permettant des liaisons avec les différents modes de transport au sein du pôle d'échanges multimodal.

La consistance détaillée de ces opérations figure en annexe à la Convention (Annexe 1).

La réalisation du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum s'inscrit au sein d'un Programme d'ensemble comprenant également la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier et celle de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel, dont la mise en service interviendra au plus tard en 2020. Elle est dimensionnée pour cette échéance, avec le fonctionnement des deux gares nouvelles.

Le Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum n'inclut pas l'aménagement d'une aire de remisage des rames et de petite maintenance à proximité, fonctionnellement nécessaire à une gare en terminus. Le programme et l'implantation de cette aire ne sont pas définis. Ils feront l'objet d'une concertation étroite avec les Collectivités territoriales concernées, au fur et à mesure de l'avancée des études afin d'assurer la meilleure coordination avec les études urbaines et la meilleure intégration à l'environnement.

## **ARTICLE 3 – GOUVERNANCE DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL**

---

L'Etat, Réseau ferré de France et les Collectivités territoriales concernées conviennent de mettre en place, au plus tard avant l'ouverture de la gare, une structure de gouvernance ayant pour missions de :



- définir et mettre en œuvre une politique d'inter modalité du pôle d'échanges multimodal, incluant les liaisons avec la gare Saint-Roch, les transports urbains, et éventuellement l'aéroport, en concertation avec les AOT et leurs délégataires ;
- prendre en charge une partie des dépenses d'exploitation et de maintenance sur un périmètre à définir ;
- percevoir des recettes (mise à quai, commerces,...) dans les limites du plan de financement de la gare et d'un périmètre à définir ;
- définir et mettre en œuvre des politiques de valorisation commerciale.

L'Etat, Réseau ferré de France et les Collectivités territoriales concernées s'engagent à mettre en place un groupe de réflexion ayant pour objectif de définir, le périmètre de la gouvernance, le plan de financement de l'exploitation et la forme juridique de la structure.

#### **ARTICLE 4 - CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION**

---

A la date de signature de la Convention, la date prévisionnelle de mise en service du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum s'établit concomitamment à la date de mise en service du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Le calendrier prévisionnel de réalisation du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum est joint en annexe à la Convention (Annexe 2).

#### **ARTICLE 5 - 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 de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum est estimé à 135 M€ HT valeur juillet 2011. Ce montant intègre les montants déjà versés au titre des conventions de financement des études antérieures depuis 2010 pour un montant arrêté à 0,460 M€.

Deux périmètres conventionnels peuvent être distingués, chacun faisant l'objet de clés de financement particulières figurant à l'article 7 de la Convention :

- la gare dite de base, correspondant aux aménagements strictement nécessaires pour garantir les fonctionnalités ferroviaires de la gare, et dont le coût est arrêté à 135 M€ HT valeur juillet 2011 ;
- les aménagements complémentaires (complément de dalle), dont le coût est arrêté à 7,7 M€ HT valeur juillet 2011.

Ce montant ne comprend pas les aménagements complémentaires, intégrant notamment les mesures d'intégration urbaine et les aménagements permettant des liaisons avec les différents mode de transport au sein du pôle d'échange multimodal, intégralement financés par les Collectivités territoriales, qui font l'objet de conventions de financement et de réalisation spécifiques.

#### **ARTICLE 6 - 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 de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum s'élève à 45 M€ HT valeur juillet 2011.

## **ARTICLE 7 - RÉPARTITION DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES ET DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**

Le financement du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysseum relève de clés de financement spécifiques, conformément aux dispositions de l'article 2.2 de l'accord de financement du 2 décembre 2009.

### **Périmètre de la gare dite de base**

Le Projet de gare nouvelle Montpellier-Odysseum fait l'objet d'un financement forfaitaire et non révisable par les Collectivités Publiques.

Les Contributions de l'AFITF pour le compte de l'Etat, des Collectivités territoriales et de Réseau ferré de France sont arrêtées à un tiers chacun du coût du Projet, soit 45 M€ valeur juillet 2011.

### **Périmètre des aménagements complémentaires**

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

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

Les tableaux ci-dessous récapitulent la Contribution de chacune des Collectivités Publiques, et de Réseau ferré de France, en euros juillet 2011, au financement du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysseum (périmètre de la gare dite de base).

**Répartition des Contributions au financement du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum (gare dite de base)  
exprimées en euros juillet 2011**

	Contribution totale (€ valeur juillet 2011) Part (%)	Contribution - CFI antérieures (M€ valeur juillet 2011) Part (%)
Conseil régional de Languedoc-Roussillon	32 175 000	0
Communauté d'agglomération de Montpellier	11 825 000	111 000
Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole	1 000 000	0
<b>Total Collectivités territoriales</b>	45 000 000	111 000
<b>Etat/AFITF</b>	45 000 000	374 653
<i>Total des contributions Collectivités Publiques</i>	90 000 000 (66,667 %)	485 653 (59,941 %)
<b>Réseau ferré de France</b>	45 000 000 (33,333 %)	324 564 (40,059 %)
<b>Total</b>	135 000 000 (100,00%)	810 217 (100,00%)

Dans l'hypothèse où le Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum bénéficierait de subvention de la part de l'Union européenne, il est convenu que ces montants viennent en déduction des Contributions des Parties, au prorata de leur participation initiale au Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum.

## **ARTICLE 8 - 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 correspondent aux Contributions des Collectivités Publiques au financement de la gare dite de base. Ces appels de fonds se feront en fonction de l'avancement des travaux.

L'assiette de l'appel de fonds est égale au produit des trois éléments suivants :

- Le montant définitif des Contributions des Collectivités Publiques au financement exprimé en euros constants aux conditions économiques de juillet 2011, défini à l'article 7 déduction faite des participations versées dans le cadre des conventions antérieures ;
- Le pourcentage d'avancement physique du chantier constaté depuis l'appel de fonds précédent par un certificat d'avancement établi par la direction de l'opération ;
- L'évolution de l'index BT 01 entre la date d'émission de l'appel de fonds et le mois de juillet 2011.

Cette assiette sera répartie entre chaque co-financeur sur la base de sa part en pourcentage fixée au tableau de l'article 7.

Pour chaque co-financeur, le montant de l'appel de fonds est calculé selon la formule suivante :

$$(assiette\ globale * part\ en\ \%) - cumul\ des\ appels\ de\ fonds\ déjà\ émis$$

La justification des montants appelés sera annexée à l'appel de fonds et également transmise au comité suivi prévu à l'article 9 de l'Accord-cadre.

### **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. Ces appels de fonds sont adressés au plus tard 45 jours avant les dates inscrites dans les échéanciers figurant dans l'Annexe 5.

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, 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 9 : 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

Christian BOURQUIN

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

Jean-Pierre MOURE

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

Jean-Paul FOURNIER

## **LISTE DES ANNEXES**

---

Annexe 1 : consistance détaillée des opérations financées

Annexe 2 : calendriers prévisionnels de réalisation du Projet de gare nouvelle Montpellier-Odysséum et des études du projet urbain du quartier gare nouvelle Montpellier-Odysséum

Annexe 3 : tableaux récapitulatifs des préfinancements

Annexe 4 : décomposition du plan de financement

Annexe 5 : échéancier prévisionnel des versements

Annexe 6 : domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers





## ANNEXE 1

### Consistance détaillée des opérations financées et engagements des Parties

#### I - Consistance détaillée des opérations

Les typologies d'activités développées au sein du PEM découlent des missions stratégiques assignées au PEM. Ces missions sont ainsi assurées par le biais de services tels que :

Les Services aux voyageurs au sens large :

- accueil et orientation des voyageurs (et non voyageurs) dans le PEM ;
- attentes des voyageurs et accompagnateurs ;
- information sur l'inter-modalité (desserte, horaires, conditions d'utilisation...) et les services associés, en situation normale et perturbée ;
- assistance, accompagnement aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- services complémentaires envisagés au moyen d'une conciergerie.

Les Services à la ville (autres utilisateurs) : Les flux entre les différents modes de transport génèrent une activité « multimodale » qui permet l'implantation de programmes qualitatifs. Afin de créer de la valeur lors des déplacements des voyageurs, accompagnants, passants, habitants du quartier, (...), des services et concepts innovants seront proposés aux utilisateurs du PEM.

Les Services aux entreprises ferroviaires :

- attribution de surfaces de vente et d'exploitations ;
- prestations liées aux contrôles des billets et/ou titres spécifiques ;
- services à la préparation technique et commerciale des trains : avitaillement des trains (service de restauration), pré-conditionnement et/ou mises en eau des rames à quai ;
- information commerciale, événementiel des transporteurs...

Le pôle d'échanges multimodal est constitué de plusieurs opérations :

- de la plateforme des voies ferroviaires (8 voies dont 6 à quai au droit de la gare Montpellier-Odysséum),
- d'une dalle urbaine franchissant les voies et servant d'accès :
  - au terminal des voyageurs,
  - à la plateforme du tramway,
  - aux éventuels programmes de valorisation commerciale et tertiaire.
- des correspondances entre modes de transport qui s'organisent autour du terminal, sur la dalle et de part et d'autre des voies ferrées qui y sont connectées. L'inter modalité propose également une offre de stationnement répartie sur plusieurs niveaux de part et d'autre du faisceau des voies CNM, mais aussi, de plain-pied. La configuration de cette offre de stationnement répondra à un objectif d'économie spatiale et de compacité des formes urbaines. A cet effet, elle pourra « foisonner » avec l'offre de stationnement des programmes immobiliers alentour, en respectant une offre réservée de 2000 places pour la gare.

Le pôle d'échanges multimodal organisé autour de la gare pont ( dont la dalle se situe à la cote 26m NGF au dessus de la plateforme située elle même à la cote 19 m NGF) est relié à la ville.

Dans le périmètre de l'opération,

- vers le nord par un ouvrage en continuité du franchissement de l'A9, dédié aux circulations douces et au tramway, prolongeant le cours de la gare.
- vers le sud, par le parvis qui organise la dénivelée vers le niveau du terrain naturel.
- Vers l'ouest, par l'aménagement éventuel d'un espace urbain au-dessus des voies en continuité de la station de tramway.

De plus :

Au niveau des voies, des accès routiers permettent les dessertes techniques, de sécurité et d'accès aux parcs de stationnement.

Le pôle d'échanges multimodal est dimensionné à partir des hypothèses de flux générés, à la fois par :

- l'offre globale de transports (TAGV, TR, tramway, bus, modes actifs, véhicules de location...),
- l'attractivité du pôle d'échanges multimodal.

Deux horizons de dimensionnement ont été pris en compte :

- **2020**, par l'offre liée à la mise en service complète du CNM avec 2 gares nouvelles, soit un flux global d'environ 4,8 millions de voyageurs/an pour les seuls TAGV;
- **2050**, pour prendre en compte l'évolution du trafic « voyageurs » projetée à 30 ans. A cette échéance, le flux global est évalué entre 8 et 10 millions de voyageurs/an pour les seuls TAGV. A partir des hypothèses d'aménagement, le programme du pôle d'échanges multimodal a été finalisé en partenariat entre Réseau ferré de France et la Communauté d'agglomération de Montpellier. Il s'établit sur une surface 18 hectares pour recevoir notamment :
  - Le terminal
  - L'inter modalité avec les autres moyens de transport
  - La valorisation.

A titre purement indicatif, le projet Terminal + Inter modalité se décompose ainsi :

<b>Terminal des voyageurs</b>	<b>10 000m<sup>2</sup> hors oeuvre nette (SHON)</b>
Dont	
Espaces circulés, hall	5 000
Services voyageurs	1 700
Services marchands	1 500
Services transporteurs de base	800
Services exploitant	1 000
<b>Inter modalité</b>	<b>64 600m<sup>2</sup></b>
Dont	
Espaces circulés et déposes	8 600
Incluant le parvis, les déposes TC+taxis+VP, les aires d'autocars, des vélos et livraisons	
Et	
Stationnements	56 000 dont, VP, Vélo, loueurs, partage,...

Ce projet pourra faire l'objet d'ajustements, notamment pour accueillir des dessertes de trains régionaux et leurs services.

La dalle de la gare-pont avec son parvis d'inter-modalité avec les transports urbains et circulations douces devra être traitée architecturalement de façon à offrir un éclairage suffisant et qualitatif des quais.

Le pôle d'échanges multimodal comprend plusieurs périmètres d'opérations qui distinguent :

**La description qui suit a pour seul objet de préciser l'ensemble des opérations constituant le futur pôle d'échanges. Elle ne préjuge pas de la répartition entre les Parties du financement de ces dernières qui résulte des différentes conventions.**

**A- Les opérations financées dans le cadre de la présente convention**

**1- Infrastructure ferroviaire composée de quatre voies ferrées, dont :**

- Deux voies à quai central de 400 m, réalisées à l'horizon 2017
- Deux voies à quai central de 400 m, réalisées à l'horizon 2020

Pour mémoire :

- Deux voies passantes sans quai, dédiées notamment à la grande vitesse voyageur et au fret, sont financées dans le cadre de la Convention CNM,
- la réalisation supplémentaire de deux voies à quai central de 400 m, non financées dans la présente convention, sera liée à la mise en service de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. A cette échéance, 8 voies dont 6 avec quai constitueront le plan de voies.

**2- Une dalle de franchissement des voies** réalisée sur la totalité de la largeur du plateau des 8 voies destinée à recevoir :

- Le bâtiment terminal des voyageurs, d'une surface de 10 000 m<sup>2</sup> incluant des espaces pour services et commerces liés à la gare et incluant les équipements électromécaniques et fixes d'accès aux quais ferroviaires,
- Les parvis supérieurs d'accès au terminal
- La desserte tramway venant du centre ville,
- Les interfaces des opérations tertiaires qui seront construites ultérieurement, donc hors convention,
- Les accès des services de secours,
- Les liaisons de l'inter modalité et cheminements pour encaisser les dénivelés.

**3- Des ouvrages d'accès au pôle d'échanges multimodal, constituant l'inter modalité**

Les fonctionnalités permises depuis les accès nord et sud , réparties à la fois au nord et au sud des voies sont :

- la desserte éco-mobile (tramway), les accès piétons et vélos,
- la desserte taxis,
- la dépose-minute VL,
- la desserte des parcs de stationnement VL (longue et courte durée), accueillant les loueurs, l'auto-partage,....
- la desserte des bus urbains et interurbains

**4- Des ouvrages de stationnement provisoire pour VL de 1600 places réparties nécessairement de part et d'autre des voies ferrées.**

- 1200 places (stationnement de longue durée) au nord des voies CNM, ,
- 400 places au sud (stationnement de courte durée), pour le fonctionnement de la dépose minute.

**B- Les opérations non financées dans le cadre de la présente convention:**

- Le parc de stationnement définitif de 2000 places ne fait pas partie de la présente convention, dont la construction pourrait faire l'objet d'une DSP ultérieure et qui sera conçu et géré de manière à optimiser le foisonnement avec les stationnements des programmes immobilier du futur quartier.
- Les ouvrages d'aménagements complémentaires réalisés dans l'emprise sous maîtrise d'ouvrage de tiers dont les valorisations immobilières éventuelles.
- Les aménagements ou renforcements des voiries d'accès à l'opération et de contournement viaire du pôle d'échanges multimodal hors l'emprise.
- L'amenée des réseaux secondaires en bordure d'emprise, justifiant une participation foncière. Cette participation est, elle, financée dans le cadre de la présente convention à hauteur de 180 € HT m<sup>2</sup> HON valeur juillet 2011, pour les surfaces affectées aux équipements publics de la gare.
- Les équipements spécifiques au tramway (dalle support du tramway et renforcement dalle parking, station, voies et bande de roulement, équipements techniques du réseau tramway,...).
- Les descentes de charges et réservations liées au développement des projets immobilier du quartier
- Les ouvrages d'interface avec le projet A9bis sous MOA du concessionnaire autoroutier (franchissement de l'A9b, couverture éventuelle de l'A9b avec son étanchéité et sa protection,...).

## **II - Engagements des Parties sur le pôle d'échanges multimodal**

### **1- Qualité urbaine et architecturale de la gare de Montpellier-Odysséum**

L'estimation du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum inclut des prestations architecturales et de traitement des espaces publics de qualité.

Cette gare nouvelle se situera sur l'axe de développement urbain majeur de l'agglomération montpelliéraine et de son futur quartier destiné à constituer le cœur économique de la future métropole régionale. Le projet urbain global dans lequel la gare joue un rôle majeur a été retenu dans le cadre de la démarche EcoCité par l'Etat, la Caisse des Dépôts et Consignations et l'ADEME, pour promouvoir les actions innovantes, démonstratives et exemplaires en matière de développement durable. Dans ce cadre, la conception et la réalisation de la gare nouvelle et du PEM concrétiseront le concept de PEM durable du 21 siècle intimement inscrit dans le futur quartier urbain..

L'Etat et RFF-dans le respect des compétences de chacun- prennent l'engagement d'associer les Collectivités territoriales dans la définition des choix d'insertion urbaine, d'aménagements et du traitement architectural du Projet.

L'Etat et RFF-dans le respect des compétences de chacun- s'engagent à intégrer dans les cahiers des charges du PEM les prescriptions urbaines issues du dialogue compétitif mené par la Communauté d'Agglomération de Montpellier pour la définition du projet urbain du quartier, sous réserve de leur compatibilité avec le programme et l'économie du PEM.

Dans l'hypothèse du recours à la réalisation de la gare en contrat de partenariat, RFF s'engage à associer les Collectivités territoriales d'une part, à l'élaboration des aspects fonctionnels (notamment relatifs à l'inter-modalité et aux interfaces urbaines), techniques et architecturaux du cahier des charges de la consultation et d'autre part, au dialogue compétitif conduisant au choix du lauréat et à intégrer les collectivités territoriales à la commission de désignation du titulaire du futur contrat.

Dans cette hypothèse, un processus spécifique d'association des collectivités au choix du concepteur sera défini et adapté aux calendriers de l'opération et du projet urbain du quartier.

Dans l'hypothèse du recours à une maîtrise d'ouvrage en loi MOP, l'Etat et RFF s'engagent à intégrer les Collectivités territoriales et l'aménageur du quartier au jury ou à la commission de désignation du maître d'œuvre.

Dans les deux hypothèses, les documents de conception (APS-APD) du PEM seront communiqués pour avis à la communauté d'Agglomération de Montpellier et à son aménageur.

La délimitation des volumes affectés au PEM sera établie en concertation avec la Communauté d'Agglomération de Montpellier et son aménageur afin d'optimiser les capacités constructives de programmes immobiliers urbains et d'espaces publics au plus près du terminal voyageurs, voire en contiguïté et sur la dalle ou le bâtiment voyageurs lui-même.

Cette association s'inscrit dans les limites et conditions du périmètre et des estimations budgétaires du Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysséum telles qu'exprimées par la Convention.

Une coordination sera mise en place entre les différents projets afin de minimiser les nuisances sur l'environnement direct du site et notamment les espaces naturels à proximité de la Mogère en phase de travaux et mutualiser, autant que possible, les installations et accès de chantier.

Pour le thème particulièrement sensible du paysage acoustique urbain, l'Etat, RFF et l'Agglomération de Montpellier conviennent de conduire une étude conjointe pour la modélisation des nuisances sonores cumulées affectant le futur quartier de la gare en considération de es

conséquences sonores apportées par les infrastructures ferroviaires (CNM et tramway) et routières (A9b et autres voiries urbaines) dans différentes hypothèses schématiques de configuration du quartiers, logements, bueaux, espaces et équipements publics...

## 2- Programmes immobiliers

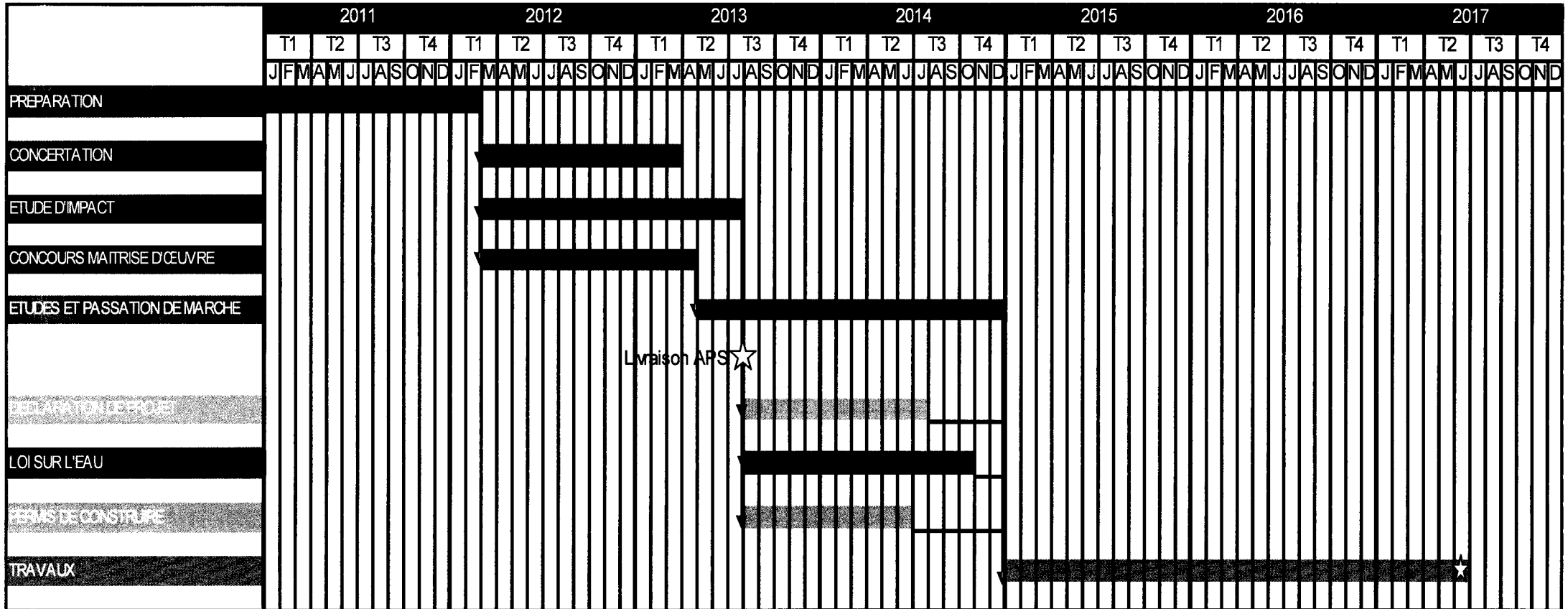
Le pôle d'échanges multimodal prévoit, sur le domaine ferroviaire, l'aménagement éventuel de programmes immobiliers dont l'étude et la réalisation ne sont pas incluses dans la Convention.

La programmation urbaine non encore définie à la signature de la présente convention proposera des aménagements compatibles avec la gare en concertation avec les services compétents des Collectivités territoriales, notamment les services de l'aménagement. La réalisation du PEM et des programmes immobiliers pourra conduire à une division volumétrique établie avec l'Agglomération de Montpellier ou son aménageur comprenant des volumes spécifiques au PEM devant être affectés en pleine propriété à RFF.

**Annexe 2**

**Calendriers prévisionnels de réalisation du Projet de gare nouvelle Montpellier-Odysséum et des études du projet urbain du quartier gare nouvelle Montpellier-Odysséum**

**Calendrier Gare ODYSSEUM**



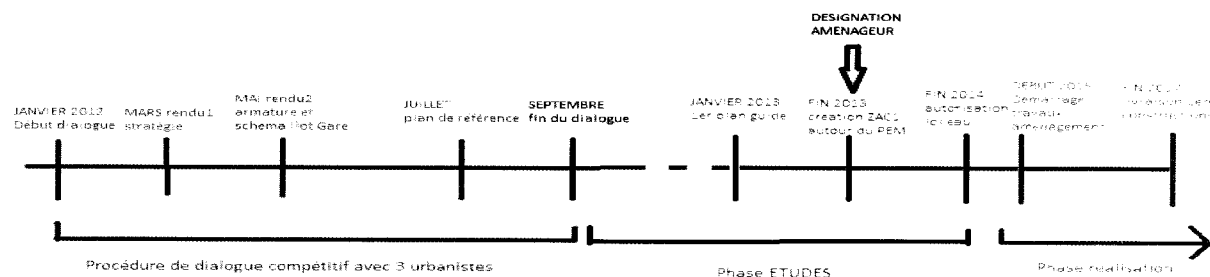
## Calendrier prévisionnel de réalisation des études de projet urbain du quartier gare nouvelle Montpellier-Odysséum

Le planning ci-dessous retrace les étapes importantes relatives au projet d'aménagement (1 000 000 m<sup>2</sup>) à terme, prévu autour de la nouvelle gare TAGV de Montpellier Odysséum.

Après une phase d'études préalables menée dans le cadre d'un mandat d'étude réalisé par la SAAM pour le compte de l'Agglomération de Montpellier, un aménageur du nouveau Quartier sera désigné. Il engagera les études pré-opérationnelles et les procédures réglementaires (notamment loi Eau) en vue de l'engagement des travaux de viabilisation puis de construction.

Ces travaux pourront être engagés une fois toutes les autorisations obtenue notamment loi Eau, à partir de début 2015. Les premières constructions (bureaux notamment) autour du PEM démarreront début 2016 pour une livraison des premiers bâtiments fin 2017

Pendant la phase de dialogue compétitif, il est demandé aux 3 urbanistes, outre une réflexion stratégique et à grande échelle, une réflexion architecturale et urbaine approfondie sur l'ilot gare au travers d'un schéma organisationnel de cet ilot. Le premier schéma organisationnel sera fourni dans le rendu 2 prévu pour début mai 2012.





## ANNEXE 3

### Conventions d'études gare de Montpellier et tableau des appels de fonds déjà effectués au titre de ces conventions (Bilan provisoire arrêté au 31 Décembre 2011 – Montants amenés à changer en fonction des appels de fonds (émis et encaissés) et des dépenses jusqu'à la signature des conventions gares)

#### I - Conventions conclues dans le cadre de la gare nouvelles de Montpellier Odysseum

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

##### **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***)

Répartition des 750 000 € :

- RFF : 111 702 €
- Etat/AFITF : 638 298 € dont participation pour la gare de Montpellier : 374 653 €

Etat de la convention : Convention en cours

Montant final de la convention à la date du solde :

##### **G 2 Convention de partenariat et de co-financement pour la réalisation d'études de définition du pôle d'échange multimodal de Montpellier Odysseum**

Date de signature : 07 Septembre 2010

Montant prévisionnel de la convention : 370 000,00 €

Répartition des 370 000 € :

- RFF : 259 000 €
- Montpellier Agglomération : 111 000 €

Etat de la convention : Convention en cours

Montant final de la convention à la date du solde :

#### II. Bilan des préfinancements au 31 Décembre 2011

##### II.1 Etat/AFITF

Code	Descriptif	Montant Gare intégré à la convention CNM	Part RFF	Part Etat	Appels de fonds réalisés	appels de fonds encaissés
A10	Etudes complémentaires et mesures environnementales	440 217,39	65 564,22	374 653,17	112 395,95	112 395,95
<b>Total</b>		440 217,39	65 564,22	374 653,17	112 395,95	112 395,95

## **II.2 Communauté d'agglomération de Montpellier**

Code	Descriptif	Montant total convention	Part Montpellier Agglo	Appels de fonds réalisés	appels de fonds encaissés
G2	Convention de partenariat et de co-financement pour la réalisation d'études de définition du pôle d'échange multimodal de Montpellier Odysseum	370 000,00	111 000,00	16 650,00	16 650,00
<b>Total</b>		370 000,00	111 000,00	16 650,00	16 650,00

## **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.

Code	Conventions de financement	Contributeurs				TOTAL
		Etat	RFF	Montpellier Agglomération	Nîmes Métropole	
A10	Etudes complémentaires et mesures environnementales (convention reprise de l'annexe 3 du CNM)	374 653,17	65 564,22			440 217,39
G2	Convention de partenariat et de co-financement pour la réalisation d'études de définition du pôle d'échange multimodal de Montpellier Odysseum		259 000,00	111 000,00		370 000,00
<b>TOTAL</b>		374 653,17	324 564,22	111 000,00	0,00	810 217,39

## ANNEXE 4

### Décomposition du plan de financement

#### Tableau de financement

	Montants en euros valeur juillet 2011
<b>Emplois</b>	
Dépenses antérieures à la signature de la convention de financement	0,810 M€
Dépenses de RFF	134,19 M€
<b>TOTAL</b>	<b>135 M€</b>
<b>Ressources</b>	
Apport des Collectivités Publiques dont :	90 M€
- Etat/AFITF	45 M€
- Collectivités territoriales	45 M€
Apport de RFF	45 M€
<b>TOTAL</b>	<b>135 M€</b>



## Annexe 5 - Echancier prévisionnel des versements

	Jusqu'à fin 2011 (études préliminaires)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Subvention des collectivités en € constant	0,383	2,517	4,479	4,180	9,555	14,929	8,957
Subvention des collectivités en € courant (indicatif)	0,383	2,618	4,844	4,702	11,178	18,164	11,334
<b>Repartition en € constant</b>							
Conseil Régional	0,274	1,800	3,202	2,989	6,832	10,674	6,405
Montpellier Agglomération	0,101	0,662	1,177	1,098	2,511	3,923	2,354
Nîmes Métropole	0,009	0,056	0,100	0,093	0,212	0,332	0,199
<b>Repartition en € courant (indicatif) :</b>							
Conseil Régional	0,274	1,872	3,464	3,362	7,992	12,987	8,104
Montpellier Agglomération	0,101	0,688	1,273	1,236	2,937	4,773	2,978
Nîmes Métropole	0,009	0,058	0,108	0,104	0,248	0,404	0,252
Subvention de l'Etat/AFITF en € constant	0,383	2,517	4,479	4,180	9,555	14,929	8,957
Subvention de l'Etat/AFITF en € courant (indicatif)	0,383	2,618	4,844	4,702	11,178	18,164	11,334
Participation RFF en € constant	0,383	2,517	4,479	4,180	9,555	14,929	8,957
Participation RFF en € courant (indicatif)	0,383	2,618	4,844	4,702	11,178	18,164	11,334



## ANNEXE 6

### 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			

