



*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 de la 153<sup>ème</sup> 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,

**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, 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 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 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-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 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-Odysseum, dont l'ouverture interviendra dès la mise en service de la ligne nouvelle.

## **ARTICLE 3 - CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION**

---

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 RESEAU FERRE 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 - REPARTITION DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES ET DE RESEAU FERRE 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
<b>Total Collectivités territoriales</b>	31 666 667 (33,333%)	70 777 (15,365%)
<b>Etat/AFITF</b>	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 %)
<b>Réseau ferré de France</b>	31 666 667 (33,333 %)	126 210 (27,399 %)
<b>Total</b>	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 - 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 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 **PARIS**, le


**25 AVR. 2012**

**L'Etat,**  
représenté par,

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

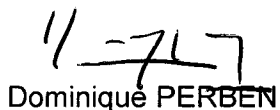
François FILLON

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 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