



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

Réseau ferré de France, établissement public industriel et commercial (EPIC), immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le n° B. 412. 280.737 (2002B08113), dont le siège est 92, avenue de France, 75648 PARIS CEDEX 13, représenté par le président de son Conseil d'administration, Monsieur Hubert du MESNIL, autorisé par la délibération du Conseil d'administration en date du 15 mars 2012 ,

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

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°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, de réaliser simultanément un doublet de lignes, la ligne existante et la ligne nouvelle, et un doublet de gares, à la fois pour Montpellier (Saint Roch et 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.

La gare nouvelle de Montpellier-Odyseum 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-Odyseum et l'aéroport Montpellier Méditerranée. Cet ensemble a vocation à faire de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum 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-Odyseum, 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-Odyseum 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'inscriront dans cette démarche pour la promotion d'un développement durable.

La réussite de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum 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 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 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-Odyseum ;
- 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-Odyseum. 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-Odyseum objet de la Convention est constitué :

- des aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au Projet de Gare nouvelle de Montpellier-Odyseum, 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-Odyseum 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-Odyseum 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 POLE D'ECHANGES 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 PREVISIONNEL DE REALISATION

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 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 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 modes 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 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 de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum s'élève à 45 M€ HT valeur juillet 2011.

ARTICLE 7 - REPARTITION DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES ET DE RESEAU FERRE 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. Leurs 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-Odysseum (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
Total Collectivités territoriales	45 000 000	111 000
Etat/AFITF	45 000 000	374 653
<i>Total des contributions Collectivités Publiques</i>	90 000 000 (66,667 %)	485 653 (59,941 %)
Réseau ferré de France	45 000 000 (33,333 %)	324 564 (40,059 %)
Total	135 000 000 (100,00%)	810 217 (100,00%)

Dans l'hypothèse où le Projet de gare nouvelle de Montpellier-Odysseum 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-Odysseum.

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 **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

Le ministre chargé des Transports



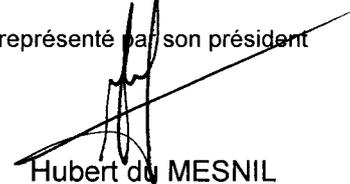
Thierry MARIANI

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



Dominique PERBEN

Réseau ferré de France
représenté par son président



Hubert du MESNIL

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



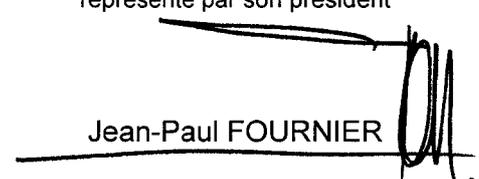
Christian BOURQUIN

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



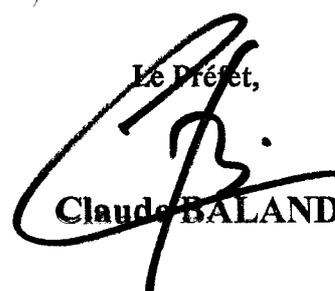
Jean-Pierre MOURE

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



Jean-Paul FOURNIER

Le Préfet,



Claude BALAND

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : consistance détaillée des opérations financées

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

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