



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 NÎMES-MANDUEL

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION

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° 12-39-03-04 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-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 SCOT de l'agglomération nîmoise prévoit un développement multipolaire autour de la ville-centre et identifie le site de Manduel-Redessan comme nouvelle centralité urbaine dont le développement s'appuiera sur l'attractivité du pôle d'échanges ferroviaire.

L'Agglomération fait valoir l'opportunité d'élargir la dimension intermodale de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel en renforçant la circulation de trains régionaux sur la ligne existante. Le PDU de l'Agglomération de Nîmes prévoit d'optimiser la desserte urbaine et

périurbaine à partir d'un transport en commun (lignes de bus à haut niveau de service par exemple). Le pôle d'échange multimodal serait ainsi connecté au cœur d'agglomération par le réseau de transport public urbain.

Le pôle d'échange multimodal vise à répondre aux besoins suivants :

- l'accroissement de la population générant un développement de l'agglomération structuré autour des pôles de développement, satellites du centre historique décrit par le SCOT ;
- l'accroissement du transport ferroviaire local et interrégional, voire national et européen lié à l'utilisation de la nouvelle gare TGV ;
- la constitution d'un hub de transports à l'échelle de l'agglomération entre trains aptes à la grande vitesse / trains grandes lignes classiques / trains régionaux / tramway / bus-tram et infrastructures routières ;
- le développement progressif, en fonction des dynamiques urbaines, d'un nouveau quartier, territoire d'une nouvelle centralité métropolitaine, porteur d'activités économiques liées au futur pôle d'échanges multimodal ;
- une nouvelle porte d'entrée sur la ville et son agglomération qui doit dès l'origine être pensée comme une vitrine de l'aire territoriale gardoise.

Pour RFF, maître d'ouvrage de la gare nouvelle, cette démarche innovante consiste à proposer une plateforme de transport et de services en milieu périurbain, en rupture avec la simple juxtaposition de fonctions de transport (gare ferroviaire, station tramway, arrêt des bus, station taxis, parc de stationnement VL, ...).

Nîmes Métropole souhaite accompagner l'arrivée de la gare avec un projet urbain ambitieux dont le calendrier prévisionnel de réalisation est joint à titre indicatif en Annexe 2. Les études de préfiguration, achevées en 2011, ont permis d'identifier les vocations admissibles et le dimensionnement global du projet. Les études préalables, notamment de programmation urbaine seront menées à compter de mi-2012 pour débiter les études pré-opérationnelles et les phases d'autorisation administrative à partir de 2014 et un démarrage des travaux d'aménagement à compter de 2017. Les premières constructions pourraient voir le jour concomitamment à la mise en service de la gare en 2020.

Tant pour des raisons de bonne coordination des projets (conception, mesures d'intégration architecturales et paysagères, traitement acoustique) que pour des raisons d'économies globales, une étroite coordination et une unité de conception et de réalisation seront recherchées dans les études et les travaux du contournement de Nîmes et de Montpellier et le pôle d'échange multimodal de Nîmes-Manduel.

*
* *
*

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

Réseau ferré de France assure la maîtrise d'ouvrage de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel.

*
* *

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 Nîmes-Manduel, soit le présent document ;
- « Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel » : désigne la réalisation de l'ensemble des ouvrages, installations et équipements constitutifs de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel et de ses investissements connexes, tels que 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-Odysseum 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 du Protocole ;
- « 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 l'AFITF ;

*
* *

- « Contributions » : désigne les contributions respectives des Collectivités Publiques et de Réseau ferré de France au financement du Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel ;
- « 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 Nîmes-Manduel ;
- les engagements respectifs des Collectivités territoriales concernées et de Réseau ferré de France sur la qualité urbaine et architecturale du Projet, sur les modalités de définition de gouvernance et d'exploitation de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel. 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 Nîmes-Manduel objet du Protocole est constitué :

- des aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au Projet de Gare nouvelle de Nîmes-Manduel. Sont exclus du périmètre de la présente convention les mesures conservatoires inclus 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, les mesures d'intégration périurbaine et les aménagements permettant des liaisons avec les autres modes de transport.

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

La réalisation du Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel 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 Montpellier-Odyseum, dont l'ouverture interviendra dès la mise en service de la ligne nouvelle.

ARTICLE 3 - CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION

A la date de signature de la convention de financement et de réalisation, la date prévisionnelle de mise en service du Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel s'établit au plus tard au 31 décembre 2020.

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

ARTICLE 4 - REPARTITION DES COUTS

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 Nîmes-Manduel est estimé à 95 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 0,46 M€.

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

Les éventuelles évolutions de la consistance du périmètre du Projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel retenues à la demande des Collectivités territoriales donneront lieu à une révision du montant de leur Contribution.

ARTICLE 5 - CONTRIBUTION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE AU PROGRAMME D'ENSEMBLE

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 Nîmes-Manduel s'élève à 32 M€ valeur juillet 2011.

ARTICLE 6 - RÉPARTITION DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES ET DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

Le Projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel 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.

Toutefois, les éventuelles évolutions de la consistance de ce périmètre tel que défini à l'Annexe 1 de la Convention qui pourraient être retenues à la demande des Collectivités territoriales donneront lieu à une révision du montant de leur Contribution.

Le financement des éventuels aménagements complémentaires ne relève pas de la présente Convention.

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 Nîmes-Manduel.

**Répartition des Contributions au financement du Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel
exprimées en euros juillet 2011**

	Contribution totale (€ valeur juillet 2011) Part (%)	Contribution - CFI antérieures (€) Part (%)
Conseil régional de Languedoc-Roussillon	22 641 667	0
Communauté d'agglomération de Montpellier	1 000 000	0
Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole	8 025 000	70 777
Total Collectivités territoriales	31 666 667 (33,333%)	70 777 (15,365%)
Etat/AFITF	31 666 667 (33,333%)	263 645 (57,235%)
<i>Total des contributions Collectivités Publiques</i>	63 333 333 (66,667% %)	334 422 (72,601 %)
Réseau ferré de France	31 666 667 (33,333 %)	126 210 (27,399 %)
Total	95 000 000 (100,00%)	460 632 (100,00%)

Dans l'hypothèse où le Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel 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 Nîmes-Manduel.

ARTICLE 7 - 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 6, 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 6.

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 8 : 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

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

Christian BOURQUIN

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 de Nîmes-Manduel et des études du projet urbain Nîmes-Manduel

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

I - Consistance des opérations

Le pôle d'échanges multimodal de Nîmes Manduel est constitué :

- de la plateforme des voies ferroviaires du CNM (4 voies dont 2 à quai au droit de la gare de Manduel) et deux quais créés le long de la voie ferrée existante Nîmes-Tarascon située en déblai du terrain naturel afin d'assurer une correspondance entre lignes ferroviaires,
 - d'un terminal ferroviaire regroupant les services aux voyageurs, aux entreprises ferroviaires, et aux visiteurs, situé :
 - en articulation des voies ferroviaires nouvelles et régionales, lesquelles ne sont pas à niveau,
 - en liaison avec tous les autres modes de transport pour organiser l'inter modalité.
- des correspondances entre modes de transport qui s'organisent autour du terminal et de part et d'autre des voies ferrées. L'inter modalité propose également une offre de stationnement répartie sur l'ensemble de l'emprise.

Le pôle d'échanges multimodal est relié au territoire :

- vers le nord-ouest, par un système de voiries de plain-pied en emprise, issues de la RD 3,
- vers l'est, par un système de voiries raccordées à la RD 999.

Les voiries organisent :

- l'éco-mobilité (transport public, taxis, vélos, circulations piétonnes),
- l'accès des véhicules particuliers à la dépose-minute et aux parcs de stationnement,
- l'accès des services techniques et de sécurité.

Elles sont réparties de part et d'autre des voies CNM via un franchissement aménagé sous voies.

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

- l'offre de transports,
- l'attractivité du PEM.

Deux horizons de dimensionnement ont été pris en compte :

- **2020**, par la mise en service complète du CNM avec 2 gares nouvelles, soit un flux global d'environ 1,2 millions de voyageurs/an pour le PEM de Nîmes Manduel, hors trafic régional ;
- **2050**, pour prendre en compte l'évolution du trafic « voyageurs » projetée à 30 ans. A cette échéance, le flux global est évalué à 2 millions de voyageurs/an, hors trafic régional.

A partir des hypothèses d'aménagement, le programme du pôle d'échange multimodal a été finalisé en partenariat entre RFF et Nîmes Métropole Il s'établit sur un terrain de 15 hectares environ pour recevoir notamment :

- Le Terminal
- L'inter modalité

- La valorisation

A titre purement indicatif, le projet de Terminal + Inter modalité se décompose comme suit :

Terminal des voyageurs	2 600m² hors oeuvre nette (SHON)	
Dont	Espaces circulés	1 200
	Services voyageurs	300
	Services marchands	500
	Services transporteurs de base	300
	Services exploitant	300
Inter modalité	35 000m² SHON	
Dont	Espaces circulés et déposes	5 000
	Incluant le parvis, les déposes TC+taxis+VP, les aires d'autocars, des vélos et livraisons	
Et	Stationnements	30 000 dont, VP, Vélo, loueurs, partage,...

Ce projet pourra faire l'objet d'ajustements.

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

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

Schéma joint traduisant les différents périmètres fonctionnels, physiques, de financement et les principes d'accès.

1- Infrastructure ferroviaire :

1-1 Sur ligne nouvelle

Deux voies à quai latéral de 400 m, réalisées à l'horizon 2020

1-2 Sur ligne existante

Déplacement de l'arrêt ferroviaire existant à Manduel-Redessan à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne actuelle, sans voie supplémentaire,

Terrassement d'une emprise foncière pour recevoir ultérieurement l'équipement d'une troisième voie à quai, non financée par la présente convention. Les aménagements de la gare (accès aux quais notamment) prendront en compte cette capacité future.

Création de deux quais de 200 m., Dans des conditions normales d'exploitation et compte tenu des autres contraintes de la ligne Tarascon-Sète, ces deux quais devraient au moins permettre d'accueillir une trentaine de trains dans les deux sens par jour, en compatibilité avec les correspondances nécessaires pour les trains à grande vitesse.

Il est rappelé que deux voies passantes sans quai, dédiées à la grande vitesse voyageur, sont financées dans le cadre de la Convention CNM et que le trafic fret, introduit en aval sur le CNM, ne passe pas en gare de Nîmes Manduel.

2- Un ensemble d'aménagements réalisés de part et d'autre du plateau de voies de la ligne nouvelle, organisant son franchissement et destiné à recevoir :

- Le bâtiment terminal des voyageurs, d'une surface de 6 000 m² incluant des espaces pour services et commerces liés à la gare et incluant les équipements électromécaniques et fixes d'accès aux quais ferroviaires
- Le parvis d'accès au terminal
- La desserte transport en commun venant du centre ville

- Les interfaces éventuelles des opérations tertiaires qui seront construites ultérieurement, donc hors convention
- Les accès des services de secours
- Les liaisons de l'inter modalité et cheminements mécanisés des dénivelés.

3- **Des ouvrages d'accès au PEM, constituant l'inter modalité**

Le dimensionnement des ouvrages d'accès au PEM tiendra compte de ses perspectives de fréquentation (voies principales d'accès de l'ordre de 20 m de large).

Depuis chaque côté, nord-ouest et Est, du terminal, de plain-pied dans l'emprise :

- Pour la desserte éco-mobile (TCU), la desserte taxis, la dépose-minute VL, les accès piétons et vélos ;
- Pour la desserte du parc de stationnement VL, courte et longue durée,
- Pour la desserte des bus interurbains,

4. **Des ouvrages de stationnement** provisoires pour VL de 1000 places réparties de part et d'autre des voies ferrées.

- 800 places de plain-pied (stationnement de longue durée) au nord-ouest des voies
- 200 places de plain-pied (stationnement de courte durée), à l'est, réparties sur l'emprise 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 1600 places ne fait pas partie de la présente convention dont la construction pourrait faire l'objet d'une DSP ultérieure.
- 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 PEM hors l'emprise.
- L'aménée et/ou le dévoiement des réseaux en bordure d'emprise, nécessaire à la faisabilité du projet, justifiant une participation proportionnelle aux besoins,
- Les équipements spécifiques au transport en commun (station, voies et bande de roulement, équipements techniques du réseau,...), hors emprise du PEM.

II - Engagements des Parties sur le projet de pôle d'échanges multimodal

1- Qualité urbaine et architecturale de la gare de Nîmes-Manduel

L'estimation du Projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel inclut des prestations architecturales et de traitement des espaces publics.

RFF prend l'engagement d'associer les Collectivités territoriales dans la définition des choix d'insertion urbaine, d'aménagements et du traitement architectural du Projet.

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'intermodalité et aux interfaces urbaines), techniques et architecturaux du dossier de consultation et d'autre part, au dialogue compétitif conduisant au choix du lauréat. Un processus spécifique d'association des collectivités devra être défini et adapté aux calendriers de l'opération et du projet urbain associé.

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

Une approche globale et une coordination seront mises en place entre les différents projets afin d'éviter, de minimiser, voire de compenser les nuisances directes et indirectes sur l'environnement du site et notamment les espaces naturels liés à la ZPS Costières. Ce processus sera mis en place pour les phases de travaux en mutualisant autant que possible les installations et accès de chantier et devra être adapté pour les phases suivantes d'exploitation.

2- Programmes immobiliers

Le pôle d'échanges multimodal prévoit, sur le domaine ferroviaire, l'aménagement éventuel de programmes immobiliers dont la réalisation n'est pas incluse dans la Convention.

RFF réalisera éventuellement un ou plusieurs programmes immobiliers qui répondraient aux besoins de fonctionnement du terminal voyageurs en interface avec la gare, en accord avec les Collectivités territoriales. En conséquence, RFF prendra les dispositions nécessaires pour permettre la faisabilité de ces programmes qui seront définis ultérieurement, notamment les interfaces techniques et de sécurité.

RFF s'assurera de la compatibilité et de la qualité des projets immobiliers en cohérence avec les orientations du projet urbain qui restent à définir et des fonctionnalités de la gare.

3- Gouvernance du pôle d'échanges multimodal

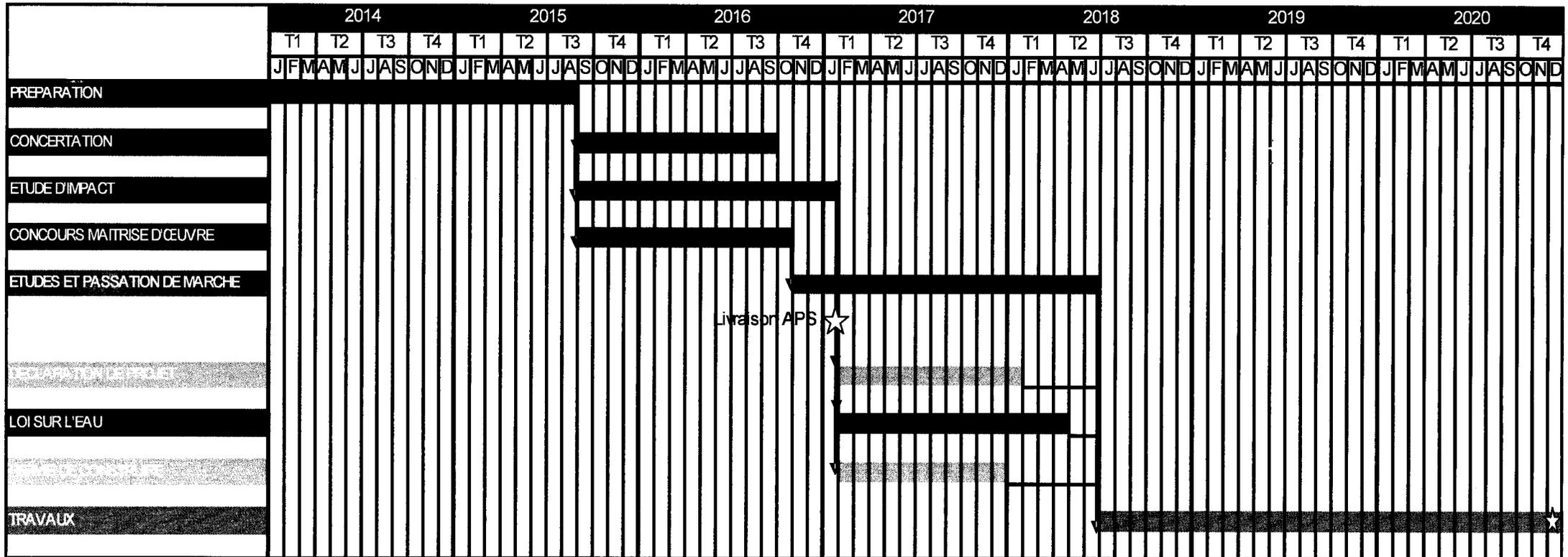
RFF et les Collectivités territoriales concernées conviennent de mettre en place, au plus tard avant l'ouverture de la gare, une structure de gouvernance dont les missions pourraient être de :

- définir et mettre en œuvre une politique d'inter modalité du pôle d'échanges multimodal, incluant les liaisons avec la gare Feuchères, 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.

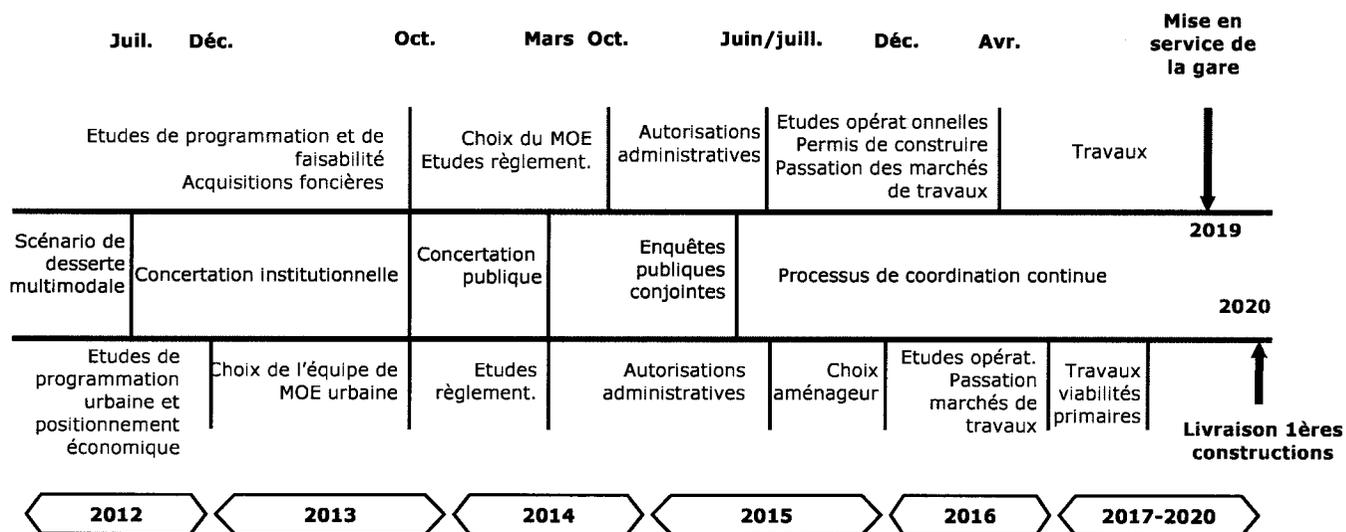
L'Etat, RFF et les Collectivités territoriales concernées s'engagent à mettre en place un groupe de réflexion ayant pour objectif de définir, le périmètre de la gouvernance, le plan de financement de l'exploitation et la forme juridique de la structure.

Annexe 2

Calendrier prévisionnel de réalisation du Projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel



Calendrier prévisionnel des études du projet urbain Nîmes-Manduel



ANNEXE 3

Conventions d'études gare de Manduel 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 de Nîmes (Manduel)

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 Nîmes : 263 645 €

Etat de la convention : Convention en cours

Montant final de la convention à la date du solde :

G 1 Convention de partenariat et de co-financement pour la réalisation d'études du pôle d'échange multimodal de Nîmes-Manduel

Date de signature : 28 Mars 2011

Montant prévisionnel de la convention : 150 850,00 €

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	309 782,61	46 137,78	263 644,83	79 093,45	79 093,45
Total		309 782,61	46 137,78	263 644,83	79 093,45	79 093,45

II.3 Nîmes Métropole

Code	Descriptif	Montant total convention	Part Nîmes Métropole	Appels de fonds réalisés	appels de fonds encaissés
G1	Convention de partenariat et de co-financement pour la réalisation d'études du pôle d'échange multimodal de Nîmes-Manduel	150 850,00	70 777,50	0,00	0,00
Total		150 850,00	70 777,50	0,00	0,00

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)	263 644,83	46 137,78			309 782,61
G1	Convention de partenariat et de co-financement pour la réalisation d'études du pôle d'échange multimodal de Nîmes-Manduel		80 072,50		70 777,50	150 850,00
TOTAL		263 644,83	126 210,28	0,00	70 777,50	460 632,61

ANNEXE 4

Décomposition du plan de financement

Tableau de financement

	Montants en euros valeur juillet 2011
Emplois	
Dépenses antérieures à la signature de la convention de financement	0,46 M€
Dépenses de RFF	94,54 M€
TOTAL	95 M€
Ressources	
Apport des Collectivités Publiques dont :	63,32 M€
- Etat/AFITF	31,66M€
- Collectivités territoriales	31,66M€
Apport de RFF	31,66 M€
TOTAL	95 M€

Annexe 5 – Échéancier prévisionnel des versements

	(études préliminaires)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Subvention des collectivités en € constant	1,484	1,703	3,030	2,828	6,463	10,099	6,059
Subvention des collectivités en € courant (indicatif)	1,954	2,242	3,989	3,723	8,510	13,296	7,978
Repartition en € constant							
Conseil Régional	1,061	1,218	2,166	2,022	4,621	7,221	4,333
Montpellier Agglomération	0,047	0,054	0,096	0,089	0,204	0,319	0,191
Nîmes Métropole	0,376	0,432	0,768	0,717	1,638	2,559	1,536
Repartition en € courant (indicatif) :							
Conseil Régional	1,397	1,603	2,852	2,662	6,084	9,507	5,704
Montpellier Agglomération	0,062	0,071	0,126	0,118	0,269	0,420	0,252
Nîmes Métropole	0,495	0,568	1,011	0,943	2,157	3,370	2,022
Subvention de l'Etat/AFITF en € constant	1,484	1,703	3,030	2,828	6,463	10,099	6,059
Subvention de l'Etat/AFITF en € courant (indicatif)	1,954	2,242	3,989	3,723	8,510	13,296	7,978
Participation RFF en € constant	1,484	1,703	3,030	2,828	6,463	10,099	6,059
Participation RFF en € courant (indicatif)	1,954	2,242	3,989	3,723	8,510	13,296	7,978

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			

