

**CONVENTION**

**RELATIVE AU FINANCEMENT DES ETUDES RELATIVES A  
LA RECONSTITUION ET A LA LIBERATION DES  
INSTALLATIONS FERROVIAIRES DE LA GARE DE MELUN**

---

**ENTRE :**

**- LE DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE**, situé en l'Hôtel du Département – 77010 Melun cedex, représenté par le Président du Conseil Général, agissant en application de la décision de l'Assemblée départementale du 24 septembre 2010, ci-après dénommé "Le Département",

D'UNE PART

**ET**

**- LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MELUN VAL DE SEINE**, située au 297, rue Rousseau Vaudran à Dammarie-les-Lys, représentée par son Président, en vertu de la décision du Bureau Communautaire du 16 septembre 2010, ci-après dénommée "la CAMVS".

D'AUTRE PART

## **IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de déterminer les modalités et conditions du soutien financier apporté par le Département à la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine au titre des études relatives à la reconstitution et à la libération des installations ferroviaires de la gare de Melun. Ces études seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF.

### **ARTICLE 2 – ENGAGEMENTS DE LA COMMUNAUTE**

#### 2-1 : Nature de l'étude

Compte tenu des opportunités de développement économique et du manque d'emprise pour la réalisation d'une véritable gare routière sur le secteur de la gare de Melun, la CAMVS a souhaité évaluer, en partenariat avec les propriétaires fonciers SNCF et RFF, les conditions de mobilisation du foncier, au travers d'une étude de Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire (SDPF) qui a été réalisée en 2009.

Cette étude 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.

La synthèse du SDPF conclut à une possible libération sur l'ensemble du site, sous réserve de procéder préalablement à une reconstitution des installations ferroviaires utiles aux entreprises ferroviaires et présentes sur le terrain.

Par ailleurs, le SDPF a permis de classifier 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 :

- Phase 1 : Emprises à libérer à court/moyen terme

Il s'agit essentiellement de l'emprise de la halle SERNAM recevant le trafic des trains entiers de messagerie express (NMPP), de sa cour, de locaux occupés par un établissement commercial de la SNCF et des locaux de la Police ferroviaire (SUGE).

- Phase 2 : Emprises mutables à moyen/long terme

Il s'agit de toutes les emprises restantes derrière la halle SERNAM sur lesquelles sont actuellement implantées plusieurs activités ferroviaires dont un transformateur électrique EDF/SNCF, une sous station électrique spécifique à la sécurité des circulations ferroviaires (signalisation) et une station service gasoil pour l'alimentation des locomotives.

Ces deux phases correspondent à deux sous-secteurs géographiques distincts. Les études, objet de la présente convention, qui vont être menées sur ces deux secteurs sont les suivantes :

- La première phase fera l'objet d'une étude de niveau Avant-Projet (AVP),
- La deuxième phase fera l'objet d'une étude de niveau faisabilité intitulée Dossier d'Initialisation (DI).

Ces études font l'objet d'une convention entre la CAMVS et la SNCF détaillant leur contenu qui est jointe, en annexe, à la présente convention.

#### 2-2 : Information du Département

La CAMVS s'engage à associer le Département aux différentes étapes des études et à lui transmettre une copie des documents de rendu intermédiaires et du rapport final.

#### 2-3 : Utilisation de la subvention

La CAMVS s'engage à utiliser la subvention conformément à l'objet de la présente convention.

#### 2-4 : Contrôle de l'utilisation de la subvention

La CAMVS s'engage à accepter et faciliter tout contrôle de l'emploi de l'aide départementale par les agents du Département mandatés à cet effet.

#### 2-5 : Communication

La CAMVS s'engage à apposer le logo du Conseil général sur les supports de communication liés à l'objet de la présente convention et/ou à mentionner « études cofinancées par le Conseil général de Seine-et-Marne ».

### **ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS FINANCIERS DU DEPARTEMENT**

#### 3-1 : Montant de la subvention du Département

Le montant forfaitaire et définitif de la subvention du Département s'élève à 25 000 € HT sur un montant total HT des études, de 140 595 € HT. Si le coût final de l'étude dépasse le coût prévisionnel mentionné ci-avant, le montant de la subvention départementale faisant l'objet de la présente convention ne sera en aucun cas majoré ou augmenté.

#### 3-2 : Modalités de versement

Le Département versera sa participation à la CAMVS en un versement à la remise du document final des études.

Le mandatement correspondant interviendra dans un délai de 35 jours à compter de la réception par le Département de la facture correspondante certifiée par la CAMVS, accompagnée d'un RIB.

### **ARTICLE 4 – RESILIATION**

La présente convention pourra être résiliée sans préavis par le Département, dans les cas suivants :

- si la participation n'est pas utilisée conformément à l'objet de la présente convention défini à l'article 1,
- en cas d'inexécution de la part de la CAMVS de ses obligations contractuelles.

La présente convention pourra également être résiliée par l'une ou l'autre des parties à tout moment par lettre recommandée avec avis de réception moyennant un préavis de 2 mois.

En aucun cas, la résiliation de la présente convention à l'initiative du Département ne pourra donner lieu à indemnité au profit de la CAMVS.

#### **ARTICLE 5 - RESTITUTION**

En cas de résiliation de la présente convention, le Département pourra demander à la CAMVS de restituer tout ou partie de la subvention versée.

#### **ARTICLE 6 – DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention prendra effet à compter de sa signature par les parties.

Elle prendra fin à l'issue de l'étude, et en tout état de cause après versement par le Département de la somme due au titre de la présente convention.

#### **ARTICLE 7 – MODIFICATION**

Toute modification de la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

#### **ARTICLE 8 – LITIGES**

Les parties à la présente convention s'engagent à rechercher une issue amiable à tout litige avant la saisine de la juridiction compétente.

Fait en cinq exemplaires originaux à Melun, le

Le Président  
du Conseil Général de Seine et Marne

Le Président  
de la Communauté  
d'Agglomération  
Melun Val de Seine

ANNEXE A LA CONVENTION



**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES  
RELATIVES A LA RECONSTITUTION ET A LA LIBERATION  
DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES RELEVANT DE SNCF**

-

**Commune de Melun  
Projet urbain et d'aménagement d'une gare routière  
Opérations préalables à la cession**

**Entre :**

**La Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine**, établissement public de coopération intercommunale dont le siège est 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** »,

**Et :**

**la 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** »,

**Vu :**

la loi n°83-1153 du 30 décembre 1982 dite d'orientation des transports intérieurs (LOTI), en particulier son article 20,

le décret n° 83-816 du 13 septembre 1983 relatif au domaine confié à SNCF, en particulier ses articles 9 et 10,

La loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,

Le protocole de partenariat relatif à l'aménagement du quartier de la gare de Melun signé entre le Conseil général de Seine-et-Marne, la CAMVS, SNCF et RFF en date du .....

**IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :**

## PREAMBULE

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, eux, 3 gares routières à proximité immédiate de la gare.

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

Une étude de programmation urbaine 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.

L'aménagement de la gare elle-même constitue aussi un enjeu majeur pour la Ville de Melun et la CAMVS avec la mise en place projetée d'un véritable pôle d'échange multimodal, conçu comme un lieu d'échange et de complémentarité entre les différents modes de transports (tout particulièrement collectifs), un lieu de services et le centre d'un quartier urbain.

Dans le même temps, 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 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 important trafic ferroviaire relevant de deux natures différentes : un aller-retour quotidien de train entier de messagerie express est assuré par SNCF pour le compte de Presstalis - NMPP (Nouvelles Messageries de la Presse Parisienne) au sein de la halle SERNAM et un trafic significatif 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 conséquent.

La synthèse du Schéma Directeur conclut à une possible libération de l'ensemble du site en 2 temps, exception faite du Bâtiment des Voyageurs et sous réserve de procéder préalablement à une reconstitution des installations ferroviaires utiles aux entreprises ferroviaires et présentes sur le terrain, savoir :

1. Une 1<sup>ère</sup> phase de 0,8 hectare environ, secteur "Halle SERNAM", dont la libération peut être engagée dès 2011/2012. Cette phase nécessite néanmoins des relocalisations et des reconstitutions requérant des études et travaux préalables.

2. Une 2<sup>ème</sup> phase de 3,4 hectares environ, correspondant principalement au secteur dit "de débord" dont la libération ne pourra être envisagée qu'après étude de déplacement et/ou de modification d'installations lourdes (transformateur EDF/SNCF, sous-station SES, station service, voies ferrées et aires dédiées aux services du gestionnaire d'infrastructure délégué, faisceau de 16 voies ferrées – 11 SNCF et 5 RFF – équipées partiellement d'installations caténares 1.5 kV).

Ces deux phases correspondent à deux sous-secteurs géographiques distincts. Elles font l'objet de la présente convention de financement pour la réalisation des études suivantes :

3. La première phase fera l'objet d'une étude de niveau Avant-Projet (AVP),

4. La deuxième phase fera l'objet d'une étude de niveau faisabilité intitulée Dossier d'Initialisation (DI).

**Nota :** La CAMVS est compétente en transports urbains, développement économique et aménagement de l'espace. A ce titre, elle intervient en qualité de coordonnateur des partenaires intéressés notamment Conseil Général de Seine et Marne, Ville de Melun et STIF. Aussi la CAMVS assure-t-elle le rôle d'interlocuteur unique des établissements publics ferroviaires tant pour ce qui concerne les études et les travaux de libérations/reconstitutions que pour les acquisitions des terrains impactés.

**EN CONSEQUENCE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :**



## **ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION**

---

La présente convention a pour objet de préciser :

- les caractéristiques générales des études à réaliser au droit et aux abords des infrastructures ferroviaires,
- les obligations respectives de SNCF, propriétaire de foncier et d'installations ferroviaires, et de la CAMVS, relatives à l'exécution et au financement de la présente opération, incluant les études d'avant-projet de la première phase et de dossier d'initialisation de la deuxième phase.

Ces études doivent permettre d'identifier précisément le programme et les coûts prévisionnels des travaux de reconstitution des installations ferroviaires SNCF en vue de préparer la libération des terrains lui appartenant du fait du projet d'aménagement porté par la CAMVS.

Le périmètre relevant des installations ferroviaires de Réseau Ferré de France (RFF) sera aussi appréhendé au cours de ces études de façon distincte afin que les études et travaux ultérieurs soient assurés directement sous leur responsabilité de maître d'ouvrage.

## **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE**

---

En tant que propriétaire foncier, SNCF est maître d'ouvrage des études d'avant-projet de phase 1 et d'initialisation de phase 2 à réaliser sur son domaine préalablement à sa libération.

## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER**

---

Les études faisant l'objet de la présente convention seront réalisées directement par l'ingénierie SNCF.

### **3.1 – Etude d'avant-projet (phase 1)**

L'étude d'avant-projet (AVP) a pour objet la définition précise des interventions à réaliser sous la responsabilité de SNCF sur le terrain objet de la phase 1. Elle permet de fixer, à partir de relevés exhaustifs, le programme des travaux à entreprendre et d'en déterminer le calendrier et le coût prévisionnel (à la précision de 0/-15 %). Elle prépare l'étape suivante correspondant à l'étude projet (PRO) qui contribue elle-même à l'élaboration du dossier de consultation des entreprises, servant de référence à la mise en concurrence des entreprises.

L'étude d'AVP permettra d'identifier et de confirmer l'ensemble des interfaces techniques entre les installations sous maîtrise d'ouvrage SNCF et celles sous maîtrise d'ouvrage RFF, après arrêt d'un périmètre d'étude définitif.

**3.1.1 – Les différentes natures de travaux envisagées qui seront détaillées au sein de l'étude d'AVP sont les suivantes :**

- Déplacement des heurtoirs (y compris feux de heurtoirs) des voies comprises dans le périmètre « phase 1 » à 15 mètres minimum en amont de la limite de cession (devant le passage planchéié existant) en adéquation avec l'exploitation du site.
- Le dévoiement / la consignation des réseaux compris dans le périmètre d'étude (réseau

d'assainissement, d'adduction eau potable, d'incendie, de signalisation, de télécommunications, d'énergie électrique...).

- La modification éventuelle de l'ancrage caténaire (voies 25 et 27) le long de la halle Sernam qui, à terme, est destinée à être démolie par l'acquéreur des terrains.
- La modification des fins de caténaires des voies 29, 31, 33 et 39 et la dépose du fil de contact au sein du périmètre cessible (les poteaux et les ancrages resteront en place).
- Le relogement de la brigade SUGE (police ferroviaire) suivant un programme et un emplacement provisoire et définitif restant à déterminer.
- Le relogement des installations de vidéosurveillance présentes dans le local SUGE sur un emplacement restant à préciser.
- Clôture du site.

**Nota Bene :** Les réseaux Energie, Télécommunication et Signalisation sont à dévoyer ; les réseaux d'assainissement pourront éventuellement être laissés en place et traités par l'intermédiaire d'une servitude. Une mise au point sera établie à réception du levé des réseaux pour identifier ceux qu'il convient de dévoyer de ceux qui pourraient être conservés.

**3.1.2 –** Il est proposé de chiffrer de façon optionnelle et après avis de RFF et de la CAMVS :

- Le déplacement des heurtoirs des voies 23 à 27, 15 mètres en amont de la limite de cession,
- L'adaptation des installations de traction électriques liée au déplacement de ces heurtoirs.

Cette option sera levée en fonction des précisions apportées par la CAMVS quant au périmètre de l'étude d'une part et, d'autre part, de la volonté de RFF de modifier ou non ces installations en vue de libérer le terrain d'assiette.

**3.1.3 –** L'étude ne détaillera pas les spécifications à mettre en œuvre et ne chiffrera pas les coûts afférents aux rubriques suivantes :

- Dépose des voies ferrées en dehors de celles reprises ci-dessus,
- Dépose des poteaux caténaires,
- Dépose des installations autres que celles prévues ci-dessus.

**3.1.4 –** Les études comprennent notamment l'établissement des documents suivants :

- Levé topographique,
- Plan des réseaux,
- Un dossier d'AVP en 2 exemplaires comprenant :
  - Une notice explicative,
  - Un dossier d'estimations détaillées par maîtrise d'ouvrage et par nature d'ouvrage aux

conditions économiques de juin 2009,

- Un dossier plans (Programme de signalisation et de traction électrique + un plan général des aménagements au 1/500ème),
- Un planning des phases suivantes,

La liste des éléments d'entrées nécessaires pour la réalisation de la phase suivante.

### 3.2 – Etude d'initialisation (phase 2)

L'étude d'initialisation (DI) a pour objet la définition des interventions à réaliser sous la responsabilité de SNCF sur le terrain objet de la phase 2. Elle permet de fixer, à partir de relevés exhaustifs, le programme des travaux à entreprendre et d'en déterminer le calendrier et le coût prévisionnel (à la précision de 0/-25 %). Elle prépare l'étape suivante correspondant à l'étude d'avant-projet (AVP) puis de projet (PRO) qui contribueront ultérieurement à l'élaboration du dossier de consultation des entreprises, servant de référence à la mise en concurrence des entreprises.

L'étude d'initialisation permettra d'identifier et de confirmer l'ensemble des interfaces techniques entre les installations sous maîtrise d'ouvrage SNCF et celles sous maîtrise d'ouvrage RFF, après arrêt d'un périmètre d'étude définitif.

**3.2.1 – Les différentes natures de travaux envisagées qui seront détaillées au sein de l'étude de DI sont les suivantes :**

- Le dévoiement / la consignation des réseaux compris dans le périmètre d'étude (Réseau d'assainissement, d'adduction eau potable, d'incendie, de signalisation, de télécommunications, d'énergie électrique...),
- La reconstruction de la sous-station et du transformateur haute tension sur un emplacement à confirmer lors du démarrage des études,
- La simplification du plan des voies ferrées : dépose d'appareils de voie et remplacement par de la voie courante (suivant programme des voies à conserver) en tête de faisceau afin de libérer tout ou partie de l'emprise d'étude pour le projet urbain de la CAMVS,
- La simplification des installations de traction électrique : dépose du fil de contact et de l'armement (les poteaux restant en place) en parallèle des travaux réalisés sur la tête de faisceau,
- Le démantèlement de la cuve à fuel et sa mise en décharge,
- Clôture du site.

**Nota Bene :** Les réseaux Energie, Télécommunication et Signalisation sont à dévoyer ; les réseaux d'assainissement pourront éventuellement être laissés en place et traités par l'intermédiaire d'une servitude. Une mise au point sera établie à réception du levé des réseaux pour identifier ceux qu'il convient de dévoyer de ceux qui pourraient être conservés.

**3.2.2 – Il est proposé de chiffrer de façon optionnelle et après avis de RFF et de la CAMVS :**

- La modification du plan des voies ferrées appartenant à RFF (voies 23 à 27),

- L'adaptation des installations de traction électriques liées à cette modification.

Cette option sera levée en fonction des précisions apportées par la CAMVS quant au périmètre de l'étude d'une part et, d'autre part, de la volonté de RFF de modifier ou non ces installations en vue de libérer le terrain d'assiette.

**3.2.3** – L'étude ne détaillera pas les spécifications à mettre en œuvre et ne chiffrera pas les coûts afférents aux rubriques suivantes :

- Dépose des voies ferrées en dehors de celles reprises ci-dessus,
- Dépose des poteaux caténaux,
- Dépose du pont roulant,
- Dépose des installations autres que celles prévues ci-dessus.

**3.2.4** – Les études comprennent notamment l'établissement des documents suivants :

- Levé topographique,
- Plan des réseaux (réalisé en phase 1),
- Un dossier d'initialisation en 2 exemplaires comprenant :
  - Une notice explicative,
  - L'estimation par nature d'ouvrage et par maître d'ouvrage du montant des travaux y compris MOE et MOA (Enveloppe financière prévisionnelle maximale),
  - Un schéma de principe des aménagements projetés,
  - Un planning sommaire des phases suivantes,
  - La liste des éléments d'entrées nécessaires pour la réalisation de la phase suivante.

## **ARTICLE 4 – DUREE DES ETUDES**

---

Les études d'avant-projet (phase 1) et d'initialisation (phase 2) seront menées de manière concomitante. Le délai de réalisation est de 8 mois à compter de la signature de la présente convention de financement.

Ce délai tient compte de la commande préalable de la levée des réseaux auprès de prestataires externes à SNCF.

Ce calendrier pourra évoluer sur justification de SNCF après accord de la CAMVS.

## **ARTICLE 5 – MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION**

---

### **5.1 – Comité technique**

Membres : services de la CAMVS, de la ville de Melun, du Conseil général de Seine-et-Marne, de la DDEA de Seine-et-Marne, de SNCF et de RFF.

Ils se réunira autant que nécessaire (au minimum à chaque rendu d'étape des études) en respectant un préavis de trois semaines.

Autant que de besoin, tout autre service technique pourra être ponctuellement appelé à intervenir au sein de ce comité.

Le Comité Technique prépare les réunions du comité de pilotage.

## **5.2 – Comité de Pilotage**

Le Comité de Pilotage est présidé par la CAMVS. Il est composé d'élus de la CAMVS, de la Ville de Melun, du Conseil Général de Seine-et-Marne, de représentants de l'Etat, de SNCF et de RFF.

Le Comité Technique est associé aux réunions du Comité de Pilotage qui pourra être amené à inviter autant que de besoin notamment le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, et toute autre personne publique intéressée.

Le Comité de Pilotage se réunira autant que de besoin avec un préavis de trois semaines.

## **5.3 – Suivi de l'opération**

Les maîtres d'ouvrage et leurs maîtres d'œuvre respectifs pourront se réunir en tant que de besoin, tout au long des études, à l'initiative de l'une des parties, avec un préavis de trois semaines.

## **ARTICLE 6 – FINANCEMENT DES ETUDES**

---

Le coût de l'étude d'avant-projet visée à l'article 3.1, frais de MOA et MOE inclus, est évalué à **100 940 € H.T.** aux conditions économiques de janvier 2010.

Le coût l'étude d'initialisation visée à l'article 3.2, frais de MOA et MOE inclus, est évalué à **39 655 € H.T.** aux conditions économiques de janvier 2010.

Le montant total à financer par la CAMVS auprès de SNCF est donc de **140 595 € H.T.** Le détail estimatif des études est joint en annexe.

A ce montant vient s'ajouter le taux nominal de TVA en vigueur (ce taux est de 19,60 % à la date de signature de la présente convention). Le montant toutes taxes comprises à financer est donc de **168 151.62 €.**

## **ARTICLE 7 – DISPOSITIONS FINANCIERES**

---

### **7.1 – Principe de financement**

La CAMVS s'engage à couvrir auprès de SNCF le financement des études visées à l'article 3 dans son intégralité et selon les modalités suivantes :

### **7.2 – Modalités de versement**

SNCF procède aux appels de fonds auprès de la CAMVS, sur présentation de facture, selon l'échéancier et les montants suivants, en considérant un taux de TVA de 19,6 % :

### 7.3 – Facturation et recouvrement

Les sommes dues à SNCF au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de la facture. A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

La date et les références de paiement sont portées par courrier de la CAMVS à la connaissance de SNCF.

La CAMVS se libère des sommes dues au titre de la présente convention par versement au compte de SNCF :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF RHT DI	Banque de France Paris, Banque centrale	30001	00064	00000062598	38

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

**Communauté d'Agglomération  
de Melun Val de Seine**

Direction des Ressources  
297 rue Rousseau Vaudran  
77190 DAMMARIE LES LYS

**SNCF Direction de l'Immobilier**

Direction Administrative et Financière  
130 rue du Faubourg Saint-Denis  
75010 PARIS

## ARTICLE 8 – OPERATIONS DOMANIALES

---

Les terrains actuellement constitutifs du domaine public ferroviaire seront libérés après réalisation de travaux et d'études complémentaires à celles visées au sein de la présente convention. Dans ce cadre, tout ou partie des terrains fera l'objet d'une procédure de cession à titre onéreux à la CAMVS après avis formulé par les services de France Domaine.

Les opérations de mutation domaniale s'effectueront conformément aux règles en vigueur et en particulier aux articles 9 et 10 du décret n°83-816 du 13 septembre 1983 relatif au domaine confié à SNCF.

Cette cession fera l'objet d'une promesse synallagmatique de vente dont les modalités seront connues avant le démarrage des travaux et d'un acte de vente à l'achèvement des travaux. Les frais correspondants à cette cession (plans parcellaires, document d'arpentage, etc.) seront pris intégralement en charge par la CAMVS en dehors des diagnostics légaux dus par le vendeur.

---

## **ARTICLE 9 – PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

---

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage. Elles sont restituées, sous la forme de dossiers complets d'avant-projet et d'initialisation (rapport définitif), en 2 exemplaires remis à la CAMVS.

Ces résultats peuvent être communiqués à RFF, aux services de l'Etat ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

Les partenaires s'engagent à faire mention dans toute publication ou communication des études, des logos du maître d'ouvrage et de la CAMVS et du financement de cette dernière.

## **ARTICLE 10 – MODIFICATION – RESILIATION DE LA CONVENTION**

---

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant.

La résiliation de la convention pourra être prononcée, par l'une ou l'autre des parties, pour une des raisons suivantes :

- pour une cause d'intérêt général,
- en cas de manquement grave, par l'une des parties à l'une de ses obligations au titre de la présente convention.

Dans tous les cas, la CAMVS s'engage à rembourser SNCF sur la base d'un décompte général définitif, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation, les dépenses d'études nécessaires à établir une situation à caractère définitif. Sur cette base, SNCF procédera à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au remboursement du trop perçu.

La résiliation ne pourra intervenir que dans un délai de 60 jours après mise en demeure notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. La période de 60 jours devra être mise à profit par les deux parties pour trouver une solution par conciliation amiable.

## **ARTICLE 11 – LITIGES**

---

A défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont du ressort du Tribunal administratif de Paris.

## **ARTICLE 12 – MESURES D'ORDRE**

---

La convention prendra effet à compter de la date de sa signature par le dernier signataire et expirera au versement du solde des flux financiers dus à son titre.

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, un pour chacun des

signataires.

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

A Melun, le  
Pour la CAMVS,  
le Président,

Jean-Marc ROGER

Bernard GASNOS



## ANNEXE

## SNCF

## Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine

## Etude d'avant-projet (AVP – Phase 1)

DETAILS DES PRESTATIONS	Montants HT en €
Initialisation du dossier	4 000
Investigations sur site	5 300
Etudes de conception	23 800
Estimations	12 600
Notice technique	12 400
Reprises d'études/Validations	4 300
Suivi et assemblage du dossier	7 500
Prestations externes (levés topo et réseaux) TPAM	14 600
Mesures de sécurité et d'accompagnement SNCF	13 500
<b>Total aux conditions économiques de janvier 2010</b>	<b>98 000</b>
<b>Frais de maîtrise d'ouvrage (3 %)</b>	<b>2 940</b>
<b>BESOIN DE FINANCEMENT TOTAL</b>	<b>100 940</b>

**ANNEXE****SNCF****Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine****Etude d'initialisation (DI – Phase 2)**

<b>DETAILS DES PRESTATIONS</b>	<b>Montants HT en €</b>
Initialisation du dossier	2 000
Investigations sur site	2 500
Etudes de conception	6 500
Estimations	9 300
Notice technique	4 700
Reprises d'études/Validations	3 100
Suivi et assemblage du dossier	4 400
Etude de conception de l'option	6 000
<b>Total aux conditions économiques de janvier 2010</b>	<b>38 500</b>
<b>Frais de maîtrise d'ouvrage (3 %)</b>	<b>1 155</b>
<b>BESOIN DE FINANCEMENT TOTAL</b>	<b>39 655</b>