

2016

# POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE MELUN

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

077-227700010-20161007-lmc100000014559-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 13/10/2016

Réception Préfet : 13/10/2016

Publication RAAD : 13/10/2016

Convention de financement des études  
relative au Dossier d'Objectifs et de  
Caractéristiques Principales (DOCP), à  
la concertation préalable, au Schéma  
de Principe et à l'Enquête Publique

**CONVENTION N° 16DPI003**



 **île de France**

**SEINE & MARNE 77**  
LE DÉPARTEMENT

  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
**MELUN**  
VAL DE SEINE

  
stif

## SOMMAIRE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION .....</b>   | <b>6</b>  |
| Définitions .....  | 6         |
| Préambule .....  | 6         |
| Objectifs du projet .....  | 7         |
| Inscription dans les documents de planification et de programmation .....  | 8         |
| <b>1 - OBJET DE LA CONVENTION.....</b>   | <b>8</b>  |
| 1.1. Rappel des études .....   | 8         |
| 1.2. Eléments de programme prévisionnels .....   | 9         |
| 1.3. Définition et contenu de l'opération .....  | 10        |
| 1.3.1. Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) .....   | 10        |
| 1.3.2. La concertation préalable .....   | 10        |
| 1.3.3. Le Schéma de Principe .....   | 11        |
| 1.3.4. L'enquête publique.....   | 12        |
| 1.3.5. Prestations complémentaires .....   | 12        |
| 1.4. Calendrier de réalisation de l'opération .....  | 12        |
| <b>2 – ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....</b>   | <b>13</b> |
| 2.1. L'autorité organisatrice des transports.....  | 13        |
| 2.2. La maîtrise d'ouvrage.....  | 13        |
| 2.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage .....   | 13        |
| 2.2.2. Coordination du projet de pôle et des projets connexes .....  | 13        |
| 2.3. Les financeurs.....   | 14        |
| 2.3.1. Identification.....   | 14        |
| 2.3.2. Engagements .....   | 14        |
| <b>3 – MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT .....</b>   | <b>14</b> |
| 3.1. Estimation du coût des études.....  | 14        |
| 3.2. Coûts détaillés.....  | 15        |
| 3.3. Plan de financement .....   | 15        |
| 3.4. Modalités de versement des crédits de paiement par l'État, la Région, le Département de Seine-et-Marne et la Communauté d'agglomération Melun – Val-de-Seine..... | 16        |
| 3.4.1. Versement d'acomptes.....   | 16        |
| 3.4.2. Versement du solde.....   | 17        |

|   |           |
|---|-----------|
| 3.4.3. Modalités de paiement.....   | 18        |
| 3.4.4. Bénéficiaire et domiciliation.....   | 18        |
| 3.5. Caducité des subventions.....  | 19        |
| 3.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région.....  | 19        |
| 3.5.2. Caducité au titre du décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement..... | 19        |
| 3.5.3. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire et financier du Département de Seine-et-Marne<br>19                      |           |
| 3.5.4. Caducité des subventions versées par la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine.....   | 19        |
| 3.6. Comptabilité de l'opération.....   | 20        |
| <b>4 – MODALITES D'AUDIT ET DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</b>   | <b>20</b> |
| <b>5 – GESTION DES ECARTS.....</b>  | <b>20</b> |
| <b>6 – PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION.....</b>  | <b>21</b> |
| 6.1. Comité technique (COTECH).....   | 21        |
| 6.2. Commission de Suivi (COSU).....  | 21        |
| 6.3. Suivi de la communication institutionnelle.....  | 22        |
| 6.4. Réunions de travail.....   | 22        |
| <b>7 – PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES.....</b>  | <b>22</b> |
| <b>8 – DISPOSITIONS GENERALES.....</b>  | <b>23</b> |
| 8.1. Modification.....  | 23        |
| 8.2. Règlement des litiges.....   | 23        |
| 8.3. Résiliation de la convention.....  | 23        |
| 8.4. Date d'effet et durée de la convention.....  | 24        |
| 8.5. Mesures d'ordre.....   | 24        |
| <b>ANNEXES.....</b>   | <b>26</b> |
| ANNEXE 1.....   | 27        |
| ANNEXE 2.....   | 28        |
| ANNEXE 3.....   | 29        |
| ANNEXE 4.....   | 30        |
| ANNEXE 5.....   | 31        |
| ANNEXE 6.....   | 33        |

Entre,

**En premier lieu,**

- l'**Etat**, représenté par le Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par la Présidente du Conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par délibération n°..... de la Commission Permanente en date du ..... du Conseil régional d'Ile-de-France,
- le **Département de Seine-et-Marne**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département » dûment mandaté par délibération n°..... du Conseil départemental en date du ..... ,
- la **Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine**, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération de Melun Val-de-Seine, dûment mandaté par délibération n°..... du Conseil Communautaire en date du..... ,

Ci-après désignés « **les financeurs** » (hors financement par le maître d'ouvrage).

**En deuxième lieu,**

- **Le STIF**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n°287 500 078 000 20, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°2006-0217 en date du 15 mars 2006,

Ci-après désigné « **le STIF** » ou « **l'autorité organisatrice** » ou « **le bénéficiaire** »

Ci-après collectivement désignés « **les parties** » ,

## Visas

**Vu** le code des transports,

**Vu** le code général des collectivités territoriales,

**Vu** le code de l'environnement,

**Vu** le code de l'expropriation ;

**Vu** la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP,

**Vu** le décret n° 99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 2002-428 du 25 mars 2002,

**Vu** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le Schéma directeur de la région Ile-de-France,

**Vu** le Contrat de plan Etat – Région 2015-2020 approuvé par délibération du Conseil régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015,

**Vu** le protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signé le 19 juillet 2013 ;

**Vu** la délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 relative au rapport cadre pour l'actualisation du Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable,

**Vu** la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 relative aux 100 000 nouveaux stages pour les jeunes franciliens,

**Vu** la délibération n°2011-631 et ses annexes du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011 approuvant le contenu type des Dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et des Schémas de principe (SDP) ;

**Vu** la délibération n° CR ..... du Conseil régional d'Ile-de-France du ..... approuvant son Règlement budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°..... de la Commission permanente du ..... du Conseil régional,

**Vu** la délibération n°..... du Département de Seine-et-Marne du ..... approuvant son Règlement budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°..... du Département de Seine-et-Marne du .....,

**Vu** la délibération n°..... de la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine du .....,

**Vu** la délibération n°..... du Conseil du STIF du .....

Il est précisé et convenu ce qui suit :

## CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

### *Définitions*

Les parties conviennent de donner aux mots et expressions, ci-après désignés dans la présente convention, le sens suivant :

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes (DOCP, concertation préalable, schéma de principe, enquête publique, études d'Avant-projet, travaux) permettant d'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Opération** » : désigne les étapes du projet et leur financement définis dans le cadre de la présente convention.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les résultats des études, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, au sens du code de propriété intellectuelle dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 1.1 et en Annexe2.

« **Résultats des études** » : désigne le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et le Schéma de principe réalisés par le maître d'ouvrage, comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 jointes en annexes 5 et 6 et qui seront présentés au conseil d'administration du STIF.

### *Préambule*

Pôle structurant du sud francilien avec 47 400 voyageurs par jour, identifié comme « grand pôle de correspondance » (niveau 1) au PDUIF, le pôle de Melun bénéficie :

- d'une desserte ferroviaire assurée par le RER D (200 trains/jour) en terminus gare, la ligne R du Transilien (105 trains/jour) en ligne directe depuis Paris, le TER Bourgogne (20 trains/jour), et un pôle fret (6 trains/mois uniquement de Colas-Rail - granulats) ;
- d'un bâtiment-voyageurs (BV) rénové en 2010 ;
- de deux gares routières regroupant plusieurs réseaux de bus (« Mélibus », « Seine-et-Marne express » et des lignes privées) avec un total de 25 lignes desservant le pôle en passage ou en terminus ;
- d'une desserte viaire concentrée sur la RD 606 (avenue Thiers) avec un trafic de 50 400 véhicules/jour (étude Transitec, 2011).

Le pôle de Melun accueillera, par ailleurs, le futur bus à haut niveau de service (TZen2) qui reliera la gare de Melun à Sénart.

L'arrivée de ce mode de transports dans la prolongation du TZen1 depuis Corbeil-Essonnes réaffirme la nécessité d'une réorganisation du site de la gare aujourd'hui totalement saturé et souffrant de nombreux dysfonctionnements.

La Communauté d'agglomération Melun – Val-de-Seine a étudié entre 2011 et 2013 un ambitieux projet de réaménagement du pôle de Melun en lien avec la requalification du quartier gare.

Ce projet a associé, à différents stades des réflexions, la ville de Melun, le Conseil départemental de Seine-et-Marne, l'Etat, la SNCF, RFF, puis la Région Ile-de-France et le STIF.

Deux grands objectifs étaient poursuivis :

- l'amélioration et la modernisation de l'accès aux transports ferroviaires et au réseau de transport en commun urbain et interurbain ;
- la valorisation et la densification urbaine du quartier gare.

La Communauté d'agglomération Melun – Val-de-Seine a engagé, par ailleurs, dès 2009, des négociations avec la SNCF et RFF (devenu SNCF Réseau) pour l'acquisition d'emprises ferroviaires (6,5 ha).

Cela a donné lieu à un schéma directeur du patrimoine ferroviaire en 2009 permettant de préciser le périmètre d'intervention (deux secteurs avec des options), recenser les besoins liés à l'activité ferroviaire et d'identifier les conditions de mutabilité du foncier (SNCF Mobilités et SNCF Réseau). Ce schéma a été complété, entre 2011 et 2016, par des études de libération des emprises ferroviaires et de reconstitution des activités du site, donnant lieu au rendu d'un avant-projet (pour le secteur 1) et d'un dossier d'initialisation (pour le secteur 2). Les conclusions des études confiées à la SNCF (coût des travaux de libération et de reconstitution, réduction des emprises libérables) nécessitent de faire évoluer le projet urbain du quartier gare. A ce titre, une étude a été confiée en 2016 à la SPL Melun Val-de-Seine Aménagement pour adapter le projet urbain d'aménagement du quartier Centre-Gare.

Le projet se compose ainsi de deux ensembles programmatiques distincts dans leur nature – projet de transport et projet urbain – mais néanmoins très imbriqués dans leur conception et nécessitant la libération d'emprises ferroviaires importantes.

Au-delà des aménagements esquissés dans le cadre du projet de la Communauté d'agglomération Melun – Val-de-Seine, d'autres investissements importants ont aussi été programmés pour l'évolution de cette gare : la mise en accessibilité PMR de l'accès aux trains, opération en cours d'études préliminaires par SNCF Réseau et Mobilités, et l'insertion d'un TZen, opération en cours d'études par le Département de Seine-et-Marne, maître d'ouvrage de la future ligne pour le compte du STIF.

## **Objectifs du projet**

Les études, objet de la présente convention de financement, portent sur le pôle multimodal de Melun et viseront à établir le programme du réaménagement du pôle et proposeront pour chaque élément du programme un maître d'ouvrage et des modalités de financement, conformément aux documents de planification (PDUIF) et de programmation en vigueur (Plan régional en faveur de la mobilité durable (PRMD) / CPER 2015-2020, subventions STIF, etc.).

Ces éléments de programme qui seront étudiés dans ce cadre correspondent aux éléments de programme des grands pôles de correspondance, tels que définis dans le PDUIF et repris dans le PRMD. Il s'agit des gares routières, des parcs relais, des parcs véligos, de l'accessibilité PMR, des aménagements cyclables, de l'information voyageurs, des aménagements extérieurs de voirie (parvis, carrefours et cheminements piétons d'accès directs au pôle) ainsi que les espaces ferroviaires (refonte ou rénovation de bâtiments voyageurs, accès aux quais, etc.).

Le projet de pôle est à distinguer dans sa programmation et son financement du projet urbain porté par la Communauté d'agglomération Melun – Val-de-Seine.

A cet égard, le projet de réaménagement urbain du quartier « centre – gare » porté par la Communauté d'agglomération Melun – Val-de-Seine, qui articule de manière très étroite l'aménagement du pôle d'échanges et les aménagements urbains, pose la question des périmètres de chacun des projets (définition du phasage des opérations et répartition des coûts entre le périmètre d'aménagement du pôle et le périmètre urbain).

Du point de vue des transports, l'ensemble des aménagements devra faire émerger, à terme, un pôle d'échanges multimodal plus fonctionnel, redimensionné pour répondre à la croissance du trafic, entièrement accessible aux PMR, et mieux sécurisé pour les flux qui s'y croisent actuellement sur des voiries très étroites.

Les principaux objectifs du pôle sont :

- faciliter l'intermodalité et notamment améliorer les correspondances entre la gare routière et la gare ferroviaire ;
- améliorer le fonctionnement des réseaux de bus urbains et interurbains, sur la base d'une gare routière restructurée ;
- y intégrer les éléments nécessaires à la mise en service du TZen 2 ;
- optimiser l'insertion urbaine du pôle gare ;
- améliorer la lisibilité, la gestion et la sécurité des flux piétons et cyclistes ;
- adapter et optimiser l'offre de stationnement pour chacun des usages : parc-relais, dépose-minute, taxis, vélos... ;
- améliorer la sécurité du site.

## ***Inscription dans les documents de planification et de programmation***

Le projet de pôle de Melun est inscrit :

- au SDRIF approuvé par la Région délibération n° CR 97-13 du 18 octobre 2013 et par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel ;
- au PDUIF approuvé par la Région délibération n°CR 36-14 du 19 juin 2014 (pôle de niveau 1) ;
- au Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable voté par la Région n°CR 37-14 du 19 juin 2014,
- au Contrat de plan Etat – Région 2015-2020 voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 (CR 53-15) et signé le 9 juillet 2015.

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

La présente convention a pour objet :

- de définir les **modalités de la participation** de l'État, de la Région Ile-de-France, du Département de Seine-et-Marne, de la Communauté d'agglomération Melun – Val-de-Seine et du STIF au financement des études du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), de la concertation préalable, du Schéma de principe et de l'Enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Melun.
- de préciser le **contenu des études** nécessaires à la constitution :
  - du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales ;
  - de la Concertation préalable ;
  - du Schéma de principe et du Dossier de définition de sécurité (DDS) ;
  - de l'Enquête publique ;
- de préciser les **livrables** remis aux financeurs à chacune des étapes ;
- de préciser la **gouvernance du projet** à chaque étape dans le respect du calendrier général du projet.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« Pôle d'échanges multimodal de Melun : études de DOCP - EUP »**

### ***1.1. Rappel des études***

La Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine a mené des études préliminaires afin d'établir une esquisse d'aménagement rendu en juin 2013 :

- Etude de programmation urbaine, Groupe-6 & Urban'
- Etude de trafic, déplacements et stationnements, Charré-Conseil
- Etudes Voiries Réseaux Divers, Verdi
- Etudes environnementales, Cap Terre
- Etude d'impacts, Somival
- Etudes pollution, Antea
- Etude de marché, Sofred
- Relevé de géomètre, Cabinet Lagoutte
- Etudes de sol, Burgeap
- Etudes juridiques, De Castelnaud

A ces études menées par la CAMVS s'ajoutent :

- Etudes préliminaires SDA Gare de Melun (SNCF Réseau et Mobilités, 2012 – actualisation 2016) ;
- Projet AVP TZen 2.

Ces études préliminaires constituent un socle pour l'élaboration des études du DOCP puis du Schéma de Principe, objet de la présente convention.

## ***1.2. Eléments de programme prévisionnels***

Le périmètre du projet transport du pôle de Melun se compose de plusieurs éléments programmatiques :

### **1. Gare SNCF :**

- Mise en accessibilité de la gare par un nouveau franchissement accessible PMR et UFR ;
- Mise en accessibilité des quais par un réhaussement compatible avec le matériel roulant utilisé ;
- Mise en place d'abris de quais supplémentaires ;

### **2. Gares routières :**

- Création d'une gare routière urbaine au Nord du pôle, avec local commercial et local conducteurs ;
- Restructuration de la gare routière au Sud du pôle ;

### **3. T Zen :**

- Intégration du terminus du T Zen 2 sur le parvis de la gare ;

### **4. Stationnement :**

- Problématique du stationnement des utilisateurs du réseau de transport sur l'ensemble du quartier gare (périmètre d'étude de 500m autour de la gare) ;
- Intégration du parking de stationnement de la gare au pôle transport ;
- Prise en compte des besoins supplémentaires en stationnement pour les utilisateurs du réseau de transport ;
- Intégration de la problématique des livraisons et du co-voiturage.

### **5. Dépose et taxis :**

- Création de places de dépose-minute ;
- Création d'une aire de stationnement taxi ;

### **6. Intermodalité :**

- Restructuration des cheminements doux (piétons et vélos) ;
- Réaménagement du parvis nord de la gare ;
- Mise en place de stationnement vélos (consignes, abris) ;
- Réaménagement de l'accès sud de la gare ;
- Analyse du fonctionnement du dispositif d'accès routier au pôle (carrefours et voiries d'accès directs) pour l'ensemble des modes, en tenant compte des aménagements prévus dans le périmètre de l'opération du TZen2.

Une attention particulière sera portée au découpage programmatique et financier entre les deux périmètres des projets de transport et urbain. Cette réflexion sera menée en parallèle à la première mission d'étude de la présente convention (DOCP, article 1.3.1).

### **1.3. Définition et contenu de l'opération**

L'opération porte sur :

- la constitution du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du pôle d'échanges multimodal de Melun ;
- l'organisation, la conduite et la formulation du bilan de la concertation préalable ;
- l'élaboration du Schéma de Principe ;
- l'élaboration du dossier d'enquête d'utilité publique du pôle transport ;
- la préparation et l'accompagnement de l'enquête publique du pôle jusqu'à la DUP ;
- des prestations complémentaires éventuelles à chacune de ces étapes.

Les annexes 5 et 6 de la présente convention détaillent les éléments constitutifs.

#### **1.3.1. Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)**

Le DOCP porte sur :

- l'**opportunité** du projet ;
- les **caractéristiques principales du projet** : principes guidant le choix du réaménagement du pôle existant et la définition des solutions techniques. Le projet comprend notamment les points particuliers suivants :
  - l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de Melun, en cohérence avec l'arrivée du TZen2, avec la réalisation d'un parvis piéton, la réorganisation et le redimensionnement de la gare routière intégrant les lignes Seine-et-Marne Express et l'arrivée du TZen2, la création d'un centre de régulation des lignes de bus et la gestion du stationnement (véhicules, vélos, taxi,...) ;
  - le réaménagement du secteur sud de la gare (accès et gare routière) ;
  - le franchissement des voies ferrées avec l'étude pour la création d'un second ouvrage de franchissement, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, en vue de la mise en accessibilité de la gare (accès aux quais et aux trains) pour les PMR.
- une évaluation sommaire du **coût**, du **calendrier** de réalisation avec phasage éventuel, des **impacts** et de l'**intérêt socio-économique** ;
- l'identification des **solutions les plus pertinentes** sur la base d'une **analyse comparative multicritères** ;
- la définition des **périmètres de maîtrise d'ouvrage** pour la poursuite des études et les travaux (périmètre TZen2) ;
- les **modalités de financement des éléments de programme** du pôle en distinguant notamment ceux qui relèvent d'un financement PRMD par la Région de ceux qui seront financés hors cadre PRMD.

Les modalités de réalisation du DOCP seront présentées aux financeurs dans le cadre des instances de gouvernance de l'opération.

Le contenu du DOCP est précisé par la délibération n°2011/631 du Conseil du STIF, prise dans sa séance du 6 juillet 2011. La partie relative au DOCP est jointe en annexe 5.

#### **1.3.2. La concertation préalable**

La concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvé par le Conseil du STIF ainsi que sur les variantes retenues. Les objectifs et les modalités de la concertation sont validés par le Conseil du STIF à l'issue du DOCP.

La concertation pourra comporter :

- une **publicité préalable** dans les médias (presse, web,...) ou via des supports imprimés (affiches, flyers...) pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement,

- une ou plusieurs **exposition(s) d'informations générales** sur le projet, présentant des panneaux d'information,
- la présence, sur les lieux d'exposition, **de registres** à disposition du public,
- la mise en ligne d'un **site web** informant sur le projet et les modalités de la concertation, avec la possibilité pour les internautes de laisser leurs avis et/ou de poser leurs questions via un formulaire ou une adresse de contact,
- l'envoi et/ou la mise à disposition de **supports imprimés (dépliants) d'information**, avec un "coupon T" permettant aux publics d'envoyer leurs remarques gratuitement par courrier,
- la tenue de **réunions publiques, de rencontres (avec les voyageurs, les acteurs locaux...), d'ateliers...**
- tout autre dispositif adapté au contexte local et permettant de nourrir la concertation.

Ces modalités sont précisées par le STIF puis soumises aux collectivités locales et aux financeurs avant le lancement de la concertation.

A l'issue de la concertation préalable, le STIF tire le bilan de la concertation. Les variantes de scénarii d'aménagement du pôle d'échanges multimodal seront précisées puis une variante sera retenue pour être étudiée dans le cadre du schéma de principe.

### 1.3.3. Le Schéma de Principe

Le Schéma de Principe permet de confirmer l'opportunité du projet, de formaliser le programme et les modalités d'insertion du projet.

Il est élaboré sur la base du DOCP approuvé par le Conseil du STIF, et il tient compte des enseignements de la concertation préalable.

Le contenu du Schéma de Principe devra être compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il doit contenir les éléments suivants :

- **l'historique du projet** ;
- la description du **secteur concerné par les études** ;
- la définition des **objectifs et du programme** ;
- la **description du projet** : mise en compatibilité avec le SDRIF, insertion du projet et de ses variantes dans l'environnement urbain, en précisant le positionnement des différentes fonctionnalités, caractéristiques des projets de développement économique et urbain en interface et incidence du projet sur l'environnement. Une attention particulière sera portée à la réorganisation de la gare routière intégrant l'arrivée du T Zen 2 ;
- la justification du choix du réaménagement du pôle existant et de la définition des solutions techniques ;
- **les impacts** du projet au regard de la situation initiale ;
- **le management et calendrier du projet** ;
- **l'économie du projet** : estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation ;
- **l'intérêt socio-économique** du projet : prévision de trafic et report modal.

Par ailleurs, le Dossier de Définition de Sécurité (DDS) est élaboré au stade du schéma de principe, permettant de définir les grands enjeux de sécurité liés au projet.

Le contenu du Schéma de Principe est précisé dans l'article R1241-31 du code des transports et par la délibération n°2011/631 du Conseil du STIF, prise dans sa séance du 6 juillet 2011. La partie relative au schéma de principe est jointe en annexe 6.

### 1.3.4. L'enquête publique

L'enquête publique porte sur le projet du Schéma de Principe approuvé par le Conseil du STIF ainsi que sur les éventuelles variantes qui pourraient être retenues à ce stade. Elle se déroule conformément aux dispositions des articles L123-1 et suivants, et R.123-1 et suivants du code de l'environnement.

Elle a pour objectif principal d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.

L'enquête publique comprend les pièces prévues à l'article R123-8 du code de l'environnement, et notamment l'étude d'impact de l'opération.

Les modalités d'organisation de l'enquête publique seront précisées et définies en lien avec la commission d'enquête (ou le commissaire enquêteur) en charge de la procédure. Elles seront également présentées aux financeurs du projet et aux collectivités concernées par l'opération.

Pour mener à bien cette procédure d'enquête publique, le maître d'ouvrage pourra, sur demande de la Commission d'enquête ou de sa propre initiative, engager des études complémentaires, après accord des financeurs signataires de la présente convention, afin d'éclairer certains volets du projet.

**A ce stade du Projet, il est trop tôt** pour déterminer le type d'enquête qui sera menée.

### 1.3.5. Prestations complémentaires

Dans le cadre de la production des études techniques nécessaires à l'établissement du dossier de DOCP, puis du Schéma de principe ou de l'enquête publique, le STIF pourra faire appel si nécessaire à des prestations portant sur :

- l'acceptabilité des solutions proposées pour le projet du pôle sur les ouvrages existants propriété de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités, du Département de Seine-et-Marne, de la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine ou de la ville de Melun, notamment au regard de leur impact temporaire et/ou définitif sur leur exploitation ;
- l'estimation des coûts du projet proposée par le bureau d'étude mandaté par le STIF ;
- certaines propositions techniques du bureau d'études mandaté par le STIF
- des variantes ou options de programme ou d'aménagement.

Ces éléments seront soumis à l'accord de la collectivité et des financeurs.

## 1.4. Calendrier de réalisation de l'opération

Le délai prévisionnel de réalisation de l'opération est fixé à 42 mois. Il convient en outre d'ajouter un délai de précaution supplémentaire de 12 mois soit un délai de réalisation de **54 mois** à compter de la notification de la présente convention par le STIF. Cette durée prévisionnelle est conforme aux dispositions de l'article 8.4.

A titre indicatif, le calendrier prévisionnel des études DOCP, concertation préalable, Schéma de Principe et enquête publique, sur la base d'une notification fin-2016, est le suivant (détail en annexe 4) :

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| Elaboration du DOCP               | 2 <sup>nd</sup> semestre 2016 – 1 <sup>er</sup> semestre 2017 |
| Concertation et bilan             | 2 <sup>nd</sup> semestre 2017                                 |
| Elaboration du Schéma de Principe | 1 <sup>er</sup> semestre 2018 – 1 <sup>er</sup> semestre 2019 |
| Enquête publique                  | 2 <sup>nd</sup> semestre 2019                                 |

## 2 – ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

### *2.1. L'autorité organisatrice des transports*

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage. Le STIF désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

### *2.2. La maîtrise d'ouvrage*

Le pilotage des études nécessaires à l'élaboration du dossier DOCP, à la préparation de la concertation préalable, à l'élaboration du Schéma de Principe, du dossier d'enquête et à la préparation de l'enquête publique sera assuré par le STIF.

La concertation préalable ainsi que l'enquête publique du projet transport en lien avec le projet urbain selon des modalités à définir seront pilotées par le STIF.

#### **2.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage**

**Le STIF est maître d'ouvrage du programme d'études** décrit à l'article 1.2 de la présente convention.

Le STIF est notamment responsable de la conduite des études qui font l'objet de la présente convention, dans la limite de son périmètre de maîtrise d'ouvrage.

L'Etat, la Région, le Département de Seine-et-Marne, la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine en seront tenus informés par transmission de la convention dès sa signature.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

#### **2.2.2. Coordination du projet de pôle et des projets connexes**

Le maître d'ouvrage réalisera les études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes au pôle de Melun : SNCF Mobilités, SNCF Réseau, Département de Seine-et-Marne, Communauté d'Agglomération Melun – Val-de-Seine, ville de Melun et les communes de Dammarie-les-Lys et La Rochette le cas échéant.

Il est indispensable d'articuler les futurs projets de transport programmés sur ce secteur avec les projets urbains en cours ou à venir. Il s'agit de garantir une cohérence d'ensemble pour l'aménagement de ce territoire, d'esquisser les périmètres de ces projets et leurs interactions ainsi que les modalités d'intervention de chaque maître d'ouvrage. L'objectif est d'aboutir à un projet d'ensemble partagé et maîtrisé et à une vision globale des enjeux intermodaux et urbains autour du pôle d'échanges multimodal de Melun.

Le STIF invitera les financeurs ou experts, missionnés sur l'un de ces projets, à assister, sur sa demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

En tant que pilote des études du pôle de Melun, en interface avec des projets sous d'autres maîtrises d'ouvrage, le STIF doit :

- établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- agréger et synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;

- identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

A cette fin, le STIF se charge de :

- rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage des projets connexes au pôle de Melun ;
- formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 6 de la présente convention).

La ville de Melun, la CAMVS et la SPL Melun Val-de-Seine Aménagement seront étroitement associées à l'ensemble des études et procédures jusqu'à la DUP.

L'organisation et la répartition des maîtrises d'ouvrage devront être définies à l'issue des études de Schéma de Principe préalablement à l'engagement des Avant-Projets dans le cadre d'une autre convention.

## ***2.3. Les financeurs***

### **2.3.1. Identification**

Le financement des études DOCP, de la concertation préalable, du Schéma de Principe et de l'enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Melun, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat
- La Région Ile-de-France
- Le Département de Seine-et-Marne
- La Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine
- Le maître d'ouvrage, le STIF

### **2.3.2. Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les autorisations de programme (AP) / autorisations d'engagement (AE) nécessaires pour la réalisation de l'opération par le maître d'ouvrage visé à l'article 2.2, conformément à la durée de validité de la convention indiquée à l'article 8.4, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des dépenses visé à l'annexe 2.

## **3 – MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### ***3.1. Estimation du coût des études***

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **1 300 000€ HT en euros courants**, non actualisables et non révisables.

### 3.2. Coûts détaillés

Les coûts pris en charge par le maître d'ouvrage sont établis en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

| Maîtrise d'ouvrage STIF            | Coûts HT en euros<br>CE 01/2016 |
|------------------------------------|---------------------------------|
| 1. DOCP                            | 300 000                         |
| <i>Dont (à titre indicatif)</i>    |                                 |
| <i>Études techniques</i>           | 200 000                         |
| <i>Rédaction du DOCP</i>           | 60 000                          |
| <i>Prestations complémentaires</i> | 40 000                          |
| 2. Concertation préalable          | 150 000                         |
| 3. Schéma de principe              | 500 000                         |
| <i>Dont (à titre indicatif)</i>    |                                 |
| <i>Études techniques</i>           | 300 000                         |
| <i>Rédaction du SdP</i>            | 100 000                         |
| <i>Prestations complémentaires</i> | 100 000                         |
| 4. Dossier d'enquête               | 250 000                         |
| 5. AMO Enquête publique            | 100 000                         |
| <b>Total</b>                       | <b>1 300 000</b>                |

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans le respect du principe de fongibilité entre postes de dépenses du maître d'ouvrage, et dans le respect de l'enveloppe globale par le maître d'ouvrage, après information et accord express des financeurs.

### 3.3. Plan de financement

Le financement des études du pôle de Melun s'inscrit dans le cadre du Plan régional en faveur de la mobilité durable (PRMD) voté par l'Assemblée régionale en juin 2014 et dont **la participation financière de la Région est conditionnée à 2 éléments** :

- **le pôle doit être un pôle de niveau 1<sup>1</sup>** pour bénéficier d'un financement régional ;
- **le pôle doit être inscrit dans un document de programmation financière.**

Le pôle de Melun remplit ces deux conditions.

Il est inscrit dans le Contrat de plan Etat – Région 2015- 2020 et bénéficie ainsi de financement de l'Etat et de la Région dans le cadre des études selon la répartition suivante :

- une participation de **25% minimum** des **maîtres d'ouvrage et/ou les bénéficiaires du projet**, tous périmètres confondus.
- Une participation de **75 % maximum** des **collectivités** (Etat, Région, Département, collectivités et établissements publics).
- un plafonnement de la participation de la Région Ile-de-France au projet à hauteur de 50%.

---

<sup>1</sup> Les pôles de niveau 1 sont définis dans le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France et ils correspondent :

- ✓ **aux gares dont le trafic est supérieur à 15.000 voyageurs / jour**, avec des correspondances entre lignes de RER, trains ou métro, et avec une ligne de tramway ou une gare routière importante (plus de cinq postes à quais),
- ✓ **aux stations de métro** avec gare routière,
- ✓ **aux grandes gares parisiennes terminus.**

**Le plan de financement est établi en euros courants et HT, non révisables et non actualisables.**

| Pôle d'échanges multimodal de Melun<br>Montant HT en euros courants et % |                |            |                                      |            |            |              |
|--|----------------|------------|--------------------------------------|------------|------------|--------------|
| Financeurs <sup>2</sup>  | CPER 2015-2020 |            | Département<br>de Seine-et-<br>Marne | CAMVS      | STIF (MOA) | TOTAL        |
|  | Etat           | Région     |                                      |            |            |              |
| Maître<br>d'ouvrage des<br>études : STIF                                 | 50%            |            | 15%                                  | 10%        | 25%        | 100%         |
|  | 30%            | 70%        |                                      |            |            |              |
|  | 195 000,00     | 455 000,00 | 195 000,00                           | 130 000,00 | 325 000,00 | 1 300 000,00 |

<sup>2</sup> Clés de financement du CPER 2015-2020 pour les "pôles", dont 50% "tiers" incluant 25% pour la maître d'ouvrage

### ***3.4. Modalités de versement des crédits de paiement par l'État, la Région, le Département de Seine-et-Marne et la Communauté d'agglomération Melun – Val-de-Seine***

#### **3.4.1. Versement d'acomptes**

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le STIF, maître d'ouvrage.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage. L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des demandes d'appels de fonds, pour chaque financeur.

Le comité technique est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra, à l'ensemble des financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

#### **Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat**

La demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en euros courants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 3.2, daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un état récapitulatif des factures comptabilisées, daté et signé par le responsable du projet du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 3.3 ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF (ou de la collectivité territoriale).

**Demande de versement des acomptes auprès de la Région, du Département de Seine-et-Marne et de la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine**

La demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date de d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

**Le plafonnement des acomptes :**

Pour la Région Ile-de-France, le montant cumulé des acomptes pouvant être versé aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 95% de sa participation totale prévue à l'article 3.3 et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 3.1, avant le versement du solde. Ce taux de 95 % est applicable pour la Région uniquement pour les opérations inscrites au CPER 2015-2020. L'opération du pôle d'échanges multimodal de Melun est inscrite dans le CPER 2015-2020.

Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes versés au STIF, maître d'ouvrage des études de la présente convention, est plafonné à 80% de sa participation totale prévue à l'article 3.3, conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 3.1 et conformément au décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par le Département de Seine-et-Marne au maître d'ouvrage est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par le Département tel que prévu à l'article 3.3 et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 3, avant le versement du solde.

Pour la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine, le montant cumulé des acomptes versés au STIF, maître d'ouvrage des études de la présente convention, au fur et à mesure de l'avancement des travaux ne peut excéder 80% de sa participation totale prévue à l'article 3.3 et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 3.1.

### **3.4.2. Versement du solde**

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses effectivement réalisées (acquittées).

Le versement du solde est subordonné à la production des études financées ainsi que des documents signés par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

La demande de solde comprendra :

- L'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- L'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2 de la présente convention.

Pour le Département de Seine-et-Marne et conformément à son Règlement Budgétaire et Financier, le versement du solde interviendra après justification par le bénéficiaire de l'achèvement de l'opération sur présentation d'un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

### 3.4.3. Modalités de paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires des financeurs, à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du maître d'ouvrage.

### 3.4.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du :

#### Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

Sur le compte ouvert au nom du Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

| Code banque |      | Code guichet |      | N° de compte |      |     | Clé      |
|-------------|------|--------------|------|--------------|------|-----|----------|
| 10071       |      | 75000        |      | 00001005079  |      |     | 72       |
| Code IBAN   |      |              |      |              |      |     | Code BIC |
| FR76        | 1007 | 1750         | 0000 | 0010         | 0507 | 972 | BDFEFRPP |

Le versement est effectué auprès de l'Agent comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 39bis – 41 rue de Châteaudun 75 009 Paris.

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

| Parties  | Coordonnées  |
|--|--|
| ETAT   | DRIEA – SPOT – CBSF<br>21/23 rue Miollis 75015 PARIS<br>Tél : 01 40 61 86 60<br><a href="mailto:spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr</a>   |
| REGION ILE-DE-FRANCE                           | Unité Aménagement Durable<br>Secrétariat Général<br>Direction des transports<br>35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS<br><a href="mailto:marie-dominique.campourcy@iledefrance.fr">marie-dominique.campourcy@iledefrance.fr</a>                                       |
| DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE                  | Département de Seine-et-Marne<br>Direction des Transports<br>Hôtel du département<br>CS 50337<br>77010 MELUN CEDEX<br><a href="mailto:sophie.thiollier@departement77.fr">sophie.thiollier@departement77.fr</a>   |
| COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MELUN VAL DE SEINE  | Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine<br>Direction Aménagement du Territoire – Service Mobilité<br>297, rue Rousseau Vaudran<br>CS 30187<br>77198 Dammarie-lès-Lys Cedex<br><a href="mailto:frederic.baillergeau@camvs.com">frederic.baillergeau@camvs.com</a> |
| SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE (STIF) | Syndicat des Transports d'Ile-de-France<br>Direction des projets d'investissement (DPI)<br>39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS<br><a href="mailto:gilles.fourt@stif.info">gilles.fourt@stif.info</a>   |

### **3.5. Caducité des subventions**

#### **3.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un **délai de trois ans** à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

#### **3.5.2. Caducité au titre du décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement**

Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention de l'Etat, l'opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'Etat peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un an.

Le début de l'opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande, etc.) créant une obligation entre le MOA et le premier prestataire.

#### **3.5.3. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire et financier du Département de Seine-et-Marne**

Toute subvention d'investissement est soumise à deux règles de caducité :

- **En matière de demande de versement d'un premier acompte**

La demande de versement relative à un premier acompte doit intervenir dans un délai maximum de 3 ans à compter de la date de la délibération attributive de la subvention.

Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, les opérations n'ayant pas fait l'objet d'une première demande de versement par le bénéficiaire dans le délai imparti sont frappées de caducité.

- **En matière de demande de versement du solde**

Le bénéficiaire d'une subvention d'investissement 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.

À l'expiration du délai, le versement du solde est considéré caduc et est annulé.

Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée départementale peut décider de le proroger sur demande argumentée du bénéficiaire.

#### **3.5.4. Caducité des subventions versées par la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine**

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine une demande de versement d'un premier acompte, la subvention devient caduque et est annulée.

Le bénéficiaire dispose d'un délai de quatre ans, à compter de la date de première demande d'acompte, pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le versement du solde est considéré caduc et est annulé.

Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée compétente peut décider de le proroger sur demande argumentée du bénéficiaire.

### **3.6. Comptabilité de l'opération**

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres de ces études, objet de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

## **4 – MODALITES D'AUDIT ET DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS**

Les financeurs se réservent le droit de solliciter auprès du maître d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à expiration du délai prévu dans l'article 8.4, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement, particulièrement en cas de dépassement des délais des phases prévues dans l'article 1.4.

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'émission desdites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

Dans le cadre de l'article R1241-30 du code des transports, le STIF veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

Pour répondre à ce suivi, le maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités tels que décrits ci-dessous à l'article 6.

A compter de la mise en service du projet de pôle d'échanges multimodal de Melun, la Région Ile-de-France pourra engager un audit financier du projet.

## **5 – GESTION DES ECARTS**

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.1 de la présente convention constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3.1, les financeurs sont informés lors du comité technique. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel ces dépassements sont intervenus.

## 6 – PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions de travail entre les maîtres d'ouvrages des projets connexes au pôle multimodal.

### **6.1. Comité technique (COTECH)**

Ce comité, convoqué par le STIF, comprend l'ensemble des signataires de la présente convention. Dans un souci de meilleure coordination entre les différents projets programmés sur le secteur de Melun, le comité technique est élargi :

- à la commune de Melun, aux communes de La Rochette et de Dammarie-les-Lys en tant que de besoin, ainsi que toute autre commune concernée par le projet de pôle de Melun ;
- à la SPL Melun Val de Seine Aménagement, en charge du projet d'aménagement urbain Quartier Centre Gare ;
- à SNCF-Mobilités, SNCF-Réseau et aux opérateurs d'autobus.

Le comité technique se réunit autant que de besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués par le maître d'ouvrage avec un préavis minimum de deux semaines, et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

- partager les éléments d'études techniques du DOCP, du Schéma de principe et du DEUP, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- valider les choix techniques si nécessaire,
- suivre le déroulement technique de la démarche,
- préparer les différents comités sur les aspects techniques de la démarche,
- préparer les commissions de suivi sur les aspects techniques,
- assurer le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires, le versement du solde correspondant à la présente convention ;
- préparer le contenu des projets de conventions de financement pour les étapes ultérieures du projet.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

### **6.2. Commission de Suivi (COSU)**

Placé sous la présidence du STIF, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports, la Commission de suivi comprend les signataires de la présente convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet. Elle assure le rôle de comité de pilotage des études de l'opération.

Elle se réunit avant chaque passage en Conseil du STIF, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La commission de suivi a pour rôle de :

- veiller au bon déroulement et à la qualité des études, présenter les résultats des études et contribuer à la réorientation de leur contenu si nécessaire ;
- favoriser le bon déroulement du projet notamment dans son articulation avec les partenaires locaux.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,

- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- les modalités de l'enquête publique,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le secrétariat permanent de la commission de suivi est assuré par le STIF. Les comptes-rendus des réunions de la commission de suivi sont établis par le STIF.

### ***6.3. Suivi de la communication institutionnelle***

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par un comité de communication composé du MOA et des financeurs.

Le comité de communication est coordonné par le maître d'ouvrage. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit l'ensemble des maîtres d'ouvrage et des financeurs du projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le maître d'ouvrage.

Ce comité échange sur la communication relative au projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par les MOA et les financeurs dans le cadre du comité.

Le maître d'ouvrage s'engage à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de plan Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région, le Département de Seine-et-Marne, la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine, le maître d'ouvrage et le STIF
- en dernier : le logo du STIF.
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

### ***6.4. Réunions de travail***

Des réunions seront dédiées à la coordination entre les différentes études entrant dans le périmètre du pôle multimodal.

Elles réunissent le maître d'ouvrage des études de pôle (STIF) ainsi que les maîtres d'ouvrages des projets connexes (Département de Seine-et-Marne pour le TZen2, SNCF pour les projets en gare, CAMVS pour le projet d'aménagement urbain Quartier Centre Gare, la commune de Melun) ainsi que leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

## **7 – PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES**

Le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs l'intégralité des résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par la présente opération, après validation par l'ensemble des financeurs.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les études et les résultats d'études seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format CD-Rom (Word ou Excel).

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses études et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des études en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

## **8 – DISPOSITIONS GENERALES**

### ***8.1. Modification***

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception de l'annexe 4 (échancier des dépenses) et des changements de références bancaires et / ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### ***8.2. Règlement des litiges***

Les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

### ***8.3. Résiliation de la convention***

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de

résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

#### ***8.4. Date d'effet et durée de la convention***

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de délibération de la Commission permanente de la Région Ile-de-France approuvant la présente convention.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 8.3, soit après le solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.3 et au plus tard 18 mois après la validation du bilan de l'enquête publique par le STIF.

#### ***8.5. Mesures d'ordre***

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

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

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

## SIGNATAIRES

Convention établie en 5 exemplaires originaux.

Date de notification de la présente convention :

|   |  |   |
|---|--|---|
| <p><b>Pour l'Etat,</b></p> <p>Date et signature</p>   | <p><b>Pour la Région,</b></p> <p>Date et signature</p> | <p><b>Pour le Département de Seine-et-Marne,</b></p> <p>Date et signature</p> |
| <p><b>Pour la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine,</b></p> <p>Date et signature</p> | <p><b>Pour le STIF,</b></p> <p>Date et signature</p>   |   |

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Organigramme nominatif de la maîtrise d'ouvrage

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des dépenses

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds pour la durée de la convention

Annexe 4 : Calendrier prévisionnel de réalisation de l'opération

Annexe 5 : Contenu des dossiers de DOCP

Annexe 6 : Contenu des dossiers de Schéma de Principe

## ***ANNEXE 1***

### **ORGANIGRAMME NOMINATIF DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

#### **Gilles FOURT**

Chef de la division Projets Ferroviaires et Pôles

Direction des Projets d'Investissement (DPI)

STIF

[gilles.fourt@stif.info](mailto:gilles.fourt@stif.info)

#### **Emilie CHARRUAU**

Chargée de Projets

Division Projets Ferroviaires et Pôles

Direction des Projets d'Investissement (DPI)

STIF

[emilie.charruau@stif.info](mailto:emilie.charruau@stif.info)

## **ANNEXE 2**

### **ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU STIF**

| <b>En €<sub>2015</sub> HT</b>              | <b>2016</b>   | <b>2017</b>    | <b>2018</b>    | <b>2019</b>    | <b>2020</b>   | <b>Total</b>     |
|--|---------------|----------------|----------------|----------------|---------------|------------------|
| <b>DOCP</b>                                | 50 000        | 250 000        |                |                |               | 300 000          |
| <b>Concertation</b>                        |               | 100 000        | 50 000         |                |               | 150 000          |
| <b>Schéma de Principe</b>                  |               |                | 200 000        | 300 000        |               | 500 000          |
| <b>Dossier d'enquête</b>                   |               |                | 100 000        | 150 000        |               | 250 000          |
| <b>Accompagnement<br/>enquête publique</b> |               |                |                | 70 000         | 30 000        | 100 000          |
| <b>Total</b>                               | <b>50 000</b> | <b>350 000</b> | <b>350 000</b> | <b>520 000</b> | <b>30 000</b> | <b>1 300 000</b> |

### **ANNEXE 3**

## **ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEMANDES D'APPELS DE FONDS**

| <b>Financeurs</b>                             | <b>Clé</b>     | <b>Montant</b>   | <b>2016</b> | <b>2017</b>    | <b>2018</b>    | <b>2019</b>    | <b>2020</b>    |
|---|----------------|------------------|-------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Etat  | 15,00%         | 195 000          | 0           | 45 000         | 45 000         | 66 000         | 39 000         |
| Région Ile-de-France                          | 35,00%         | 455 000          | 0           | 105 000        | 105 000        | 154 000        | 91 000         |
| Département de Seine-et-Marne                 | 15,00%         | 195 000          | 0           | 45 000         | 45 000         | 66 000         | 39 000         |
| Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine | 10,00%         | 130 000          | 0           | 30 000         | 30 000         | 44 000         | 26 000         |
| STIF  | 25,00%         | 325 000          | 0           | 75 000         | 75 000         | 110 000        | 65 000         |
| <b>Total</b>                                  | <b>100,00%</b> | <b>1 300 000</b> | <b>0</b>    | <b>300 000</b> | <b>300 000</b> | <b>440 000</b> | <b>260 000</b> |

## ANNEXE 4

### PLANNING PREVISIONNEL

|                                      | 2016 |    | 2017 |    | 2018 |    | 2019 |    |
|--------------------------------------|------|----|------|----|------|----|------|----|
|                                      | S1   | S2 | S1   | S2 | S1   | S2 | S1   | S2 |
| <b>CFI Etudes</b>                    |      |    |      |    |      |    |      |    |
| <b>Réalisation DOCP</b>              |      |    |      |    |      |    |      |    |
| <b>Validation DOCP - STIF</b>        |      |    |      |    |      |    |      |    |
| <b>Concertation</b>                  |      |    |      |    |      |    |      |    |
| <b>Bilan de la concertation</b>      |      |    |      |    |      |    |      |    |
| <b>Réalisation SdP</b>               |      |    |      |    |      |    |      |    |
| <b>Validation SdP et DEUP - STIF</b> |      |    |      |    |      |    |      |    |
| <b>EUP</b>                           |      |    |      |    |      |    |      |    |

## **ANNEXE 5**

# **CONTENU TYPE DES DOSSIERS D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)**

*(conseil du STIF du 6 juillet 2011)*

### **Objectif**

L'objectif du DOCP est d'engager le projet, d'en présenter les caractéristiques générales et les principaux impacts. Il présente des éléments d'opportunité et de faisabilité du projet. Il définit le pré-programme. Il permet d'engager la concertation ou le débat public, le cas échéant.

### **Enjeux**

- Respect du code de l'environnement

L'enjeu du DOCP est de répondre à l'impératif tel qu'exposé dans le code de l'environnement (extrait de l'article L121-8) :

*«Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.»*

- Respect du cadre régional

Le DOCP permet de s'assurer de la compatibilité du projet avec le SDRIF et le PDUIF.

### **Adaptation**

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'opération.

### **Contenu**

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

#### **I. Présentation du projet**

- a. Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,
- b. Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,
- c. Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Grenelles de l'environnement 1 et 2,
- d. Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,

#### **II. Diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet**

- a. Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,
- b. Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport
- c. Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,
- d. Synthèse des dysfonctionnements éventuels et définition des enjeux et besoins du secteur,

#### **III. Description du projet : faisabilité des différents scénarios**

- a. Caractéristiques techniques principales : hypothèse du mode, tracé, lien avec le réseau,
- b. Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, restructurations réseaux éventuelles, identification des impacts sur l'environnement,
- c. Principes d'exploitation,
- d. Scénario(s) préconisé(s) et justification,
- e. Méthodes et estimation sommaire des coûts

- i. d'investissement :
  - coûts travaux détaillés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou – 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
  - pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,
- ii. d'exploitation.
- f. Calendrier prévisionnel : études, procédures administratives et travaux, détail au semestre,
- g. Analyse sommaire des risques et des opportunités,
- h. Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondages,

#### **IV. Identification des impacts significatifs du Projet**

- a. Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact de l'Enquête Publique),
- b. Sur l'aménagement du territoire,

#### **V. Evaluation et comparaison des différents scénarios**

- a. Evaluation sommaire de l'intérêt socio-économique du projet (le cas échéant de ses variantes) dans le cadre d'une analyse multicritère : a minima prévisions de trafic à l'heure de pointe et à l'année, analyse des gains de temps, populations et emplois desservis à comparer avec le coût, le niveau de faisabilité des différentes variantes de projet,
- b. Classement des variantes,

#### **VI. Annexes graphiques**

- a. Plan de situation et plans des tracés,
- b. Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).

Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit précédemment, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés du projet (collectivités, associations...)

## ANNEXE 6

### CONTENU TYPE DES SCHEMAS DE PRINCIPE (SDP)

(conseil du STIF du 6 juillet 2011)

#### Objectif

L'objectif du Schéma de Principe est d'arrêter le programme fonctionnel de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Il permet d'engager l'enquête publique.

#### Enjeux

- Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre réglementaire régional

Le contenu des schémas de principe est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des résultats de la concertation ou du débat public tels que prévus par les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement. Le Schéma de principe devra préfigurer le dossier d'enquête publique (défini à l'article R123-6).

- Articulation avec la loi MOP

Le schéma de principe permet d'arrêter le programme tel que défini par l'article 2 de la loi MOP :

*« Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage. »*

- Niveau de précision du Schéma de Principe

Le contenu du Schéma de Principe devra être conforme aux attendus des études préliminaires telles que décrites à l'article 18 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé. Dans le cas d'une opération de réutilisation ou de réhabilitation d'un ouvrage existant, la précision attendue est celle des études de diagnostic (article 19 ou, dans le cas d'un bâtiment, article 12 du décret). Enfin, dans le cas d'une opération de construction neuve de bâtiment, la précision attendue est celle des études d'esquisse (article 3 du décret).

#### Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'étape Schéma de Principe.

#### Contenu

Le Schéma de Principe contient un volet transport détaillé présentant notamment les points suivants :

##### Partie I – Volet transport

*L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du schéma de principe pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :*

##### I. Historique

- a. Rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,
- b. Analyse rétrospective des dysfonctionnements éventuels et besoins de desserte du secteur concerné,

##### II. Diagnostics « transport » des territoires concernés

- a. Présentation du secteur d'étude : analyse de la situation actuelle en termes d'occupation du sol, population, emplois, grands équipements,
- b. Perspectives d'évolution de l'urbanisation : description des grandes opérations cadrages quantitatifs de développement des populations et des emplois, analyse de la cohérence avec les cadrages SDRIF,
- c. Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),

- d. Présentation et analyse des déplacements actuels et de leur évolution future,
- e. Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,

### III. Objectifs du Projet / Programme

- a. Objectifs de l'opération,
- b. Nature et étendue des besoins,
- c. Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement.

### IV. Description du Projet

- a. Caractéristiques principales,
- b. Insertion : tracés, pôles et stations,
- c. Définition :
  - i. fonctionnelle des installations,
  - ii. périmètre du projet,
  - iii. consistance des dessertes envisagées,
  - iv. dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
  - v. dimensionnement justifié des installations,
- d. Confirmation du choix du mode
- e. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :
  - i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,
  - ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,
- f. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,
- g. Compatibilité :
  - i. avec SDRIF, PDUIF, PLU,
  - ii. avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,
  - iii. avec les objectifs du projet,
- h. Pour les projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,

### V. Impacts du projet

- a. Principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain,
- b. Impact sur les réseaux concessionnaires,
- c. Etude d'impact selon le Code de l'Environnement,

### VI. Management et calendrier du Projet

- a. Organisation :
  - i. identification des différentes parties : STIF, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités, ...
  - ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),
  - iii. méthodes : Plan Directeur Qualité.
- b. Planification :
  - i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,
  - ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructures ferroviaire et de voirie,
  - iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).

### VII. Economie du Projet

- a. Coûts de réalisation :
  - i. présentation synthétique des coûts :

- coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assorti d'un taux de tolérance de + ou – 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA
  - présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, concertation,...)
- ii. présentation détaillée des coûts :
- coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers - dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
  - pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,
- iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),
- b. Analyse détaillée des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques et méthodes envisagées pour les réduire, impact économique potentiel identifié sur le projet,
- c. Coûts d'exploitation :
- i. Estimation sommaire des coûts d'exploitation,
  - ii. Prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au projet,

#### **VIII. Financement**

- a. plan de financement
- b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût

#### **IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique**

- a. Service rendu par le projet : populations et emplois desservis par le projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet,
- b. Bilan socio-économique pour la collectivité établi selon les principes méthodologiques préconisés par le STIF avec justification du calcul des gains pour la collectivité,
- c. Bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part, selon phase, éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant)
- d. Evaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grandes lignes, fret).

#### **X. Annexes graphiques** : tracé en plan pour les projets de liaison, vue en plan et élévation pour les projets de pôles

#### **XI. Annexes de constitution du dossier**

- a. Décision de lancement du schéma de principe,
- b. Demandes spécifiques Etat/Collectivités,
- c. Bilan de la concertation préalable ou du débat public,

#### **XII. Annexes complémentaires au dossier**

- a. Principaux éléments du bilan socio-économique (hypothèses utilisées pour la modélisation et le calcul du bilan),
- b. Si nécessaire, Dossier de Définition de Sécurité et avis.

Dans le cas où le STIF mène, en tant que maître d'ouvrage, l'enquête publique, le Schéma de Principe devra être complété par une seconde partie contenant les éléments attendus dans un dossier d'enquête d'utilité publique (ils peuvent être regroupés en tant que de besoin) afin de constituer le support de l'enquête publique.

## **Partie II – Complément au schéma de principe en vue de l'enquête publique portée par le STIF**

### **I. Une notice explicative indiquant :**

- a. L'objet de l'enquête
- b. Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête (Présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...)
- c. Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le projet soumis à enquête a été retenu.

### **II. L'étude d'impact ou la notice d'impact lorsque l'une ou l'autre est requise, comprenant :**

- a. L'analyse de l'état initial de l'environnement
- b. L'analyse des effets du projet sur l'environnement, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité de voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,
- c. Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu,
- d. Les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,
- e. L'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.

### **III. Le plan de situation**

### **IV. Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques)**

### **V. Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Ouvrages d'art, infrastructures et équipements, stations, locaux d'exploitation en ligne, site de maintenance)**

### **VI. L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières**

### **VII. La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée.**