

Annexe n° 1

**COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
MELUN VAL DE SEINE**



**RESEAU FERRE DE
FRANCE**

VILLE DE MELUN

**DEPARTEMENT DE
SEINE-ET-MARNE**

MELUN

**AMENAGEMENT DU QUARTIER
CENTRE GARE DE MELUN**

PROTOCOLE DE PARTENARIAT

Entre :

La Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine, établissement public de coopération intercommunale dont le siège est sis à Dammarie-les-Lys (77190), 297 rue Rousseau Vaudran, représentée par son Président, Monsieur Bernard GASNOS, dûment autorisé aux présentes en vertu d'une délibération du Conseil communautaire en date du 28 juin 2010,

ci-après dénommée « la CAMVS »,

la Ville de Melun, collectivité territoriale dont le siège est sis en Mairie de Melun, 16 rue Paul Doumer à Melun (77000), représentée par son Maire, Monsieur Gérard MILLET, dûment autorisé aux présentes en vertu d'une délibération du Conseil municipal en date du

ci-après dénommée « la Ville »,

le Département de Seine-et-Marne, collectivité territoriale dont le siège est sis à l'Hôtel du Département, 12 rue des Saints-Pères à Melun (77000), représenté par son Président, Monsieur Vincent EBLE, dûment autorisé aux présentes en vertu d'une délibération de l'Assemblée départementale en date du 24 septembre 2010

ci-après dénommé « le Département »,

Société Nationale des Chemins de fer Français, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est à Paris (75014) 34, rue du Commandant Mouchotte, immatriculée au registre du commerce et des sociétés sous le numéro B 552 049 447, et dont le régime résulte de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, représentée par son Directeur de l'immobilier, Monsieur Jean-Marc ROGER, domicilié à Paris (75010), 130 rue du Faubourg Saint-Denis, en vertu d'une délégation de pouvoirs en date du 7 juillet 2009

ci-après dénommée « SNCF »,

Réseau Ferré de France, établissement public national à caractère industriel et commercial créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris, sous le n° B 412 280 737, dont le siège social est à Paris (75013), 92 avenue de France, représenté par son Président, Monsieur Hubert DU MESNIL, ayant donné délégation de signature à Monsieur François-Régis ORIZET, Directeur régional Ile-de-France, par décision en date du

ci-après dénommé « RFF »

Désignés ci-après « les partenaires »

Vu :

- la loi n°83-1153 du 30 décembre 1982 dite d'orientation des transports intérieurs (LOTI), notamment son article 20,
- le décret n°83-816 du 13 septembre 1983 relatif au domaine confié à SNCF,
- la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF.
- Le schéma directeur du patrimoine ferroviaire réalisé en 2009 portant sur l'analyse des emprises SNCF et RFF du site de la gare Nord de Melun (SDPF)

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Exposé préalable :

MELUN, siège de la préfecture de Seine-et-Marne, est situé au Sud du département en lisière de la forêt de Fontainebleau, à 41 kilomètres de PARIS, dans un méandre de la Seine, entre Brie et Gâtinais.

L'agglomération melunaise dispose par sa gare d'une desserte ferroviaire importante (330 trains/jour et 30 trains en heure de pointe) et diversifiée (TGV, TER Bourgogne, Transilien R, RER D et Fret). Elle constitue un terminus pour les rames du RER D. Les bus urbains et autocars interurbains se partagent sur 3 sites à proximité immédiate de la gare.

Face aux enjeux de réorganisation de l'accessibilité et de l'intermodalité à la Gare de Melun et aux dysfonctionnements notamment du parvis existant dû à une imbrication des différents flux (piéton, voiture, cycles, bus et camions fret), la CAMVS a engagé une démarche de recomposition d'ensemble du quartier de la Gare.

Celle-ci se traduit par une démarche de comité de pôle gare initiée en 2002 dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France (PDUIF), qui n'a pas abouti à ce jour, faute d'espace suffisant pour réorganiser les fonctionnalités de la gare routière actuelle.

L'aménagement de la gare elle-même constitue un enjeu majeur pour l'agglomération melunaise et les transporteurs avec la mise en place projetée d'un véritable pôle d'échanges multimodal, conçu comme un lieu d'échanges et de complémentarité entre les différents modes de transports collectifs ferroviaires et routiers, un lieu de services et le centre d'un quartier urbain.

Par ailleurs, une étude d'opportunité pour le développement économique et urbain du secteur de la gare de Melun lancée en 2006 à l'initiative de la CAMVS et de la Ville, esquisse un projet d'urbanisation mixte (nouvelle gare routière, quartier d'affaires et logements) de l'ensemble des terrains ferroviaires situés au Nord-Est de la Gare.

Plus récemment, un projet de rénovation et de réorganisation du bâtiment des voyageurs a été acté par SNCF (Transilien). Les travaux ont débuté à l'automne 2009 et se poursuivront jusqu'à l'automne 2010.

Compte tenu des opportunités de développement économiques sur le secteur, la CAMVS souhaitant évaluer, en partenariat avec les propriétaires fonciers SNCF et RFF, les conditions de mobilisation du foncier, une étude de Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire (SDPF) a été réalisée en 2009.

Cette étude a porté sur une superficie de plus de 6 hectares (Annexe 1) dont 4,5 hectares appartiennent à SNCF et un peu plus de 1,5 hectare à RFF. Elle a permis d'analyser les occupations actuelles et le fonctionnement des emprises ferroviaires, de recenser les besoins liés au développement de l'activité ferroviaire, d'en mesurer l'impact spatial, et d'identifier les conditions de mutabilité du foncier.

Il est rappelé, à ce titre, que ces emprises font l'objet d'un trafic ferroviaire relevant de deux natures différentes : un aller-retour quotidien de train entier de messagerie express est assuré par SNCF pour le compte des NMPP-Pressstalis (Nouvelles Messageries de la Presse Parisienne) au sein de la halle SERNAM et un trafic de débord de granulat est assuré sur la cour marchandises par la société Colas Rail. Ces deux activités génèrent un trafic routier poids lourds de pré et post acheminement s'ajoutant difficilement aux flux existants du pôle d'échanges et gênant les riverains du quartier, en particulier aux heures de pointe.

La synthèse du Schéma Directeur conclut à une possible libération sur l'ensemble du site (exception faite du Bâtiment des Voyageurs) de manière phasée et sous réserve de procéder préalablement à une reconstitution des installations ferroviaires utiles aux entreprises ferroviaires et présentes sur le terrain.

Cela étant exposé, il est passé au protocole de partenariat objet des présentes.

ARTICLE 1 – OBJET

Dans le cadre précédemment exposé, le présent protocole de partenariat a pour objet de définir les relations entre le Département, la CAMVS, la Ville de Melun, RFF et SNCF du fait du projet urbain et de pôle d'échanges multimodal (PEM) impactant directement les emprises ferroviaires de la gare de Melun et de réunir les conditions permettant d'aboutir à la réalisation du projet.

Ce protocole de partenariat définira les objectifs stratégiques de chacun des partenaires, la liste des études à réaliser d'ores-et-déjà identifiées (pilotage, nature et calendrier), les conditions d'émergence du projet urbain et de PEM, ainsi que le mode opératoire pressenti pour la cession ultérieure des terrains et le dispositif de pilotage et de suivi pour les études.

Pour ce faire, le présent protocole sera décliné en autant de conventions de financement d'études ou de travaux particuliers pour chaque périmètre de maîtrise d'ouvrage concerné. Il ne constitue en aucune manière un quelconque engagement de vendre tout ou partie des emprises appartenant aux établissements publics ferroviaires.

Le résultat des études prévues au présent protocole permettra toutefois de déterminer l'ensemble des contraintes techniques, juridiques, administratives et financières afin de parvenir ultérieurement à la signature de promesses synallagmatiques de vente.

ARTICLE 2 – OBJECTIFS STRATEGIQUES DES PARTIES

2.1. Objectifs des collectivités territoriales (CAMVS, Ville et Département) : Réaliser un projet d'aménagement urbain et de pôle d'échanges multimodal

La CAMVS et la Ville sont porteuses de projets qui répondent à l'ambition du développement du territoire au bénéfice de la population dans la perspective d'un développement durable associant économie, social, environnement et offrant un cadre de vie attractif. Elles souhaitent donner au quartier de la gare un nouveau visage en créant notamment une nouvelle gare routière ainsi qu'un nouveau parvis et un nouveau quartier reposant majoritairement sur les emprises ferroviaires appartenant à RFF et à SNCF.

Le Département partage ces objectifs et entend développer en lien avec la Région Ile-de-France et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), le projet structurant de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre Sénart et Melun, nécessitant la création d'un PEM performant en Gare de Melun. Par ailleurs, le Département soutient l'opportunité d'une relocalisation des lignes urbaines et interurbaines au sein d'une unique gare routière.

Dans ce contexte, en vue de réaliser le pilotage de cette opération complexe, la CAMVS prévoit de lancer une procédure de consultation publique pour procéder à la désignation d'un mandataire qui pourrait intervenir dans la présente démarche partenariale en qualité de maître d'ouvrage délégué de la CAMVS. Ce mandataire pourrait recevoir le rôle de coordination et de pilotage des études à engager sous la responsabilité de la CAMVS et notamment l'étude de programmation urbaine et multimodale reprise à l'article 4.

La CAMVS s'engage à réaliser cette procédure de manière concomitante à la signature du présent protocole afin que les délais soient les plus courts possibles. Les partenaires prennent acte de cette organisation prévisionnelle et s'engagent d'ores et déjà à communiquer au futur mandataire l'ensemble des éléments qui seront utiles à son intervention, dans le respect de l'article 9 du présent protocole.

L'ensemble de cette démarche sera, étape après étape, soumis à l'approbation du Comité de pôle de la Gare de Melun qui regroupe, outre les signataires du présent protocole, la Région Ile-de-France et le STIF.

2.2. Objectifs de RFF :

Propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Réseau Ferré de France a pour mission l'exploitation et l'entretien du réseau ferré national, la vente des capacités offertes par le réseau sur le territoire national, son aménagement et son développement, ainsi que la gestion de son patrimoine.

En tant que gestionnaire et maître d'ouvrage des installations, il veille à la satisfaction des besoins du réseau ferroviaire notamment sur le territoire de la région Ile-de-France, et à la préservation de leur capacité de développement futur.

En tant que grand propriétaire foncier, RFF recherche la mise en valeur de son patrimoine et l'amélioration de son inscription dans ses territoires, en intensifiant la contribution du foncier au développement ferroviaire, ou a contrario en favorisant et accélérant sa mutation vers d'autres usages pour le développement de l'offre de logements, d'activités économiques et de services. Par cette action, RFF peut mobiliser ses ressources patrimoniales pour la rénovation du réseau ferré.

RFF, soucieux d'accompagner les collectivités territoriales dans leurs projets urbain et de transport, s'associe naturellement comme partenaire à ce protocole.

2.3. Objectifs de SNCF :

Comme RFF, soucieuse d'accompagner les collectivités territoriales dans leurs projets urbain et de transport, SNCF s'associe naturellement comme partenaire à ce protocole. SNCF souhaite mettre en synergie ses moyens pour faciliter et accompagner les projets notamment sous les angles de l'intermodalité des transports et du développement durable.

Propriétaire foncier et d'installations ferroviaires, exploitante de services de transports de voyageurs et de marchandises et gestionnaire déléguée de l'infrastructure ferroviaire, SNCF souhaite, dans la perspective d'apporter des solutions alternatives au transport routier, préserver, au-delà de l'examen d'emprises mutables, les installations et terrains nécessaires au maintien et au développement de son activité ferroviaire.

Dans ce cadre, SNCF aura comme principale préoccupation le maintien et le développement des capacités ferroviaires actuelles, la robustesse de l'exploitation et de la maintenance (sécurité et régularité), et la satisfaction des besoins de sa clientèle voyageurs et chargeurs, autorités organisatrices (STIF et Conseil Régional).

SNCF souhaite gérer son patrimoine dans le sens du développement industriel et commercial de ses activités notamment ferroviaires. Cet objectif recouvre l'intérêt des clients de l'entreprise comme celui de ses salariés.

Il s'agira de prendre en compte pour elle tous ces aspects dans les demandes de mutation de fonciers en intégrant le déplacement des fonctionnalités ferroviaires, en garantissant les

possibilités de développement de ses activités et en permettant une valorisation de ses actifs dans l'esprit de la LOTI et conformément à ses décrets d'application.

2.4. Engagements réciproques des partenaires

Cette démarche partenariale est fondée sur les principes et constats partagés suivants :

- les collectivités territoriales portent un projet urbain et de pôle d'échanges multimodal qui concourra à redynamiser le quartier de la gare de Melun en réalisant une opération d'aménagement de qualité,
- les emprises ferroviaires sur lesquelles se développe le projet sont actuellement occupées par des bâtiments et installations utiles à la poursuite des missions d'exploitation ferroviaire de RFF et de SNCF ; des relogements et reconstitutions sont donc à réaliser préalablement,
- un dialogue itératif doit être recherché entre les partenaires afin d'engager des actions rationnelles et cohérentes entre les différentes opérations.

Cette démarche nécessite la concertation, la mobilisation et l'association régulière de l'ensemble des partenaires en vue d'une définition commune des perspectives et scénarios d'aménagement, tant pour le projet urbain et de pôle d'échanges que pour le programme des relogements et reconstitutions liées aux activités ferroviaires.

L'objectif principal des partenaires est de pouvoir améliorer fonctionnellement les conditions de l'intermodalité sur le site de la gare de Melun et particulièrement celles des modes de transports collectifs entre eux.

Le programme d'aménagement devra aboutir à de nouveaux équilibres nécessaires à un développement de l'espace urbain et de ses nouvelles fonctions en lien avec le maintien et le développement de l'outil industriel ferroviaire (voyageurs, maintenance, exploitation, etc.)

Les signataires du présent protocole s'engagent à inscrire les conditions du développement urbain et ferroviaires comme les clefs du devenir du site et à s'associer mutuellement, selon des modalités à convenir, à toutes les études et processus de décisions futures.

Les études à venir tiendront compte de l'exploitation ferroviaire existante et future (cadencement des dessertes voyageurs, pérennisation des trafics fret, entretien du réseau, etc.).

Le programme d'aménagement veillera notamment à être compatible avec les fonctions ferroviaires suivantes, que SNCF communiquera à la CAMVS :

☛ **les fonctions actuelles** que supporte et organise le site ferroviaire de MELUN pour SNCF et RFF aux échelles régionales et nationales :

- les dessertes Voyageurs Transilien, RER D, TER Bourgogne et TGV,
- l'entretien du réseau : "bases de cantonnement" de l'infrastructure.

☛ **l'adaptation de l'outil ferroviaire au trafic.** Les fonctions ferroviaires sont en effet au cœur de forts enjeux de développement durable qui nécessitent d'optimiser l'occupation de l'espace de façon à permettre le bon fonctionnement et l'essor des activités ferroviaires, tout en accompagnant les mutations urbaines.

ARTICLE 3 – CALENDRIER DIRECTEUR

Les partenaires se fixent comme objectif d'avoir achevé l'ensemble des études mentionnées aux présentes, sous réserve de la mise en œuvre des conventions de financement, dans le délai d'un an à compter de la signature du présent protocole.

Pour cela, un calendrier directeur sera proposé par le comité technique et soumis au comité de pilotage pour adoption au plus tard quatre mois après la signature du présent protocole.

Il prendra en compte les calendriers des études présentés à l'article 6, et de leurs interactions.

ARTICLE 4 – ETUDES DE PROGRAMMATION URBAINE ET MULTIMODALE

La CAMVS s'engage à lancer en partenariat avec les entités signataires du présent protocole, ainsi que du Comité de pôle de la Gare de Melun, une étude de programmation urbaine et multimodale.

Après un recensement des besoins des différents partenaires, des transporteurs et de leurs clients, cette étude concourra notamment à déterminer ou non la programmation, les fonctionnalités et les emprises utiles des éléments suivants, dont un schéma d'intention figure est annexé aux présentes (Annexe 2) :

- *Insertion du projet de TCSP Sénart / Melun sur le parvis de la Gare,*
- *Création d'une Gare routière urbaine et interurbaine unique (postes à quais en gestion dynamique et éventuels bâtiments techniques et/ou d'accueil de la clientèle,*
- *Extension de la capacité de stationnement pour la clientèle du pôle Gare,*
- *Construction souhaitée à terme d'un nouveau quartier de 60 000 m² SHON à destination d'une opération mixte de bureaux, commerces et logements*

Cette étude permettra d'esquisser les différents périmètres du futur PEM.

La CAMVS organisera les interfaces avec l'ensemble des partenaires du projet. A ce titre, elle s'engage notamment à leur présenter pour contribution les différents scénarios d'aménagement, tant du volet pôle d'échanges multimodal que de celui relatif au projet urbain. Cette démarche itérative est réalisée dès les études de conception (phase de définition, esquisse et avant-projet notamment) et sera soumise en parallèle au Comité de pôle de Gare de Melun.

ARTICLE 5 – ETUDES FERROVIAIRES : CADRE GENERAL

La totalité des emprises foncières mutables à étudier dans le cadre des projets urbain et de pôle d'échanges de la CAMVS sont actuellement occupées ou exploitées par RFF et par SNCF. L'analyse de la mutabilité des emprises ferroviaires a fait l'objet d'un schéma directeur du patrimoine ferroviaire réalisée en 2009.

En vue d'engager une procédure éventuelle de cession ou de mise à disposition des emprises retenues dans le cadre des projets urbain et de pôle d'échanges, il conviendra de définir le périmètre exact de cession prévisible des terrains, les modalités de leur libération et d'analyser les besoins en matière de relogements et reconstitutions ferroviaires.

Pour mener à bien ces identifications dans le périmètre des projets, des études pour la libération et les reconstitutions des installations ferroviaires devront être engagées sous la responsabilité de RFF et de SNCF car ils présentent de fortes spécificités techniques (exemple : intervention sur les circuits de signalisation, etc.).

A titre indicatif, les contenus et échéanciers prévisionnels de ces études, ainsi que leurs coûts prévisionnels sont précisés en annexe du présent protocole (Annexe 3).

Chacune des études qui y figure, fera l'objet de convention de financement ad hoc à l'appui d'un cahier des charges détaillé réalisé par le maître d'ouvrage, de sorte que l'ensemble des coûts afférents à la vente de tout ou partie des terrains ferroviaires soient identifiables au jour de la signature d'éventuelles promesses synallagmatiques de vente.

Les conventions de financement devront préciser, pour chaque étude :

- le mode de mise en concurrence des prestataires éventuels ou le recours aux services internes aux établissements ferroviaires,
- les modalités d'association de la CAMVS pour leur suivi technique, administratif et financier.

De façon générale, l'ensemble des études et travaux de libération et de reconstitution devra être pris en charge financièrement par la CAMVS, porteur des projets urbain et de pôle d'échanges. RFF et SNCF rechercheront tout au long de leur pilotage et de leur réalisation à en optimiser et à en rationaliser le programme. La CAMVS se charge de son côté de réunir et de contractualiser les financements d'autres partenaires institutionnels dans le cadre notamment du comité de pôle de gares.

ARTICLE 6 – ETUDES FERROVIAIRES : NATURE ET PERIMETRE

RFF et SNCF communiquent par la présente aux partenaires la délimitation des terrains dont ils sont respectivement propriétaires dans les périmètres des projets définis ci-dessous conformément à l'arrêté du 27 novembre 2006 relatif à l'approbation de la liste des biens, en application du décret n° 97-445, du patrimoine initial de RFF. Un plan conforme à cette répartition de propriétés est annexé au présent protocole (Annexe 4).

Le périmètre d'étude sur les emprises appartenant aux établissements publics ferroviaires du présent protocole couvre une superficie totale de 6.43 hectares se répartissant comme suivant :

- **Emprises SNCF pour 4.48 hectares dont :**
 - 2 400 m² dédiés au bâtiment gare dit « bâtiment voyageurs »,
 - 26 900 m² dédiés principalement à l'activité Fret (halle SERNAM, locaux SUGE et cour de débord marchandises),
 - 15 500 m² dédiés à l'immeuble de logement rue de La Rochette et aux jardins familiaux).
- **Emprises RFF pour 1.68 hectare environ dont :**
 - 4 800 m² dédiés aux voies ferrées de débord de l'EVEN (établissement responsable de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire),
 - 12 000 m² dédiés aux voies ferrées de remisage des trains travaux du même EVEN ainsi qu'au stationnement des agents fréquentant le site.
- **Emprise non arbitrée entre RFF et SNCF correspondant à la cour de la gare existante pour 2 700 m² environ.**

Le Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire de Melun, dont tous les signataires aux présentes reconnaissent avoir eu connaissance et disposer d'une copie, a permis de classer les différents espaces ferroviaires au regard de leurs capacités et potentiels de mutation.

Deux phases ont été identifiées en fonction de leur degré d'opérationnalité :

6.1. Emprises à libérer à court/moyen terme – Phase 1 (sous teinte verte – Annexe 5) :

Ces emprises sont occupées principalement par :

- une halle de 2 566 m² occupée par le SERNAM recevant le trafic des trains entiers de messagerie express (NMPP),
- une convention d'occupation CAMVS,
- des locaux d'une superficie de 310 m², occupés par l'établissement commercial et une unité train de SNCF,
- des locaux d'une superficie de 365 m² occupés par les services de la Surveillance Générale (SUGE – Police ferroviaire de SNCF),
- 30 places de stationnement et garages dédiés aux agents travaillant sur le site.

Les partenaires conscients de l'urgence de la réalisation de la nouvelle gare routière (sous teinte verte), mettront tous moyens en œuvre pour libérer en priorité l'emprise nécessaire à cette dernière et ce dans les meilleurs délais.

Sous réserve de la signature des conventions de financement des études, afin de libérer l'emprise nécessaire à la nouvelle gare routière, il convient de relocaliser les activités suivantes :

1. Les locaux banalisés de l'établissement commercial et les parkings nécessitent d'être relocalisés dans un rayon de moins de 300 mètres du bâtiment voyageurs. Ceux de la SUGE doivent impérativement être situés sur les emprises ferroviaires ou avec un accès direct à celles-ci, du fait des contraintes et règlements en vigueur liés au personnel armé.

SNCF a identifié des espaces potentiels de relogement de ces services sur des terrains actuellement ferroviaires (sous hachures rouge). Les besoins afférents aux différents services SNCF impactés nécessitent au total environ 700 m² SU de bureaux banalisés et environ 90 places de stationnement (résultant de l'addition des 30 places citées ci-dessus et de 60 places déjà présentes sur cette emprise et impactées par cette relocalisation).

Les partenaires doivent réfléchir ensemble à la nouvelle localisation des ces services ferroviaires indispensables à la gestion de la Gare. Il est dès lors acté que la CAMVS présentera dans le cadre de son étude de programmation urbaine et multimodale du secteur de la gare des scénarios permettant de reloger lesdits services (bureaux et places de stationnements) en lien avec des locaux identifiés par SNCF et pouvant être libérés dans le bâtiment voyageurs ou à proximité immédiate de la Gare.

Le relogement de ces services aux conditions définies ci-dessus est un préalable indispensable à la mutabilité des terrains de la phase 1 et du projet de la gare routière.

2. La halle SERNAM, conditions du départ de l'activité Presse (NMPP-Presstalis)

SNCF a proposé de relocaliser l'activité de la Halle SERNAM sur un site embranché ferroviairement situé sur le territoire de la commune de Bonneuil-sur-Marne (94) dans le cadre d'un projet logistique existant. Cette proposition, pertinente pour la société NMPP-Prestalis actuelle bénéficiaire des trafics réalisés sur la plate-forme de MELUN, nécessite toutefois d'engager des dépenses complémentaires en vue de permettre un report définitif des trafics ferroviaires actuellement réalisés sur le site de Melun.

Dans ce contexte et en contrepartie d'un engagement financier de la CAMVS vis-à-vis de SNCF dont le montant serait compris entre 2 et 3 M€ hors taxes, SNCF pourrait s'engager à cesser toute activité de stockage et de manutention routière et ferroviaire depuis et vers la halle SERNAM de Melun au cours du second semestre 2011 au plus tard.

Par la signature du présent protocole, SNCF et CAMVS s'engagent à détailler les conditions d'un tel accord au sein d'une convention de financement à conclure avant le 15 octobre 2010.

Il est d'ores et déjà précisé que le versement de ce montant n'emporte pas transfert de propriété de SNCF vers la CAMVS pour la halle et la cour fret attenante. La valeur vénale de ces éléments sera déterminée et inscrite au sein des promesses et actes de vente de façon additionnelle après avis de France Domaine.

6.2. Emprises mutables à moyen/long terme – Phase 2 (sous teinte orange Annexe 5) :

Ces emprises sont actuellement occupées par :

- une base de cantonnement dédiée au service de l'EVEN (3 voies ferrées)
- un transformateur électrique EDF/SNCF,
- une sous station électrique spécifique à la sécurité des circulations ferroviaires (signalisation),
- une station service gasoil pour l'alimentation des locomotives,
- un garage dédié au locotracteur,
- des voies ferrées de débord,
- 65 places de stationnement pour véhicules routiers,
- des jardins cheminots (7 930 m²),
- un immeuble de logements sis sur un terrain de 2 900 m² le long de la rue de La Rochette faisant l'objet d'un bail à construction courant jusqu'en 2043,
- une convention d'occupation pour garages et places de stationnement au bénéfice de la SA d'HLM La Sablière sur une superficie de 4 600 m² environ,

A. La libération de ces emprises est conditionnée principalement par le déplacement des installations lourdes et de leurs réseaux, la relocalisation de la base de cantonnement ainsi que du débord. Une étude de déplacement de la sous-station, du transformateur et de leurs réseaux ainsi qu'une étude de relogement et de libération de ce deuxième secteur doit être réalisée pour valider la potentialité de la mutabilité du site.

B. Pour la relocalisation des voies ferrées de débord, le site industriel sis sur la commune de Savigny-le-Temple (77), rue de l'Industrie, propriété de l'EPA Sénart, est actuellement pressenti pour accueillir l'activité.

La confirmation de ce site pourra être faite après la conduite d'études fonctionnelles et techniques de niveau faisabilité faisant l'objet d'une convention de financement spécifique entre la CAMVS et SNCF.

6.3. Etudes générales liées aux 2 phases du projet

a) RFF et SNCF seront maîtres d'ouvrage des études ferroviaires de niveau avant-projet (définition et chiffrage des coûts de libération des terrains et/ou de reconstitution des installations à déplacer et libération ; définition du périmètre cessible). Celles-ci seront financées dans leur intégralité par la CAMVS.

Les établissements ferroviaires réaliseront également les études suivantes et prendront à leur charge leurs coûts en fonction de leur propriété respective, ces diagnostics restant à la charge du futur vendeur :

- Diagnostics techniques des bâtiments en vue d'une vente en l'état (hors démolition),
- Diagnostic environnemental du site (étude historique, investigations terrains et sondages),

b) Afin de permettre la fluidification des différents flux piéton, voiture, bus sur la place de la Gare par la suppression du trafic camions Fret, la relocalisation des voies de débord sera étudiée en parallèle.

Ces études seront réalisées au stade faisabilité sous la maîtrise d'ouvrage des établissements ferroviaires et financées par la CAMVS.

Pour leur part, les établissements ferroviaires réaliseront également les études suivantes et prendront à leur charge leurs coûts en fonction de leur propriété respective ; ces diagnostics restant à leur charge :

- Études des occupations (études des contrats d'occupations et possibilités de résiliation)
- Diagnostics techniques des bâtiments en vue d'une vente en l'état (hors démolition),
- Diagnostic environnemental du site (étude historique, investigations terrains et sondages, pollution...).

ARTICLE 7 – PRINCIPES DE MUTATION DES TERRAINS FERROVIAIRES

Compte tenu de l'importance des emprises ferroviaires concernées, des travaux ferroviaires à réaliser et du phasage inévitable des opérations tant d'aménagement urbain qu'au titre des installations ferroviaires, le calendrier des cessions sera arrêté d'un commun accord entre les partenaires.

Dans le cadre de leurs objectifs de valorisation du patrimoine, et notamment au titre de leur participation à la politique nationale de mobilisation du foncier public, les propriétaires fonciers RFF et SNCF s'engageront à mettre en œuvre le processus de libération des terrains qui seront reconnus cessibles au terme de ces études, sous réserve de la signature d'une promesse de vente et du financement de ces libérations phase par phase.

Les cessions pourront être signées après que RFF et SNCF auront rempli les formalités légales et réglementaires préalables, notamment :

- Obligation d'information (article 51 décret 97-444 et article 11 décret 83-816),
- Purge du droit de priorité (article L 240-1 Code de l'Urbanisme),
- Déclassement des emprises ferroviaires (si nécessaire),
- Avis de France Domaine,
- Purge d'autres droits de préemption ou de préférence (bail à construction).

Si la cession de terrains se réalise, elle modifiera les accès existants aux bâtiments d'exploitation, parcs et installations ferroviaires, accès de secours pompiers et autres.

Les parties conviennent donc d'ores et déjà de maintenir les possibilités d'accès pour les véhicules légers et poids lourds au moyen d'une ou plusieurs servitude de passage selon la configuration future des lieux ainsi que de l'implantation de portail(s) (à positionner) dans les clôtures installées à la nouvelle limite du domaine public ferroviaire, y compris lorsque le site sera en phase travaux.

Une servitude d'implantation, de maintien, d'entretien, et de reconstruction à l'identique en cas de destruction ou dégradation accidentelle ou du fait de l'homme d'une clôture d'un type défensif qui devra être soumis à l'agrément préalable de SNCF sera constituée, au profit des emprises riveraines constituant le domaine ferroviaire, à la charge exclusive du terrain cédé.

ARTICLE 8 – PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE, INFORMATION, COMMUNICATION

Chaque maître d'ouvrage conservera la pleine et entière propriété intellectuelle des études dont il assurera la maîtrise d'ouvrage. Il en assurera :

- la rédaction du cahier des charges ;
- le suivi technique, administratif et financier ;
- la transmission aux parties des livrables sous réserve du respect de la clause de confidentialité figurant à l'article 9.

Les partenaires s'engagent à faire mention dans toute publication ou communication des études, des logos du maître d'ouvrage et du ou des financeurs des études.

Chaque maître d'ouvrage est tenu d'informer les autres parties signataires de toutes difficultés ou tout retard d'exécution des études réalisées en application du présent protocole.

ARTICLE 9 – CLAUSE DE CONFIDENTIALITE

Les signataires du présent protocole s'engagent à ne pas diffuser les produits des études qui leurs sont communiquées par les autres parties sans leur accord écrit préalable.

Ce même engagement de confidentialité sera demandé par chaque maître d'ouvrage à tous les prestataires ou partenaires intervenant au titre des études listées au présent protocole.

Les partenaires devront indiquer pour chaque étude, leur niveau de communication.

ARTICLE 10 – SUIVI DU PROTOCOLE, INSTANCES PARTENARIALES

L'élaboration du projet commun nécessitera des validations progressives, à différentes étapes de sa conception, par l'ensemble des partenaires, ainsi qu'une coordination permanente afin de s'assurer de la cohérence d'ensemble, et de l'avancement conjoint des différentes études, en application du calendrier directeur.

1° Comité de pilotage partenarial des sites ferroviaires de MELUN :

Le Comité de Pilotage sera composé de l'ensemble des signataires de la présente convention.

Fonctions : Suivi et validation des études, accords et conventions partenariales.

Présidence : Président de la CAMVS

Membres : Élus et services de la Ville de MELUN,
Élus et services de la CAMVS,
Elus et services du Département
SNCF,
RFF,

Secrétariat : CAMVS

Référent : Geneviève VAROQUI

Ce comité pourra être amené à inviter en tant que de besoin notamment, l'Etat (DAFI, DDEA, Préfecture, France Domaine), les autorités organisatrices de transports et toute personne publique intéressée.

Périodicité : Le comité se réunira au moins deux fois par an.

2° Comité technique :

Animation et Secrétariat CAMVS

Référent : Geneviève VAROQUI

Membres : Services de la Ville de MELUN,
Services de la CAMVS,
Services du Département
SNCF,
RFF,
DDEA.

En tant que besoin, tout autre service technique pourra être ponctuellement appelé à intervenir au sein de ce comité, au titre de ses compétences sur une thématique particulière.

Fonction : Coordination des études ferroviaires et urbaines
Suivi général de l'avancement des études préalables à l'aménagement des emprises ferroviaires.
Préparation des comités de pilotage

Périodicité : 3 fois par an ou plus si nécessaire en fonction de l'avancement des études listées en annexe.

ARTICLE 11 – DUREE DU PROTOCOLE

Le présent protocole est considéré comme caduc trois ans après la date de sa signature par le dernier signataire.

ARTICLE 12 – AVENANTS ET RÉSILIATION

Il pourra y être mis fin d'un commun accord entre les parties en cas de constatation de l'impossibilité de procéder à la réalisation de l'opération projetée, notamment pour des raisons d'ordre juridiques techniques ou administratives.

Le présent protocole peut faire l'objet d'un avenant à la demande écrite de l'un ou de plusieurs de ses signataires, et avec l'accord de l'ensemble des parties. Cet avenant peut notamment porter prorogation du présent protocole au-delà de sa durée de validité telle qu'elle apparaît à l'article 11 afin de permettre l'achèvement des études.

ARTICLE 13 – LITIGES

En cas de contestation, litiges ou autres différends éventuels sur l'interprétation ou l'exécution du présent protocole, les signataires s'efforceront de parvenir à un règlement amiable par voie de conciliation. Ils pourront recourir, le cas échéant, à un expert choisi d'un commun accord.

ARTICLE 14 – DOMICILIATION

Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile :

- en ce qui concerne SNCF, Délégation Territoriale de l'Immobilier Région Parisienne - 5/7 rue du Delta - PARIS (9^{ème})
- en ce qui concerne les autres parties, à l'adresse indiquée en tête des présentes

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux de pages, un pour chacun des signataires.

A Melun le
Pour le Département,
Le Président,

A Melun le
Pour la Ville de Melun,
Le Maire,

Vincent EBLE

Gérard MILLET

A Melun, le
Pour la CAMVS,
le Président,

Bernard GASNOS

A Paris, le
Pour SNCF,
le Directeur de l'Immobilier,

A Paris, le
Pour RFF,
Le Directeur régional Ile-de-France,

Jean-Marc ROGER

François-Régis ORIZET

Listes des Annexes :

- n°1 Périmètre d'étude
- n°2 Schéma d'intention d'aménagement
- n°3 Synthèse des études, engagements et MOA
- n°4 Plan de répartition des propriétés RFF et SNCF
- n°5 Plan de phasage