



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

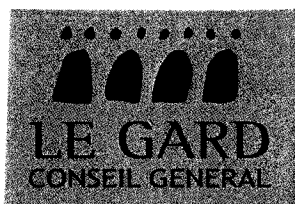
Agence de financement
des infrastructures de
transport de France



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



la Région
Languedoc
Roussillon



LE GARD
CONSEIL GENERAL



Montpellier
Agglomération



nîmes
métropole

PROJET DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NIMES ET MONTPELLIER

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°12-39-03-02 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 de la 153^{ème} séance 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 des délibérations n°CR-12/04.001 en date du 12 mars et n°CP-12/04.162 en date du 23 mars 2012 du Conseil Régional,

Le Conseil général du Gard, représenté par le président du Conseil général, Monsieur Damien ALARY, en application de la délibération n°1 de la séance extraordinaire en date du 16 mars 2012 du Conseil général du Gard,

La Communauté d'agglomération de Montpellier, représentée par le président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jean-Pierre MOURE, en application de la délibération n°4 de la séance ordinaire en date du 29 février 2012 de la Communauté d'agglomération de Montpellier,

La Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole, représentée par le président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jean-Paul FOURNIER, en application de la délibération T-D N° 2012 – 01 – 034 en date du 12 mars 2012 de la Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole,

Visas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Préambule

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

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

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

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

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.

*
* *
*

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 PRELIMINAIRE : DEFINITIONS

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-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 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-Odysseum 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-Odysseum, 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 ferre 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 63 mois (soixante trois 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 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 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 RESEAU FERRE 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 COLLECTIVITES 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'ETAT ET L'AFITF DES CHARGES FINANCIERES LIEES A L'ETALEMENT 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 EUROPEENNE

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 - REPARTITION DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES, DE L'UNION EUROPEENNE ET DE RESEAU FERRE 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	342 091 750	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	396 908 417
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 - MODALITES DE VERSEMENT DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES 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.

Conformément aux dispositions de la délibération n°CR-12/04.001 du Conseil Régional, le solde des subventions relatives aux conventions visées dans le présent accord cadre par la Région ne pourra intervenir qu'après la constatation par cette dernière de la réalisation des conditions suspensives liées au transfert en pleine et entière propriété au domaine public régional de l'ensemble des parcelles constituant le nouvel espace ferroviaire du port de Sète, attestant du transfert définitif (purgé de tout recours) de l'ensemble des installations ferroviaires utiles au port de Sète.

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 ANTICIPEE 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 PAYSAGERE 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.

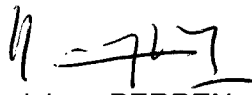
Fait à **PARIS**, le **25 AVR. 2012**

L'Etat,
représenté par,

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

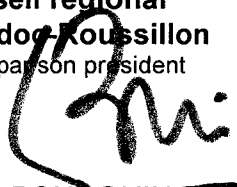
François FILLON

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



Dominique PERBEN

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



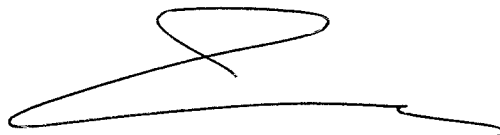
Christian BOURQUIN

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



Jean-Pierre MOURE

Le ministre chargé des Transports



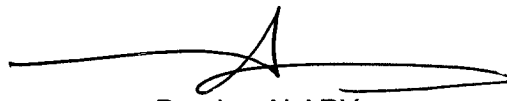
Thierry MARIANI

Réseau ferré de France
représenté par son président



Hubert du MESNIL

Le Conseil général du Gard
représenté par son président



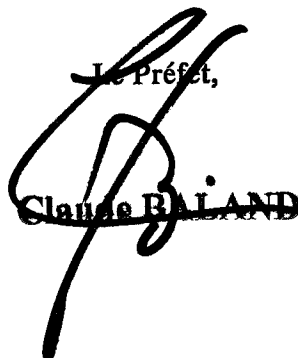
Damien ALARY

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



Jean-Paul FOURNIER

Le Préfet,



Claude BALAND

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