

LIAISON RAPIDE ANGERS - LAVAL - RENNES
« VIRGULE DE SABLE-SUR-SARTHE »

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE REALISATION



Entre les soussignés :

L'Etat, représenté par 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 représenté par le président de son Conseil d'administration M. Dominique PERBEN, autorisé pour ce faire par la délibération n° 11- 35-05-02 du Conseil d'administration en date du 23 juin 2011,

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 12 mai 2011,

La Région Bretagne, représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Jean-Yves LE DRIAN, en application de la délibération du 24 mai 2011, ci-dessous dénommée « la Région Bretagne »,

La Région des Pays de la Loire, représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Jacques AUXIETTE, en application de la délibération du 30 mai 2011, ci-dessous dénommée « la Région des Pays de la Loire »,

Le Département de la Mayenne, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Jean ARTHUIS, en application de la délibération du 27 juin 2011, ci-dessous dénommé « le Département de la Mayenne »,

Angers Loire Métropole, représentée par le Président, Monsieur Jean-Claude ANTONINI, en application de la délibération du 12 mai 2011, ci-dessous dénommée « Angers Loire Métropole »,

Laval Agglomération, représentée par le Président, Monsieur Guillaume GAROT, en application de la délibération du 20 juin 2011, ci-dessous dénommée « Laval Agglomération »,

Visas

Vu le code des transports et notamment ses articles L 2111-9 à L2111-25,

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 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*,

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 ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire participe pleinement de cette ambition et figure, à ce titre, dans la loi de programmation au sein du programme prévisionnel de 2000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020. Ce projet représente un projet stratégique pour renforcer l'attractivité de l'Ouest de la France.

Sa réalisation a été décidée pour partie dans le cadre d'un contrat de partenariat conclu entre Réseau ferré de France et le titulaire du contrat de partenariat, pour partie en maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France. Le 18 janvier 2011, Réseau ferré de France a procédé au choix de l'attributaire pressenti et engagé la mise au point préalable à la conclusion du Contrat de partenariat.

L'aménagement de la ligne à grande vitesse permet par ailleurs la réalisation du projet de liaison rapide dit « virgule de Sablé-sur-Sarthe », qui a pour objectif de développer les liens ferroviaires intra et interrégionaux. Cette virgule, portée par les collectivités territoriales, doit permettre de réduire très significativement les temps de parcours par exemple entre Angers et Rennes, Nantes et Laval, et donc d'augmenter la part modale du ferroviaire sur ces liaisons, actuellement très faible.

Compte tenu de l'intérêt économique de réaliser la virgule à l'occasion des travaux de la LGV Bretagne – Pays de la Loire, dans le cadre du Contrat de partenariat de la LGV, cet aménagement a été incorporé comme tranche conditionnelle au Contrat de partenariat dans le dossier de consultation adressé aux candidats. Cette intégration, sans préjuger des décisions futures, préservait la possibilité d'une réalisation optimisée de l'infrastructure, bénéficiant des effets de la mise en concurrence au titre du Contrat de partenariat.

L'affermissement par Réseau ferré de France de cette tranche, dans des délais compatibles avec le bon déroulement des travaux de la LGV, est conditionné à l'obtention de la DUP et à la mise en place d'une convention de financement spécifique portant sur le projet de virgule. La conception finale, l'obtention des dernières autorisations administratives, puis les travaux incomberont alors au titulaire du Contrat de partenariat, comme pour la LGV.

La présente convention de financement a été préparée dans le cadre de la mission de concertation confiée par le Gouvernement à M. Benoit Weymuller, Ingénieur en chef des Ponts, des Eaux et des Forêts le 2 août 2010.

*
* *

Le projet de virgule a fait l'objet d'une première convention d'études en date du 27 novembre 2008 dans le cadre du programme d'études du volet ferroviaire du Contrat de projet Etat-Région des Pays de la Loire, avec un cofinancement associant sept partenaires : l'Etat, les Régions des Pays de la Loire et Bretagne, les Départements du Maine et Loire et de la Mayenne, les agglomérations de Laval et d'Angers.

En vue de l'obtention de la DUP, une convention relative au financement des études et procédures administratives a été signée le 4 février 2010 entre l'Etat, la Région des Pays de la Loire et Réseau ferré de France, en application du Contrat de projets Etat/Région.

Le projet de virgule a fait l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du 7 janvier au 12 février 2011, l'instruction du dossier se poursuivant ensuite par la Préfecture de la Sarthe.

La présente convention porte sur le financement de l'infrastructure ; elle fixe par ailleurs les conditions d'association, de suivi et d'engagements réciproques accompagnant la mise en œuvre du projet.

Les signataires de la présente convention sont convenus des dispositions ci-dessous :

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.

- « Collectivités Publiques » : désigne ensemble l'Etat (dont la contribution est apportée par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France - AFITF), les Régions des Pays de la Loire et Bretagne, le Département de la Mayenne, Laval Agglomération et Angers Loire Métropole ;
- « Contributions » : désigne les contributions respectives des Collectivités Publiques et de Réseau ferré de France au financement du Projet ;
- « Projet » : désigne la réalisation de la virgule de Sablé-sur-Sarthe, telle que figurant à l'annexe 1 de la présente convention ;
- « Contrat de partenariat » : désigne le contrat de partenariat signé par Réseau ferré de France avec le titulaire du contrat, dont l'objet porte sur la conception, la construction, le fonctionnement, l'entretien, la maintenance, le renouvellement et le financement de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire et pour lequel la virgule constitue une tranche conditionnelle ;
- « euros valeur janvier 2010 » : 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 des investissements nécessaires à la réalisation de la virgule.

Elle fixe également les conditions d'association, de suivi et les engagements réciproques accompagnant la mise en œuvre du Projet et des services régionaux circulant sur cette liaison.

La 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 objet de la convention consiste en la réalisation d'une liaison de 4 km entre la section courante de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire et le barreau de Sablé-sur-Sarthe, permettant la liaison directe Rennes / Laval / Sablé / Angers / Nantes. Cette liaison est prévue à voie unique, avec une voie d'évitement, et des connexions à niveau.

La description détaillée figure en annexe à la Convention (Annexe 1).

Sa réalisation interviendra dans le respect des engagements pris en matière d'insertion du projet dans son environnement, qui constituent des obligations contractuelles imposées au titulaire du Contrat de partenariat.

ARTICLE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION

La réalisation de la virgule constitue une tranche conditionnelle au Contrat de partenariat, dont l'affermissement est conditionné à la signature de la convention et à l'obtention de la déclaration d'utilité publique. Réseau ferré de France s'engage à l'affermir dès que ces deux conditions seront remplies. Réseau ferré de France notifiera cet affermissement par courrier à chacun des signataires de la convention.

La date contractuelle de mise en service de la virgule, correspondant à celle de la LGV, est postérieure de 71,5 mois à la date d'entrée en vigueur du Contrat de partenariat.

A la date de signature de la convention, l'achèvement des travaux (hors essais et autorisation de mise en exploitation commerciale) est prévu en septembre 2016.

Le calendrier prévisionnel de réalisation du Projet est joint en annexe à la convention (Annexe 2).

ARTICLE 4 : COUT DU PROJET

Les montants sont exprimés en euros valeur janvier 2010. Leur équivalent est donné, à titre indicatif, en euros courants, sur la base d'une hypothèse d'indexation prévisionnelle des coûts de 4 % par an et des échéanciers prévisionnels de dépenses.

Le coût du Projet H. T. est estimé à 31,4 M€ valeur janvier 2010¹, équivalents à 36,3 M€ courants, correspondant aux coûts d'investissement de la tranche conditionnelle du Contrat de partenariat de la LGV Bretagne - Pays de la Loire.

ARTICLE 5 : CONTRIBUTION DE RESEAU FERRE DE FRANCE

Réseau ferré de France supporte seul tout ou partie des risques liés à son rôle de cocontractant du Contrat de partenariat. La détermination de la Contribution de Réseau ferré de France tient compte de la prise en charge de ces risques.

Dans ces conditions, la Contribution de Réseau ferré de France a été arrêtée par son Conseil d'administration, lors de sa séance du 7 avril 2011, à 8 M€ courants équivalents à 6,91 M€ valeur janvier 2010. Ce montant a été déterminé de façon à éviter toute conséquence négative sur les comptes de l'entreprise du fait de la réalisation du Projet, conformément à ses statuts (article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 *relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France*), notamment au regard des risques qu'il supporte dans le cadre de cette réalisation.

Réseau ferré de France prend intégralement à sa charge l'ensemble des coûts relatifs au fonctionnement, à l'entretien, à la maintenance et au renouvellement des installations, et notamment le versement du loyer maintenance et du loyer renouvellement correspondant à la tranche conditionnelle, ce versement étant effectué au titulaire du Contrat de partenariat sur la durée de ce Contrat.

¹ Montant provisoire sous réserve des ajustements liés à la DUP

ARTICLE 6 : CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES

Les Contributions des Collectivités Publiques sont définies comme la différence entre les Coûts d'investissement du Projet et la Contribution de Réseau ferré de France.

Ces Contributions sont versées en période de construction au titre des Concours Publics versés au titulaire du Contrat de partenariat, pour un montant définitif arrêté à 24,49 M€ valeur janvier 2010, équivalents à 28,3 M€ courants.

ARTICLE 7 : REPARTITION DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES ET DE RESEAU FERRE DE FRANCE

Le montant des Contributions des Collectivités Publiques et de Réseau ferré de France au financement du Projet est apporté selon la clé de financement figurant dans le tableau ci-dessous, les montants en euros courants figurant à titre indicatif :

	Montant des Contributions (M€ valeur 2010)	Montant des Contributions (M€ courants)	Part (en %)
Région Bretagne	3,14	3,63	10%
Région des Pays de la Loire	7,85	9,075	25%
Département de la Mayenne	1,57	1,815	5%
Angers Loire Métropole	3,14	3,63	10%
Laval Agglomération	1,57	1,815	5%
AFITF	7,22	8,335	23%
Réseau Ferré de France	6,91	8	22%
Total	31,4	36,3	100%

ARTICLE 8 : MODALITES DE VERSEMENT DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES

a) Montants et échéancier prévisionnel des appels de fonds

Les Contributions des Collectivités Publiques, dont le titulaire du Contrat de partenariat est le bénéficiaire final, sont appelées dans les conditions suivantes, déterminées par le rythme de versement par Réseau ferré de France auprès du titulaire du Contrat de partenariat :

Date	Acompte en %	Montant en M€ janvier 2010
31 mars 2012	12,5 %	3,925
30 septembre 2012	12,5 %	3,925
31 mars 2013	6 %	1,884
30 septembre 2013	6 %	1,884
31 mars 2014	10 %	3,14
30 septembre 2014	10 %	3,14
31 mars 2015	19 %	5,966
30 septembre 2015	19 %	5,966
Mise à disposition de la Virgule	5 %	1,57

Ces Contributions, définies à l'article 6 en euros valeur janvier 2010, sont indexées à l'aide de l'indice ICapex servant de base à l'indexation des versements au titulaire du Contrat de partenariat en période de construction et détaillé à l'Annexe 3.

b) Facturation, recouvrement

Les Contributions des Collectivités Publiques feront l'objet d'appels de fonds adressés par Réseau ferré de France par courrier.

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 versements 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 46^{ème} 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 : EVOLUTIONS ET TERMINAISON ANTICIPEE DU CONTRAT DE PARTENARIAT

Les dispositions ci-dessous concernent les seules conséquences de l'exécution de la tranche conditionnelle.

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 10 : ENGAGEMENTS DE CIRCULATION A COMPTER DE LA MISE EN SERVICE DU PROJET

10.1 Dans le cadre de la phase d'études préalables à la DUP les études de trafic ont été approfondies, aboutissant au scénario de circulations sur Nantes-Angers-Sablé-Laval-Vitré-Rennes pour des trains empruntant la LGV sur la section Sablé-sur-Sarthe/Laval à V200 (en fonction des orientations en matière de matériel roulant, précisées à l'article 10.2).

Parallèlement, les études d'insertion ont permis de confirmer qu'au niveau de fréquence envisagé, de telles dessertes, circulant à vitesse plus réduite que les trains les plus rapides et donc consommant des sillons sur LGV, pouvaient être envisagées en respectant la priorité à laisser aux trains à grande vitesse circulant sur longue distance à V300/V320 (le positionnement précis restant conditionné à la construction horaire d'ensemble sur le réseau atlantique).

Ces études ont donc conduit à confirmer la faisabilité d'un schéma de dessertes prévisionnel à hauteur de 8 AR /jour, avec un AR par heure en heures de pointe.

La détermination des grilles ne pourra intervenir qu'en fonction de la construction d'ensemble sur la LGV Bretagne – Pays de la Loire. Réseau ferré de France s'engage à mettre en œuvre les principes ci-dessus.

La Région des Pays de la Loire et Réseau ferré de France conviennent de s'engager par ailleurs avant la mise en service du Projet, à travers un accord-cadre, sur la capacité réservée pour ce service et la qualité des sillons correspondants. Cet engagement, établi conformément à l'article 17 de la directive n°2001/14/CE, nécessitera l'aval de l'ARAF.

10.2 La Région des Pays de la Loire, autorité organisatrice, a approfondi de son côté les réflexions en matière de matériel roulant et, suite aux résultats des études engagées, prévoit le recours à du matériel ZTER adapté, circulant sur le linéaire de LGV concerné (50 km environ) à V200. A long terme (échéance de renouvellement du matériel), elle envisage la mise en place de matériel plus performant. La Région et Réseau ferré de France se concerteront à ce sujet.

10.3 La Région des Pays de la Loire et Réseau ferré de France conviennent des engagements réciproques suivants :

- si le nombre de trains circulant sur la section Sablé-sur-Sarthe/Laval est supérieur à 4 000 trains par an, Réseau ferré de France s'engage à verser à la Région un montant de 300 € par train.
- si ce nombre est inférieur à 4 000 trains par an, la Région s'engage à verser à Réseau ferré de France un montant de 300 € par train.

10.4. Le montant visé à l'article 10.3 est exprimé en € 2011, et sera indexé en fonction de l'inflation ferroviaire, telle que définie à l'Annexe 3. Pour l'application de cet article, Réseau ferré de France établit annuellement un bilan des circulations constatées. Dans le cas où des sillons n'auraient pu être accordés conformément aux dispositions ci-dessus ou utilisés

compte tenu de cas de force majeure ou d'indisponibilité de la ligne, le seuil de 4 000 trains serait réduit à due proportion. Sur la base du bilan annuel ainsi établi et transmis à la Région, Réseau ferré de France ou la Région adresse un appel de fonds qui doit être réglé dans un délai de 45 jours à compter de sa date d'émission.

Ces engagements revêtent le caractère d'une indemnité et sont de ce fait exonérés de TVA.

10.5 Les dispositions des articles 10.3 à 10.4 sont applicables pour une durée de 20 ans à compter de la mise en service de la virgule ; elles feront l'objet d'un réexamen tous les cinq ans à compter de la mise en service, ou à la demande expresse d'un membre du comité de suivi, en fonction de l'évolution des conditions de mise en œuvre des circulations liées à la réalisation de la virgule de Sablé, notamment pour les sillons en heure de pointe ou dans l'hypothèse où des sillons seraient attribués pour des circulations autres que celles à l'initiative de la Région des Pays de la Loire (cf. comité de suivi).

ARTICLE 11 : COMITE DE SUIVI

Un comité de suivi de la virgule est créé pour la période allant jusqu'au terme des engagements réciproques visés à l'article 10, soit 20 ans après la mise en exploitation commerciale de la virgule et de la ligne.

Il est composé d'un président désigné par l'Etat et d'un représentant de chacune des Collectivités Publiques cofinanceur de l'opération jusqu'à la mise en service, puis au-delà, de la Région des Pays de la Loire, de la Région Bretagne et de Réseau ferré de France.

Il veille à la mise en œuvre des dispositions prévues par la convention et s'assure, dans un souci de transparence, que les informations nécessaires sont transmises à l'ensemble des parties.

Il est tenu régulièrement informé du déroulement du Projet, de la situation des dépenses engagées, des évolutions du calendrier de réalisation et des modifications apportées à l'échéancier des appels de fonds en phase de construction. Un bilan annuel lui est présenté en phase d'exploitation.

Le comité de suivi s'assure de la transmission en temps utile par Réseau ferré de France de l'ensemble des documents permettant l'analyse et le suivi de la construction et de l'exploitation du Projet et le bon respect des obligations fixées par la convention.

Le comité de suivi se réunit sur convocation de son président, à la demande d'un tiers de ses membres adressée au président dudit comité et au moins deux fois par an pendant la période de réalisation de la ligne, puis une fois par an au-delà.

ARTICLE 12 : COMMUNICATION

Réseau ferré de France s'engage à faire mention des Collectivités Publiques dans ses publications ou relations presse relatives au Projet et à les informer de toute action significative. Par ailleurs, pendant le chantier, les panneaux apposés par Réseau ferré de France ou par le titulaire du Contrat de partenariat, font apparaître le logotype de chacun des financeurs.

ARTICLE 13 : PROPRIETES DES ETUDES ET CONFIDENTIALITE

Les études réalisées dans le cadre de la convention restent la propriété de Réseau ferré de France ou du titulaire du Contrat de partenariat. Les résultats des études peuvent être communiqués aux Collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

ARTICLE 14 : REGLEMENT DES LITIGES

La convention est régie par le droit français.

En cas de différend découlant de la convention, ou en relation avec celle-ci, les parties s'efforceront de le résoudre à l'amiable, notamment en organisant des contacts et échanges entre chacune des parties, en particulier dans le cadre du comité de suivi prévu à l'article 11.

A défaut d'accord amiable obtenu selon les modalités définies ci-dessus dans les 60 jours de leur survenance, tous différends découlant de la convention, de sa validité, de son exécution ou de son inexécution, ou en relation avec celle-ci pourront être soumis à la juridiction compétente.

ARTICLE 15 : DUREE, ENREGISTREMENT ET MESURES D'ORDRE

Après signature par les parties, la convention entre en vigueur à la date de publication au Journal Officiel de la République Française du décret en Conseil d'Etat approuvant le Contrat de partenariat, sous réserve de l'obtention de la DUP de la virgule et de l'affermissement de la tranche conditionnelle à ce contrat. Elle prend fin à l'expiration du Contrat de partenariat. Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la convention à cette formalité.

ARTICLE 16 : MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures mentionnées à l'Annexe 4, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et l'ensemble des autres signataires qui en accuseront réception.

Si le Projet devait connaître des altérations significatives dans sa réalisation, et notamment en cas de terminaison anticipée du Contrat de partenariat avant la mise en service du Projet, les signataires de la convention seront informés dans les meilleurs délais des mesures prises par Réseau ferré de France pour assurer le bon achèvement du Projet et se rapprocheront pour examiner s'il y a lieu d'adapter les dispositions de la convention.

Fait à Rennes, le 13 juillet 2011

Pour l'Etat
Le Ministre chargé des Transports



Thierry MARIANI

**Pour l'Agence de financement des
infrastructures de transport de France**
Pour le Président, le Secrétaire Général



Jean-Claude PARAVY

**Pour le Conseil régional des
Pays de la Loire**
Pour le Président, le Vice-président



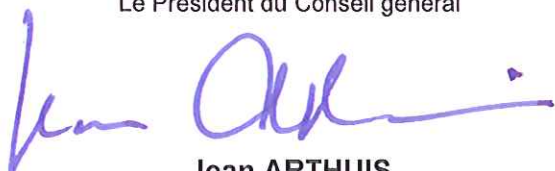
Gilles BONTEMPS

Pour le Conseil régional de Bretagne
Le Président du Conseil régional



Jean-Yves LE DRIAN

Pour le Conseil général de la Mayenne
Le Président du Conseil général



Jean ARTHUIS

Pour Angers Loire Métropole
Pour le Président, la Vice-présidente



Bernadette CAILLARD-HUMEAU

Pour Laval Agglomération
Le Président



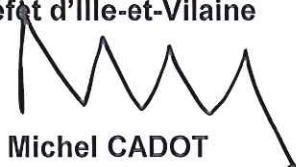
Guillaume GAROT

Pour Réseau ferré de France
Le Président du Conseil d'administration



Hubert du MESNIL

**Le Préfet de la région Bretagne,
Préfet d'Ille-et-Vilaine**



Michel CADOT

**Le Préfet de la région Pays de la Loire,
Préfet de Loire-Atlantique**



Jean DAUBIGNY

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : consistance des opérations financées

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de réalisation du Projet

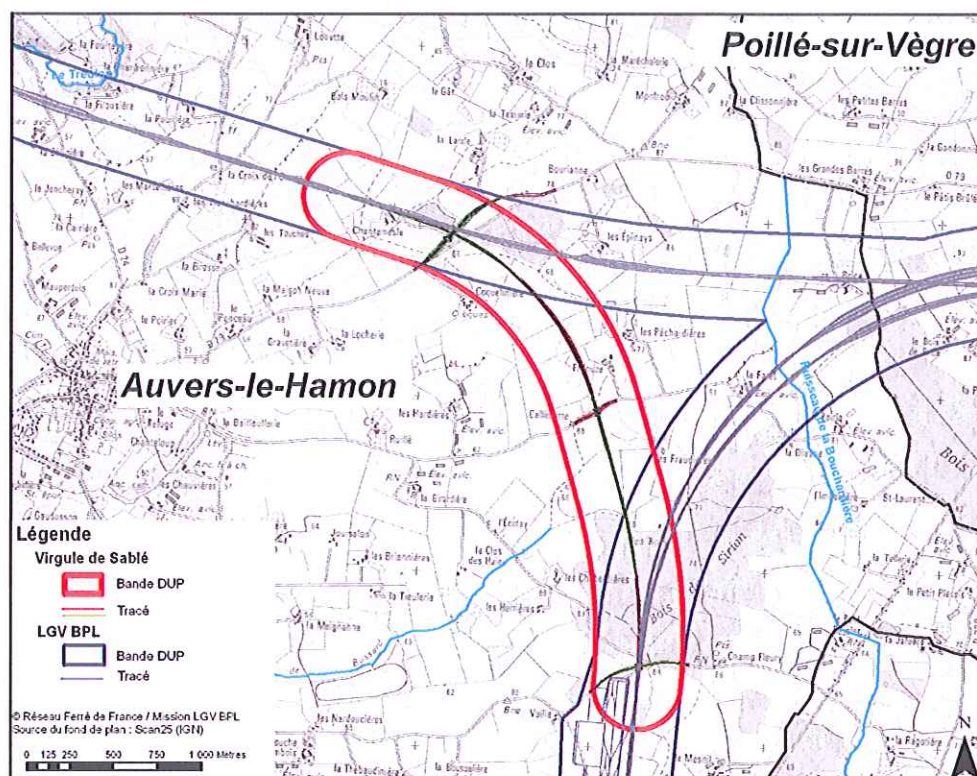
Annexe 3 : décomposition du plan de financement et composition des indices

Annexe 4 : domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers

ANNEXE 1

Consistance des opérations financées

Le projet consiste en la réalisation d'une liaison ferroviaire entre la section courante de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire et le barreau de Sablé-sur-Sarthe, entre le kilomètre 68 de l'axe Rennes/Connerré et le kilomètre 5 du raccordement voie 2 du barreau de Sablé-sur-Sarthe, sur la commune d'Auvers-le-Hamon (Sarthe).



Cette liaison représente un linéaire d'environ 3,6 km à voie unique, avec une voie d'évitement de 2 km.

Les jonctions de cette liaison à la section courante de la ligne à grande vitesse, d'une part, et au barreau de Sablé-sur-Sarthe, d'autre part, se font à niveau.

La vitesse d'exploitation commerciale sera de 160 km/h.

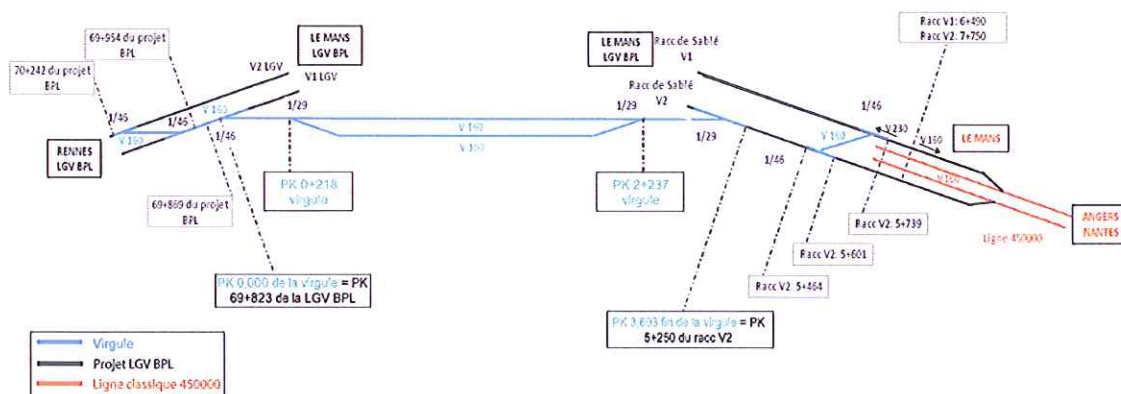


Schéma des installations ferroviaires

Annexe 2

N°	Nom de la fiche
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

ANNEXE 3

Décomposition du plan de financement et composition des indices

Tableau de financement

	Montants en euros valeur janvier 2010	Montants en euros courants sur la base de ICAPEX de 4%/an
Emplois		
Dépenses du titulaire du contrat de partenariat	31,4 M€	36,3 M€
TOTAL	31,4 M€	36,3 M€
Ressources		
Apport des Collectivités publiques dont :	24,49 M€	28,3 M€
- Etat	7,22 M€	8,335 M€
- Collectivités territoriales	17,27 M€	19,965 M€
Apport de RFF	6,91 M€	8 M€
TOTAL	31,4 M€	36,3 M€

Emplois	Part RFF	Part Etat	Part Collectivités territoriales
Dépenses du titulaire du contrat de partenariat	22 %	23 %	55 %

Composition des indices

- Indexation des Contributions

Les Contributions étant définies à l'article 6 en euros valeur janvier 2010, celles-ci sont indexées à l'aide de l'indice ICapex servant de base à l'indexation des versements au titulaire du Contrat de partenariat en période de construction.

ICapex est déterminé comme suit :

$$\text{ICapex} = 10\% \text{ IPC} + 10\% \text{ ING} + 50\% \text{ TP01} + 5\% \text{ TP12} + 15\% \text{ TP13} + 10\% \text{ IPI 001570087}$$

– Les indices utilisés pour le calcul de ICapex sont publiés par l'INSEE :

- IPC : Indice des prix à la consommation Ensemble des ménages - par secteur conjoncturel Métropole - Ensemble hors tabac - Identifiant INSEE 641266,
 $\text{IPC} = \text{IPC}_n / \text{IPC}_0$
- ING : Ingénierie, $\text{ING} = \text{ING}_n / \text{ING}_0$
- TP01 : Indice général des travaux publics, $\text{TP01} = \text{TP01}_n / \text{TP01}_0$
- TP12 : Réseaux d'électrification avec fournitures, $\text{TP12} = \text{TP12}_n / \text{TP12}_0$

- TP13 : Charpentes et ouvrages d'art métalliques, $TP13 = TP13n/TP_0$
- IPI 001570087 : indice de production industrielle pour le marché français – Prix départ usine – Identifiant INSEE 1570087, $IPI = IPI_n/IPI_0$
- Il est précisé que pour chaque indice I (I étant IPC, ING, TP01, TP12 , TP13 ou IPI 001570087) :
 - I_0 est l'indice publié par l'INSEE correspondant au mois de janvier 2010
 - I_n est le dernier indice I connu au mois n publié par l'INSEE.
- L'inflation ferroviaire visée à l'article 10 est calculée selon la formule suivante :

Inflation ferroviaire = 79,1% IPC + 6,1% acier + 6,5% béton + 5,5 % ciment +2,1% brent + 0,6% cuivre + 1,1%.

ANNEXE 4

Domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° de téléphone
RFF	Pôle Finances et Achats 92, avenue de France 75648 Paris Cedex 13	Service finances et gestion des flux – unité back office - exploitation	01 53 94 32 83
ETAT	Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer Direction des infrastructures de transport Arche de la Défense Paroi Sud 92055 La Défense Cedex	Bureau de la planification et des grandes opérations ferroviaires zone 1 (RFP1)	01 40 81 71 60
AFITF	Arche Nord - Pièce 05-75 92055 La Défense Cedex	Secrétariat général	01 40 81 15 60
REGION BRETAGNE	Direction de la mobilité et des transports 283, avenue du Général Patton - CS 21 101 35 711 Rennes Cedex 7	SEFTRA	02 99 27 14 34
REGION DES PAYS DE LA LOIRE	Direction des Transports et des Déplacements 1, rue de la Loire 44966 Nantes Cedex 9	Pôle Coordination	02 28 20 54 25
DEPARTEMENT DE LA MAYENNE	Hôtel du Département 39 rue Mazagran BP 1429 53014 Laval Cedex	Direction des Territoires de l'Économie et du Cadre de Vie.	02 43 59 96 80
ANGERS LOIRE METROPOLE	Angers Loire Métropole Direction transport mobilité CS 800-11 49020 Angers Cedex 02	Direction transport mobilité	02 41 05 58 81
LAVAL AGGLOMERATION	Laval Agglomération 11, allée du Vieux Saint-Louis - CS 60809 53008 Laval Cedex		02 43 49 46 47