



Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

077-227700010-20151002-lmc100000012696-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 09/10/2015
Réception Préfet : 09/10/2015
Publication RAAD : 09/10/2015

**CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX
ETUDES PRELIMINAIRES
DANS LE CADRE DU PN34 A ESMANS**

SPIRE n° 411841

ARCOLE n°

SIGBC n°

Entre :

Le Département de Seine-et-Marne, représenté par le Président du Conseil départemental, Monsieur Jean-Jacques BARBAUX, agissant en exécution de la délibération n° 3/11 du Conseil départemental en date du 2 octobre 2015.

Ci-après désigné « **le Département** »

d'une part,

Et :

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par Monsieur **Jacques RAPOPORT**, le président de SNCF Réseau, ayant donné délégation de signature à Monsieur **Jean Faussurier**, Directeur Régional Ile-de-France,

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

d'autre part,

SNCF Réseau et le Département étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement « une Partie »

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

A la demande le 15 mai 2009 par la SNCF de supprimer le passage à niveau (PN) n°34 situé sur les communes d'Esmans et de Cannes Ecluses (appelé également PN34 d'Esmans) en Seine-et-Marne, une enquête publique dite « de commodo et incommodo », préalable indispensable à la suppression d'un PN, s'est déroulée du 16 juin au 2 juillet 2009.

Ce PN qui est encore gardé par un agent SNCF, a fait l'objet d'un accident mortel à l'automne 1999, de 4 collisions avec un train sur une période de 10 ans, et de nombreux incidents par comparaison avec le faible niveau de trafic routier en 2009 (72 véh/jour), trafic qui toutefois s'est accru depuis (450 véh/j en 2013), compte tenu :

- de la configuration en épingle de son franchissement par la Route Départementale n°28,
- de la mauvaise visibilité et lisibilité du PN depuis cette route dans les deux sens,
- de la faible largeur de la RD.28 (environ 3,50m) qui ;
 - rend difficile la circulation à double sens des véhicules, surtout en cas de panne de l'un d'eux,
 - ne facilite pas la circulation des engins agricoles, très concernés par ce trajet vers les silos à grains situés en bord de l'Yonne au nord de la voie ferrée,
- de l'importance de la ligne ferroviaire, puisque le PN ;
 - se situe sur la ligne Paris – Marseille avec un trafic quotidien de 187 trains à environ 160 km/h,
 - comporte 4 voies sur un passage de 26m de longueur, et 4,50 de largeur au droit des barrières,

ce qui en fait le 3ème de France dans la liste des PN inscrits au Programme de Sécurisation Nationale par le Ministère des Transports.

Le commissaire enquêteur, dans ses conclusions de l'enquête, avait émis un avis défavorable à la suppression de ce passage à niveau. En effet, s'il reconnaissait la justification sur le plan sécuritaire, il s'opposait néanmoins à sa fermeture au motif qu'il n'existait pas de proposition d'itinéraire de substitution satisfaisante. Cette position était relayée par celle du Conseil municipal d'Esmans qui, par délibération du 23 juillet 2009, s'était opposé à cette fermeture en considérant principalement la surcharge de trafic qui serait reportée sur la RD.605 située à proximité.

Le PN sera néanmoins déclaré supprimé par arrêté préfectoral du 14 juin 2011, mais la décision sera rapportée par arrêté du préfet en date du 20 juillet 2011 au motif que l'arrêté de suppression était entaché d'illégalité. Une nouvelle enquête publique semble nécessaire pour à la fois tenir compte, outre la volonté affirmée de l'État de voir ce PN fermé à court terme :

- des changements importants escomptés sur le secteur en matière d'aménagement et décrits ci-après,
- de la nécessité d'approfondir de façon partagée les solutions possibles de dévoiement du trafic au regard de ces changements et de l'attente des élus, tel que cela a été esquissé lors de réunions avec les élus et acteurs locaux, la SNCF et SNCF Réseau, les services de l'État.

Ce sont ces approfondissements (techniques et financiers) qui devront être étudiés dans le cadre des études préliminaires objet de cette convention de financement. Les conclusions pourront être utilement présentées au public dans le nouveau dossier d'enquête « de commodo et incommodo ».

EN CONSEQUENCE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir :

- la consistance des études à réaliser,

- les modalités d'exécution et de suivi de ces études
- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds.

Elles complètent les conditions générales, jointes en annexe 1, qui s'appliquent aux conventions de financement des études réalisées par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 2 - MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau est maître d'ouvrage des études préliminaires.

ARTICLE 3 - DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

L'État et les acteurs locaux s'accordent quant à la nécessité de sécuriser et de supprimer le PN 34 classé le 3ème le plus dangereux de France. Les études de solutions de dévoiement possible dans un contexte budgétaire qu'il conviendra de crédibiliser, doivent pouvoir nourrir le dossier d'enquête publique « de commodo et incommodo », ainsi que les dossiers des procédures à concevoir ultérieurement (dossier de concertation, enquête préalable à la DUP, etc..).

Ces études dont les pré-scénarios ont été esquissés avec les élus et acteurs locaux lors de la réunion en sous-préfecture de Provins du 19 juin 2014 seront, pour les scénarios les plus probants, du niveau études préliminaires. Les autres scénarios qui, par exemple, atteindraient un coût prohibitifs en 1ère approche ou auraient des contraintes techniques ou environnementales telles que leur approfondissement n'aboutirait à rien de réaliste, seront simplement exposés dans le dossier d'enquête et leur rejet justifié.

L'objectif final est d'aboutir à des solutions permettant de satisfaire les objectifs de sécurité au droit du PN avec les attentes des élus et usagers du PN 34.

L'étude technique sera découpée en 2 étapes :

1^{ère} étape : de niveau des études de faisabilité consiste à :

- Recueillir et analyser les données, déterminer les contraintes du projet, rechercher des variantes de tracé ou les adaptations des infrastructures existantes permettant de répondre aux contraintes
- Etablir un plan des variantes de tracé ou les adaptations des infrastructures existantes permettant de répondre aux contraintes
- Rechercher et proposer aux membres du Comité de Pilotage, différentes solutions qui seront à reporter sur le plan de synthèse en faisant une analyse avec tableaux multicritères évaluant les contraintes opérationnelles, techniques, environnementales, financières, foncières, de réseaux, etc, de manière à permettre aux membres du Comité de Pilotage de statuer sur celles qui devront être approfondies à la seconde étape

2^{ème} étape : se décompose en deux phases

- 1^{ère} phase : consiste pour les solutions retenues par le Comité de Pilotage à la fin de la 1^{ère} étape à :
 - Faire l'analyse technique vis-à-vis des contraintes
 - Etudier sommairement les solutions et estimer leur coût
 - Faire une comparaison multicritères des solutions

Une fois les scénarios les plus probants et leurs éventuelles variantes choisis par le Comité de Pilotage, le prestataire les approfondira pour aboutir à des études de niveau études préliminaires.

Il fournira au besoin les données complémentaires qui seront nécessaires pour la 2nde phase de la seconde étape des études préliminaires des solutions désignées par le Comité de Pilotage comme étant à approfondir.

Le prestataire fournira également le cahier des charges pour le marché de relevés topographiques qui seront une donnée d'entrée pour la 2nde phase. Ce marché topographique fait également l'objet de cette convention de financement.

- 2nde phase : elle consiste à :
 - Récapituler le programme de la solution retenue à la fin de la 1^{ère} phase de l'étape deux
 - Mettre à jour et affiner la solution retenue en fonction des décisions prises
 - Fournir une estimation plus fine et complète de la solution
 - Lister les investigations complémentaires requises pour les phases d'études ultérieures (AVP/PRO)
 - Identifier les procédures administratives requises pour la mise en œuvre du projet
 - Proposer un planning prévisionnel général

Un document de synthèse des études comprenant les deux étapes sera réalisé afin de permettre de nourrir le dossier d'enquête « de commodo/incommodo ».

Contraintes et aléas

L'étude devra notamment tenir compte des contraintes suivantes (liste non limitative) :

- Contraintes opérationnelles :
 - Fermeture escomptée du PN, ou, en variante, son maintien pour les seuls engins agricoles si les trafics ne peuvent être absorbés par les réseaux existants ou projetés,
 - Scénarios de dévoiement du trafic postérieurs à la fermeture du PN,
 - Prise en compte d'éventuelles procédures administratives selon les scénarios pour l'établissement des plannings et du phasage, ex : dossier loi sur l'eau, enquête publique sur l'environnement ou procédure dite « au cas par cas », etc..),
 - Prise en compte pour l'établissement des phasages de l'approbation/programmation/réalisation/commercialisation de la ZAC du Fossard Est,
 - Prise en compte pour l'établissement des phasages du calendrier de la programmation / réalisation d'aménagements des carrefours par les différents maîtres d'ouvrages,
 - Contraintes techniques propres à la SNCF,
 - Impact des travaux de voirie sur la circulation des trains, préservation du gabarit des infrastructures ferroviaires, etc.
 - Contraintes techniques propres au trafic et gabarit des engins agricoles, (présence d'un siège d'exploitation au Nord de la voie ferrée),
 - Prise en compte des liaisons douces,
 - etc...
- Contraintes d'environnement :
 - Présence de l'Yonne à proximité de la voie ferrée (risque d'aquifère, zone inondable),
 - etc...
- Contraintes foncières :
 - Foncier restreint au Nord de la voie ferrée,
 - etc...
- Aléas des scénarios d'aménagements :
 - Accroissement possible du trafic de shunt actuel au droit du PN 34,
 - vers la voie d'évitement,
 - vers Cannes-Écluses,
 - etc...

ARTICLE 4 - DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE

La durée prévisionnelle de l'ensemble de l'étude est de 9 mois (y compris relevés topographiques) à compter de la signature de la présente convention valant commencement d'exécution jusqu'à la livraison des livrables définitifs validés par le maître d'ouvrage.

ARTICLE 5 – COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE PILOTAGE ET DU COMITE TECHNIQUE

Les partenaires de SNCF Réseau et du Département sont : Communauté de Communes des Deux Fleuves (CC2F), Communes de Montereau-Fault-Yonne, Esmans, Cannes-Écluse et Varennes-sur-Seine, Région Ile-de-France, SNCF, État (Sous-préfecture de Provins, DDT...), Chambre départementale d'agriculture,...

Les Instances suivantes seront mises en place, les partenaires interviendront dans le cadre :

- d'un Comité de Pilotage qui assure le suivi de l'étude, débat du contenu des documents et valide chacune des étapes. Ce comité de pilotage peut s'élargir à d'autres partenaires en fonction de la nature du projet. Les documents support qui seront présentés lors d'un Comité de pilotage auront été validés en amont par le Comité technique.
- d'un Comité Technique rassemblant les référents techniques de la démarche de chaque partenaire. Il prépare les Comités de pilotage et se réunit autant que nécessaire. Les documents support d'un Comité technique devront être envoyés 1 semaine a minima avant la tenue du Comité.

Les Comités seront sollicités à la fin de chaque phase de ces études, pour présentation et pour décision concernant les scénarios sur lesquels l'étude se poursuivra.

ARTICLE 6 - FINANCEMENT DE L'ETUDE

6.1 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est plafonné à **200 000** € courants HT, non actualisable et non révisable, dont 2500€ forfaitaire de frais de MOA de SNCF Réseau.

Les études (technique et relevés topographiques) sont engagées par SNCF Réseau qui assurera toutes les obligations et responsabilités du maître d'ouvrage.

Le Département octroie à SNCF Réseau une subvention à hauteur de 50 % du coût hors taxe des études, cette subvention est plafonnée à 100 000 €.

6.2 Plan de financement

Le financement se répartit comme suit :

Périmètre SNCF Réseau	Besoin de financement	Clé de répartition
	Montant en € HT	%
Le Département	100 000€	50%
SNCF Réseau	100 000€	50%
TOTAL	200 000€	100 %

Le maître d'ouvrage s'engage à tenir informé le financeur de l'évolution du coût des études et des problèmes sur son périmètre.

ARTICLE 7 – APPELS DE FONDS

7.1 - Modalités de versement des fonds

SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès du Département, sur la base d'une demande de versement signé de SNCF Réseau, comme suit :

- à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds (avance) correspondant à 30% du besoin de financement relevant du Département, soit la somme de 30 000 € ;
- après le démarrage des études, un ou plusieurs acomptes réalisés en fonction de l'avancement des études et de la production des livrables ; SNCF Réseau fournira pour chaque demande d'acompte, un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le directeur d'opération.

Les avances et acomptes cumulés ne peuvent pas excéder 80 % du besoin de financement relevant du Département indiqué à l'article 6.2.

Ensuite, SNCF Réseau procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu sur la base d'un titre de recette émis par le Département, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

- Le versement du solde sera conditionné à la présentation par SNCF Réseau, après achèvement des études, d'un relevé des dépenses réellement engagées et payées.

La demande de versement du solde devra alors être accompagnée des pièces suivantes :

- justification par le bénéficiaire de l'achèvement des études (copie des études) ;
- paiement intégral des études ;
- production des pièces justificatives (factures).

La subvention octroyée par le Département est soumise à deux règles de caducité.

- En matière de demande de versement d'un premier acompte
La demande de versement relative au premier acompte et non à l'avance doit intervenir dans un délai maximum de 3 ans à compter de la date de la délibération attributive de la subvention.
En contrepartie, le Département s'engage à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.
Sauf dérogation expresse du Conseil départemental, les opérations n'ayant pas fait l'objet d'une première demande de versement par les bénéficiaires dans le délai imparti sont frappées de caducité.
- En matière de demande de versement du solde
SNCF Réseau dispose d'un délai maximum de 4 ans, à compter de la date d'émission du mandat relatif au premier acompte, pour solliciter le solde de cette subvention.
En contrepartie, le Département s'engage à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.
À l'expiration du délai, le versement du solde est considéré caduc et est annulé. Toutefois, avant expiration de ce délai, le Conseil départemental peut décider de le proroger sur demande argumentée de SNCF Réseau.

7.2 - Economie et dépassement de coût

Le montant défini à l'article 6.2 de la présente convention constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par SNCF Réseau s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention départementale est révisée au prorata des dépenses justifiées par rapport à celles prévues, par application du taux indiqué à l'article 6.2 de la présente convention.

En cas de trop-perçu, un reversement de subvention est réclamé au bénéficiaire au moyen d'un titre de recettes.

7.3 – Obligations comptables de SNCF Réseau

SNCF Réseau s'engage à :

- respecter les dispositions législatives et réglementaires inhérentes aux caractéristiques de sa gestion et de ses champs d'activités ;
- accepter et faciliter tout contrôle de l'emploi de l'aide départementale par les agents du Département mandatés à cet effet, notamment par l'accès à toutes pièces justificatives des dépenses et tout autre document dont la production serait jugée utile ;
- se conformer aux prescriptions comptables définies par les lois et règlements qui lui sont applicables.

7.4 - Domiciliation de la facturation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N°téléphone / adresse électronique
Département	Département de Seine-et-Marne Hôtel du département CS 50377 77010 Melun cedex	Direction Principale des Routes – Direction de la Maîtrise d'Ouvrage - Service Programmation et Suivi	01 64 14 71 75 laetitia.loyot@departement77.fr
SNCF Réseau	Pôle Finances et Achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Direction Finance et Trésorerie – Unité Back Office exploitation - Credit management	01 53 94 32 83 patricia.langelez@reseau.sncf.fr

ARTICLE 8 – NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple, fax ou courrier électronique à :

Pour le Département
Nom : M. Claude Lashermes
Adresse :
Département de Seine-et-Marne
Direction Principale des Routes
Hôtel du département
CS 50377
77010 Melun cedex
Tél : 01 64 14 71 69 ou 01 64 14 71 61
Fax : 01 64 14 71 25
E-mail : claude.lashermes@departement77.fr

Pour SNCF Réseau
Nom : Mme Carine BUZY
Adresse : 174 avenue de France – 75013 PARIS
Tél : 01 53 94 85 35
Fax :
E-mail: carine.buzy@reseau.sncf.fr

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

A _____, le

Pour SNCF Réseau
Le Directeur Régional Ile-de-France

Jean FAUSSURIER

A _____, le

Pour le Département
Le Président du Conseil départemental

Jean-Jacques BARBAUX

ANNEXES

Annexe 1- conditions générales

Annexe 2- devis détaillé du besoin de financement

Annexe 2 : Devis détaillé du besoin de financement

Rubriques	Montant en € courants
Etude préliminaire	160.000 €
Relevé topographique	37.500 €
Frais MOA SNCF Réseau	2.500 €
Total (montant HT € courants)	200.000 €