

2021

Pôle d'échanges multimodal de Melun

Convention de fin
études d'Avant-
périmètre inté-
consolidati
administratif

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

077-227700010-20211119-lmc100000022837-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 25/11/2021

Réception Préfet : 25/11/2021

Publication RAAD : 25/11/2021

CONVENTION N°



Région
île de France
Conseil régional

SEINE & MARNE 77
LE DÉPARTEMENT



île de France
mobilités

TABLE DES MATIERES

0	<u>PREAMBULE</u>	6
0.1	HISTORIQUE	6
0.2	OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPERATION	6
0.3	OBJET DE LA CONVENTION	8
0.4	MODALITES D'ACTUALISATION	9
0.5	RAPPEL DES FINANCEMENTS ANTERIEURS	9
1	<u>DEFINITIONS</u>	10
2	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	10
2.1	PERIMETRE DE LA CONVENTION	10
2.2	DELAIS DE REALISATION	11
3	<u>ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	11
3.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE	11
3.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE	12
3.2.1	IDENTIFICATION ET PERIMETRE DES MAITRES D'OUVRAGE	12
3.2.2	ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE	12
3.3	LES FINANCEURS	12
3.3.1	IDENTIFICATION	12
3.3.2	ENGAGEMENTS	12
4	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	13
4.1	ESTIMATION DU COUT DES ETUDES AVP	13
4.2	COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE	13
4.3	PLAN DE FINANCEMENT	13
4.4	MODALITES DE PAIEMENT	14
4.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	14
4.4.2	PLAFONNEMENT DES ACOMPTES	15
4.4.3	VERSEMENT DU SOLDE	15
4.4.4	PAIEMENT	16
4.4.5	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	16
4.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	17
4.6	CADUCITE AU TITRE DU DECRET N° 2018-514 DU 25 JUIN 2018 RELATIF AUX SUBVENTIONS DE L'ÉTAT POUR DES PROJETS D'INVESTISSEMENT	18
4.7	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DU DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE	18
4.8	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MELUN VAL DE SEINE	18
4.9	COMPTABILITE DES BENEFICIAIRES	18
5	<u>GESTION DES ECARTS</u>	18
6	<u>MODALITES DE CONTROLE</u>	19
6.1	PAR LES FINANCEURS	19
6.2	PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES	19
6.3	INTERVENTION D'EXPERTS	19

7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION</u>	<u>19</u>
7.1	LE COMITE DE PILOTAGE	19
7.2	LE COMITE DES FINANCEURS	20
7.3	LE COMITE TECHNIQUE.....	20
7.4	L'INFORMATION DES FINANCEURS, HORS INSTANCES DE GOUVERNANCE	20
7.5	SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE.....	21
8	<u>DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE</u>	<u>21</u>
9	<u>DISPOSITIONS GENERALES</u>	<u>22</u>
9.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	22
9.2	REGLEMENT DES LITIGES	22
9.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	22
9.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	23
	<u>ANNEXES.....</u>	<u>30</u>
	ANNEXE 1 : ÉCHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS.....	30
	ANNEXE 2 : CONTENU TYPE DES ETUDES AVP	30
	ANNEXE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES ET DE CONSOLIDATION DE L'AVP ADMINISTRATIF	30
	ANNEXE 4 : REPRESENTANTS DES MOA.....	30

Entre,

En premier lieu,

- **L'État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____,
- **Le Département de Seine-et-Marne**, représentée par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département » dûment mandaté par la 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, ci-après désigné « la CAMVS », dûment mandaté par délibération du Conseil Communautaire n°2020.3.5.77 du 17 juillet 2020 portant délégation d'attribution du Conseil Communautaire au Président et suivant une décision n° _____ du _____,
- **La Société Melun Val de Seine Aménagement**, Société Publique Locale au capital de 648 500 €, dont le siège social est situé au 297 rue Rousseau Vaudran, inscrite au Registre du Commerce de Melun sous le numéro 792 751 182, représentée par Madame Florence Verne-Rey, sa Directrice Générale, en vertu de la délibération du Conseil d'Administration de la société n°....., en date du

Ci-après désignés « **les financeurs** »,

En deuxième lieu,

- **La Société Melun Val de Seine Aménagement**, Société Publique Locale au capital de 648 500 €, dont le siège social est situé au 297 rue Rousseau Vaudran, inscrite au Registre du Commerce de Melun sous le numéro 792 751 182, représentée par Madame Florence Verne-Rey, sa Directrice Générale, en vertu de la délibération du Conseil d'Administration de la société n°....., en date du
- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n° _____ en date du _____,

Ci-après désigné « **le(s) Maître(s) d'ouvrage** », « **le(s) Bénéficiaire(s)** »,

Et en dernier lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n° _____ en date du _____,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité organisatrice de la Mobilité** » ou « **l'AOM** »,

Les Financeurs, les Maîtres d'ouvrage et Île-de-France Mobilités sont ci-après désignés collectivement « **les Parties** » ou individuellement « la Partie ».

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

Vu le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;

Vu le décret no 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

Vu le décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement ;

Vu la délibération n°-2012/06/29-7/02 du Conseil départemental de Seine-et-Marne du 29 juin 2012 approuvant son Règlement Budgétaires et Financier, modifié,

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération n° CP 16-399 du 21 septembre 2016 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la 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 du pôle d'échange multimodal de Melun ;

Vu la délibération n° 2016/456 du 5 octobre 2016 du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités approuvant la 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 du pôle d'échange multimodal de Melun ;

Vu la délibération n°CD-2016/10/07-3.04 du Conseil départemental de Seine-et-Marne du 7 octobre 2016 approuvant le projet de convention relative au financement des études du pôle d'échange multimodal de Melun,

Vu la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20210414-135 du 14 avril 2021 approuvant le Schéma de principe et le Dossier d'enquête d'utilité publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ;

Vu la délibération du conseil régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

Vu la délibération n° _____ du _____ du conseil régional d'Île-de-France approuvant la présente convention ;

Vu la délibération n° _____ du _____ du conseil départemental de Seine-et-Marne approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du Conseil Communautaire n°2020.3.5.77 du 17 juillet 2020 portant délégation d'attribution du Conseil Communautaire au Président et suivant la décision n° _____ du _____ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération n° _____ du _____ du conseil d'administration de la société Melun Val de Seine Aménagement approuvant la présente convention ;

Vu la délibération d'Île-de-France Mobilités n° _____ du _____ approuvant la présente convention ;

0 Préambule

0.1 Historique

À la suite de la concertation préalable de 2018 et à la conduite des études préliminaires, le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ont été approuvés par le Conseil d'Administration d'Île-de-France mobilités en avril 2021.

La prochaine étape importante du projet sera l'enquête publique prévue d'être organisée début 2022.

En parallèle les partenaires de l'opération sont convenus de la poursuite des études :

- Sur le périmètre ferroviaire, suite à l'approbation de l'Avant-Projet du périmètre ferroviaire par Île-de-France Mobilité à son conseil d'octobre 2021 : conduite des études de Projet (PRO) sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions dans le cadre d'une convention de financement distincte ;
- Sur le périmètre intermodal : conduite des études d'Avant-Projet (AVP) sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine déléguée à la Société Melun Val de Seine Aménagement.

L'objectif est de proposer au Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités fin 2022, et au plus tard au premier semestre 2023, l'Avant-Projet administratif du pôle d'échanges multimodal qui arrêtera le programme, le coût d'objectif global de l'opération ainsi que le planning prévisionnel de réalisation.

0.2 Objectifs et caractéristiques principales de l'Opération

Le pôle gare actuel de Melun

La gare de Melun a vu passer 15,7 millions de voyageurs en 2018 (+5,4% en 4 ans), soit en moyenne 47 400 voyageurs par jour (montées et descentes). De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec notamment une estimation de +31% de montants en direction de Paris.

La gare ferroviaire est actuellement non accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Le pôle gare dispose aujourd'hui :

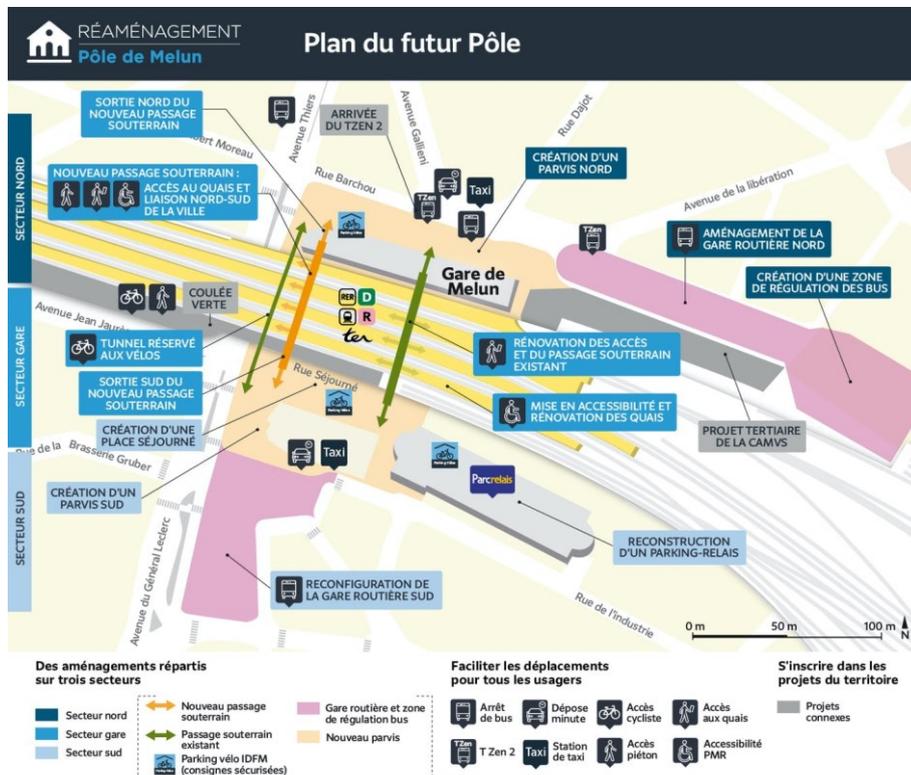
- d'un souterrain urbain piétonnier de 4 m de large sous contrôle d'accès ;
- d'un parking de stationnement régional (PSR) de 600 places utilisées à 80% par les usagers du train se rendant en gare de Melun. Des problèmes d'étanchéité et de défauts au niveau de la structure porteuse ont été diagnostiqués ;
- d'une gare routière au nord sur parvis (pour les lignes régulières urbaines du Grand Melun) ;
- d'une gare routière au sud (pour les lignes interurbaines Seine et Marne Express).



Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle)

0.2.2. Le périmètre du projet de pôle gare

Le projet de réaménagement du pôle de Melun s'articule **autour de 2 périmètres (le périmètre ferroviaire et le périmètre intermodal)**, et de **projets connexes** (projet tertiaire de la CAMVS, coulée verte et arrivée du TZen 2), comme présentés dans le plan du futur pôle (page suivante) :



Présentation schématique du futur pôle d'échanges de Melun

- **La zone ferroviaire**

Pour respecter la législation et afin de garantir un accès universel à la gare, Gares & Connexions a développé un **programme de mise en accessibilité**. Ce programme comprend en particulier la création d'un nouveau passage souterrain accessible depuis les deux parvis et intégrant un lien ville-ville, un rehaussement total ou partiel des quais, une rénovation du passage souterrain SNCF existant, un remplacement des lignes de contrôle automatique de billets par un système plus capacitaire, des dispositifs pour les non-voyants, un renouvellement du mobilier urbain, ainsi que plusieurs petites interventions sur le site de la gare.

Le nouveau passage souterrain débouchera au rez-de-chaussée sur un nouvel ouvrage de liaison surplombant la sortie nord du passage souterrain, dit « sortie nord », qui abritera un parking vélos Île-de-France Mobilités d'environ 400 m², quelques commerces et activités ayant pour vocation de participer à la dynamisation de la vie de quartier.

- **La zone intermodale divisée en 2 secteurs :**

- **La zone nord**

Elle comprend **quatre éléments de programme** et est en interface avec un projet hors PEM : l'immeuble tertiaire Quartier Centre Gare situé sur la parcelle de l'ancienne halle SERNAM.

Le parvis nord aura une fonction de circulation de flux de voyageurs, d'espace d'échanges, de pause, et de lieu de rencontre.

Des accès par le niveau bas de la **rue Barchou** (aujourd'hui non accessible pour les personnes à mobilité réduite du fait d'une pente importante) seront créés grâce au nouvel ouvrage de liaison. Le renforcement de la visibilité et de l'accessibilité du **tunnel vélo** faciliteront les cheminements cyclistes.

La gare routière du réseau Melibus au nord de la gare, qui est saturée, sera reconfigurée pour être plus capacitaire (dix quais de dépose dont deux pour bus articulés) et pour accueillir le Tzen 2.

Dans le prolongement de la gare routière, **la zone de régulation**, aura vocation à accueillir les bus pendant leur temps de pause prolongé (six bus, dont deux bus articulés). L'implantation du site, sur une zone SNCF nécessite la libération des emprises (quatre voies SNCF peu ou pas utilisées) et la reconstitution des installations concernées.

- **La zone sud**

Sur la zone sud du projet, un abri, dit « **sortie sud** », permettra de rendre les accès aux deux passages souterrains plus lisibles. Au débouché de ces passages, la **nouvelle place Séjourné** sera réaménagée en parvis de gare. Cela nécessitera de démolir deux bâtiments de ICF Habitat (hébergeant logements sociaux, centre social, et service de santé au travail SNCF). Une part importante de l'espace public sera dédiée au vélo : un parking vélos Île-de-France Mobilités (d'environ 50 m²), un bâtiment pour la location de vélos (95 m²), ainsi que des arceaux vélos y seront aménagés.

Un nouveau parvis sud sera aménagé sur la place de l'Ermitage permettant de placer les arrêts de départ des bus au plus proche de l'entrée de la gare. **La gare routière sud** sera réaménagée via la création de deux lignes de poste à quai entièrement dédiées à l'accueil des bus du réseau Seine-et-Marne Express, permettant de pallier le manque d'espace actuel. Le pôle propose également de porter **l'accroche à la voie verte** qui devrait relier le futur quartier Saint-Louis et le pôle d'échanges via une voie de chemin de fer désaffectée (faisabilité restant à étudier).

Le parc de stationnement régional (PSR) de Melun, construit en 1976, comporte 664 places de stationnement réparties sur quatre niveaux (R+3). Le parking étant sujet à une saturation chronique depuis une quinzaine d'années, et présentant des défauts au niveau de la structure porteuse, une reconstruction en un parking-relais, permettra d'augmenter sa capacité (R+5, 950 places).

0.3 Objet de la convention

Lors du comité de pilotage du Pôle-gare de Melun du 24 juin 2021, les partenaires ont convenus du financement :

- des études AVP du périmètre intermodal sous maîtrise d'ouvrage de la Société Melun Val de Seine Aménagement pour un montant de 735 000 € ;
- des expertises à réaliser par Île-de-France Mobilités, en tant qu'Autorité organisatrice, sur les Avant-projets de l'opération du pôle d'échange, et de leur consolidation sous la forme d'un AVP administratif, pour un montant de 70 000 €.

La présente convention couvre ces dépenses au titre du CPER 2015-2020 pour un montant total de 805 000 €.

0.4 Modalités d'actualisation

S'agissant d'une convention d'études, il n'est pas prévu de modalités d'actualisation. L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en euros courants hors taxes.

0.5 Rappel des financements antérieurs

- Convention DOCP – concertation préalable – Schéma de principe – enquête publique (n°16DPI020), d'un montant de 1,3 M€, approuvée en CP Région le 21/09/2016 (n°CP2016-399), et au CA d'IDFM le 05/10/2016 (Délibération n°2016/456) notifiée le 03/03/2017.
- Les études AVP du périmètre ferroviaire d'un montant de 3,37 M€ ont été financées dans le cadre du SDA (à hauteur de 2,898 M€) et d'un financement complémentaire assuré par la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine (d'un montant de 0,472 M€) - convention n°20D08445, délibérée au Conseil Communautaire de la CAMVS le 3 février 2020 (CP 2020.1.58.38).

1 Définitions

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes 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 ;

« **Projet** » : désigne les étapes de l'Opération et leur financement définis dans le cadre de la présente convention ;

« **Etudes** » : désigne les Etudes réalisées par le Maître d'ouvrage dans le cadre de la convention de financement.

« **Résultats des Etudes** » : désigne les synthèses des Etudes réalisées dans le cadre de la convention de financement.

2 Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement des Etudes d'Avant-Projet (AVP) du périmètre intermodal de l'Opération « Pôle d'échanges multimodal de Melun » ;
- définir les modalités de financement des expertises et de la consolidation des études AVP en un AVP administratif unique de l'opération à réaliser par Île-de-France Mobilités ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des Etudes AVP du périmètre intermodal du Projet dans le respect du calendrier général de l'Opération ;
- de définir les documents à remettre aux Parties.

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

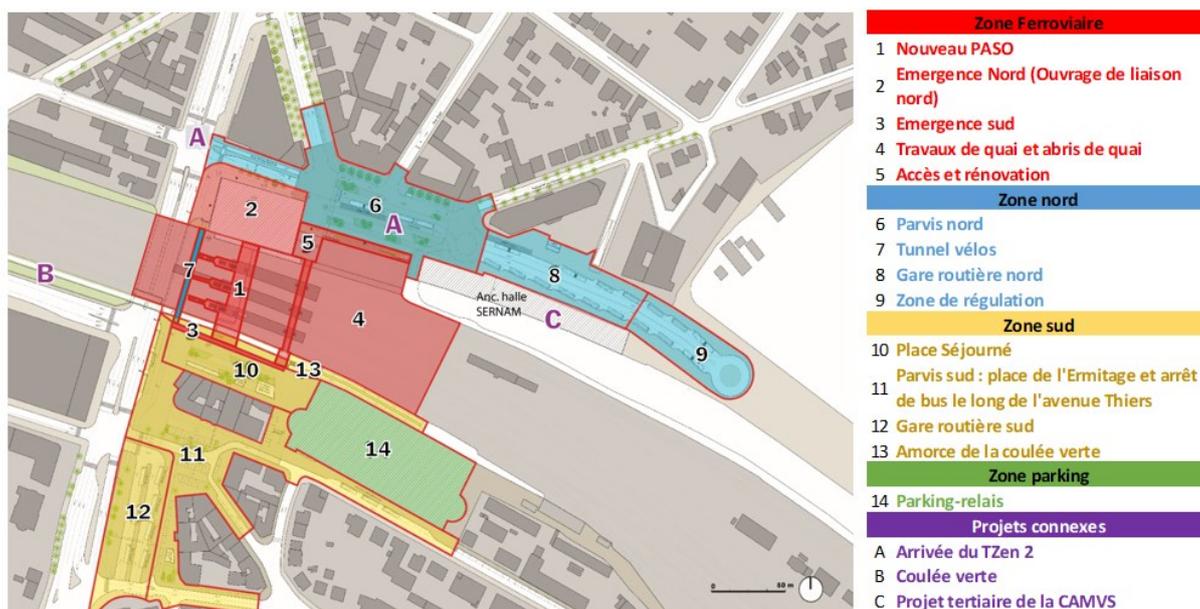
« Pôle d'échanges multimodal de Melun - Études AVP du périmètre intermodal et de consolidation de l'AVP administratif ».

L'Annexe 2 de la convention en détaille les éléments constitutifs.

2.1 Périmètre de la convention

La convention porte sur le financement :

- des études d'Avant-Projet (AVP) du périmètre intermodal du pôle d'échanges multimodal de Melun qui porte sur les éléments de programme suivants (et identifiables sur le plan ci-après) :
 - o 6 : Parvis-Nord (aménagement de surface, abris vélos),
 - o 7 : rue Barchou, souterrain vélo
 - o 8 : Gare routière Nord,
 - o 9 : Zone de régulation bus Nord,
 - o 10 : Place Séjourné,
 - o 11 : Place de l'Ermitage,
 - o 12 : Gare routière Sud,
 - o 13 : amorce de la coulée verte (rampe Vélo),
 - o 14 : Parking (démolition-reconstruction)



Plan des différentes zones et programmes du pôle d'échanges

- des expertises à réaliser par Île-de-France Mobilités relatives :
 - o aux études AVP du périmètre intermodal ;
 - o à la consolidation de l'ensemble des études AVP du pôle d'échanges multimodal de Melun (périmètre ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions et périmètre intermodal sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine) pour proposer au Conseil d'Administration d'IDFM l'approbation d'un AVP administratif unique de l'opération.

2.2 Délais de réalisation

Le Maître d'ouvrage et Île-de-France Mobilités s'engagent à achever les Etudes AVP et la mission de consolidation de l'AVP administratif dans un délai de 24 mois à partir de la notification de la convention.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des Etudes AVP et de consolidation de l'AVP administratif, objet de la convention figure en Annexe 3.

3 Rôles et engagements des Parties

3.1 L'Autorité organisatrice de la mobilité

Conformément aux dispositions prévues aux articles L.1241-2 et R.1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-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 les Maîtres d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les Maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité organisatrice, conformément aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités est amené à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements.

Île-de-France mobilité est Bénéficiaire de subventions pour réaliser les expertises objet de la présente convention.

3.2 La maîtrise d'ouvrage

3.2.1 Identification et périmètre des Maîtres d'ouvrage

La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine a décidé, pour mettre en œuvre ce projet d'aménagement, de désigner la SPL MVSA en qualité de Concessionnaire d'aménagement et de lui confier, en application des dispositions des articles L. 300-4 et L. 300-5 du code de l'urbanisme et des articles L.1523-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, les tâches nécessaires à la réalisation de cette opération d'aménagement dans le cadre d'une concession d'aménagement.

La SPL Melun Val de Seine Aménagement est ainsi désignée Maître d'ouvrage des études AVP du périmètre intermodal, objet de la convention.

Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage des expertises des études d'Avant-Projet et de leur consolidation en un Avant-Projet administratif.

3.2.2 Engagements des Maîtres d'ouvrage

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- la réalisation des études du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

Les tiers ne peuvent se prévaloir du versement de la présente subvention pour engager la responsabilité des financeurs en cas de litige résultant de la réalisation du Projet.

La responsabilité des Maîtres d'ouvrage est définie conformément au Titre II, Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir Île-de-France Mobilités, en qualité d'Autorité organisatrice de la mobilité, des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais. Île-de-France Mobilités informe alors sans délai les financeurs de la situation, en relation avec le Maître d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020, par :

- l'Etat ;
- la région Île-de-France ;
- le Département de Seine-et-Marne ;
- la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine ;
- la société publique locale Melun Val de Seine Aménagement.

3.3.2 Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour les études AVP et de consolidation de l'AVP administratif définies à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

4 Modalités de financement et de paiement

4.1 Estimation du coût des études AVP

L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en euros courants hors taxes. Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **805 000 € HT**.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

4.2 Coûts détaillés par Maître d'ouvrage

Les Maîtres d'ouvrage fournissent une estimation en euros HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape de l'Opération :

Pôle de Melun - Convention AVP Périmètre intermodal		
Montants en € HT		
Bénéficiaires	Postes de dépenses	Estimation des coûts
SPL Melun Val de Seine Aménagement	MOE	627 000
	MOA	108 000
	Total	735 000
Île-de-France Mobilités	Mission d'expertise et consolidation de l'AVP administratif	70 000
	Total	70 000
TOTAL		805 000

Cette répartition indicative peut évoluer en fonction des dépenses réelles, dans le respect du principe de fongibilité entre postes de dépenses et dans le respect de l'enveloppe globale de chaque Bénéficiaire.

4.3 Plan de financement

L'opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le plan de financement est établi comme suit, en euros HT :

Pôle de Melun - Convention AVP Périmètre intermodal et de consolidation de l'AVP administratif Montant en € HT et clés de financement						
	Etat	Région	CD77	SPL MVSA	CA Melun Val de Seine	Total
	50%		50%			100%
	15,00%	35,00%	18,63%	31,37%	0%	100%
SPL MVSA	110 250 €	257 250 €	136 957 €	230 543 €	- €	735 000 €
	15,00%	35,00%	18,63%	0%	31,37%	100%
Île-de-France Mobilités	10 500 €	24 500 €	13 043 €	0 €	21 957 €	70 000 €
Total	120 750 €	281 750 €	150 000 €	230 543 €	21 957 €	805 000 €

4.4 Modalités de paiement

4.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement du Projet sur présentation d'appels de fonds par chaque Maître d'ouvrage.

Les échéanciers prévisionnels d'appels de fonds sont présentés en Annexe 1.

A cette fin, chaque Maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Pour l'Etat et la Région, les états d'acompte sont établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

A - Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la convention ;
- l'état détaillé des factures acquittées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date d'acquittement et leur montant, le nom du fournisseur/prestataire et la nature exacte des prestations.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du Bénéficiaire.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

B - Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant légal du Maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise 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 4.3.

La demande d'acompte est signée par le représentant légal du Bénéficiaire ou le directeur financier.

C - Demande de versement des acomptes auprès du Département de Seine-et-Marne :

- 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 4.2 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 4.3 ;

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

D - Demande de versement des acomptes auprès de la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine :

- 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 4.2 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, des clés de financement définies à l'article 4.3.

La demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.

Conformément à l'ordonnance du 26 juin 2014, dans le cadre de la modernisation de l'action publique, l'utilisation d'un portail électronique est obligatoire depuis le 1er janvier 2020. Ainsi, les appels de fonds (acomptes ou solde) devront être adressés sur le portail gratuit et sécurisé Chorus Pro <https://chorus-pro.gouv.fr>.

4.4.2 Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au CPER 2015-2020, la Région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat au bénéficiaire est plafonné pour SNCF Gares & Connexions à 90% du montant de la subvention.

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 4.3 et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 4.1, avant le versement du solde.

Pour la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine, le montant cumulé des acomptes versés au maître d'ouvrage ne peut excéder 80% de sa participation totale prévue à l'article 4.3 et conformément au montant global de la mission d'expertise menée par Ile-de-France Mobilités, indiqué à l'article 4.2.

4.4.3 Versement du solde

Après achèvement du Projet, le Bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage ainsi que le bilan physique et financier de l'Opération.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.1 signés par le représentant légal de l'organisme indiqués à l'article 3.2.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le Bénéficiaire 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.

Les demandes de solde adressées à la région Île-de-France devront respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France.

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 Maître d'ouvrage.

Pour la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine, 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 maître d'ouvrage

4.4.4 Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le Maître d'ouvrage des stipulations de la présente convention.

Le versement des montants de subvention appelés par le Maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.4.1 (Versement d'acomptes), 4.4.3 (Versement du solde) et 4.5 (Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région) de la présente convention.

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

4.4.5 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès des Bénéficiaires aux coordonnées suivantes :

- **SPL Melun Val de Seine Aménagement :**

Etablissement bancaire : ARKEA BANQUE ENTREPRISES ET INSTITUTIONNELS

N° de compte : 03461329842

Clef RIB : 22

Code banque : 18829

Code guichet : 75416

- **Île-de-France Mobilités :**

Code banque		Code guichet		N° de compte			Clé
10071		75000		00001005079			72
Code IBAN							Code BIC
FR76	1007	1750	0000	0010	0507	972	TRPUFRP1

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

	Adresse de facturation	Nom du service
--	------------------------	----------------

Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 Saint Ouen	Pôle Finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr
Département de Seine-et-Marne	Département de Seine-et-Marne Direction des Transports Hôtel du département CS 50337 77010 MELUN CEDEX Tel : 01 64 14 72 92	Service Administratif et Financier safdt@departement77.fr
Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine 297, rue Rousseau Vaudran CS 30187 77198 Dammarie-lès-Lys Cedex Tél : 01 64 79 25 25	Direction Aménagement du Territoire – Service Mobilité Ksenija.do-calvario@camvs.com
Société Publique Locale Melun Val de Seine Aménagement	SPL Melun Val de Seine Aménagement 297 rue Rousseau Vaudran 77190 Dammarie-Les-Lys	Service administratif et financier sandrine.spano@spl-mvsa.fr
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures – Département Management de Projets et Expertises (MPE)

4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un **délai de trois (3) ans** à compter de la date de délibération de son attribution, le Bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande complète de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente, si le Bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans, mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui soient pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande d'acompte, le Bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre (4) 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.

4.6 Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État 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 (1) an.

Le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande,...) créant une obligation entre le Maître d'ouvrage et le premier prestataire.

4.7 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire 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.

4.8 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de 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.

4.9 Comptabilité des Bénéficiaires

Chaque Bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux Etudes réalisées dans le cadre de la présente convention.

Chaque Bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières leur étant attribuées en cours d'exécution de la convention et relatives à l'objet de cette dernière.

5 Gestion des écarts

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un Maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions qui lui sont attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués en préambule. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au Financier en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.1, les co-financeurs sont informés lors du comité des financeurs. Le Maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-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 il est intervenu.

6 Modalités de contrôle

6.1 Par les financeurs

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

Le Bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de leur date d'émission 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 du projet, activité ou action subventionnée.

6.2 Par Île-de-France Mobilités

Conformément à l'article R. 1241-30 du code des transports, l'Autorité organisatrice de la mobilité veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

6.3 Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Le Maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le Maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

7 Organisation et suivi de la convention

La gouvernance s'articule autour des trois instances de gouvernance suivantes, classées par ordre décroissant de niveau de représentation qui permettent de garantir le suivi des Études.

7.1 Le comité de pilotage

Placée sous la présidence de l'Autorité organisatrice, le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la convention ainsi que des collectivités territoriales concernées par l'Opération, représentées par leurs élu(e)s.

Le comité de pilotage informe ses membres de l'avancement des Études. Il recueille les avis et observations sur :

- les orientations et la démarche à engager ;
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le comité de pilotage est réuni en tant que de besoin.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments doivent être transmis préalablement aux membres de la commission de suivi au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par Île-de-France Mobilités.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

7.2 Le comité des financeurs

Ce comité réunit les financeurs et les Maîtres d'ouvrage.

Le comité des financeurs pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect du coût et des délais prévisionnels.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études au regard des éléments décrits à l'article 1 de la convention et du calendrier, et les éventuels besoins d'études complémentaires à ce stade ;
- le suivi financier de la convention (le montant des subventions appelées et versées, le prévisionnel des appels de fond mis à jour) et les éventuels écarts constatés ;
- le suivi des estimations du Projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre de l'Opération) ;
- les éléments liés à la communication de l'Opération ;
- le projet de contenu des conventions de financement ultérieures ;
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi, le cas échéant ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le comité des financeurs se réunit en tant que de besoin, sur les questions spécifiques relevant du pilotage de l'Opération, notamment son financement, les ajustements techniques et financiers et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être transmis préalablement aux membres du Comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par Île-de-France Mobilités.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

7.3 Le comité technique

Il réunit les représentants de l'ensemble des Parties ainsi que les représentants des services des collectivités concernées.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

- partager les éléments du programme d'études, 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, administratif et financier de la démarche ;
- préparer les différents comités et les éventuelles commissions de suivi sur les aspects techniques.

Le comité technique est convoqué par l'AOM. Il est réuni en tant que besoin et au moins une fois par an.

Les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans l'Opération.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois les documents devront être transmis préalablement aux membres au plus tard sept (7) jours avant la réunion par l'AOM.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

7.4 L'information des financeurs, hors instances de gouvernance

Pendant toute la durée de validité de la convention, le Maître d'ouvrage s'engage à informer les financeurs, sans délai :

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière, calendaire et/ou programmatique.

Le Maître d'ouvrage s'engage également 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 de l'Opération.

7.5 Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par un comité de communication composé du Maître d'ouvrage, de l'AOM 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 le Maître d'ouvrage, l'AOM et les financeurs de l'Opération ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre).

Ce comité échange sur la communication relative à l'Opération : 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 le Maître d'ouvrage 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 Etudes qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présentent les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, Maître d'ouvrage, Autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région, autres financeurs.

La surface allouée à chaque partenaire est identique.

Le compte-rendu du comité de communication est assuré par le Maître d'ouvrage.

8 Diffusion des Etudes et Propriété intellectuelle

Le Maître d'ouvrage est propriétaire des Études et Résultats des Études qu'il réalise dans le cadre de la convention.

Chaque Maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation en comité.

Les Maîtres d'ouvrage transmettent à l'Autorité organisatrice les Études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

Les résultats des études pourront être utilisés librement par l'Autorité organisatrice et les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des Maîtres d'ouvrage.

Les maîtres d'ouvrage remettent à l'Autorité organisatrice des mobilités et aux financeurs, en début d'étude puis lors de toute modification ou complément, le tracé du Projet dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

A défaut, il veillera à remettre des éléments cartographiques permettant de reporter précisément le tracé sur le SIG régional.

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis.

Les Études et les Résultats des Études sont transmis sous format informatique natif et PDF. Un exemplaire papier est transmis sur demande.

9 Dispositions générales

9.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 4.4.4 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

9.2 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 quatre (4) 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 six (6) 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.

9.3 Résiliation de la convention

Les Parties à 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 (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les Parties sont informées 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 (1) 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 obligations 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 total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les 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 financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du Bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnités dues au(x) titulaire(s) du(des) marché(s) passé(s) pour la réalisation de l'Etude objet de la présente convention.

9.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par Île de France Mobilités à l'ensemble des autres Parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 6 (modalités de contrôle) et des stipulations de l'article 8 (diffusion des études et propriété intellectuelle), la présente convention expire :

- Après le versement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues aux articles 4.5, 4.6, 4.7 et 4.8 .

Conformément aux dispositions de l'article 17 de son Règlement budgétaire et financier, la date de prise en compte des dépenses par la Région court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention par le Conseil Régional d'Île-de-France ou sa Commission Permanente ou de la date indiquée par ladite délibération, si elle est différente.

*La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.
Elle est signée par toutes les Parties et notifiée le _____*

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région Île-de-France

Préfet de Paris

*La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.
Elle est signée par toutes les Parties et notifiée le _____*

Pour la Région Île-de-France,

Valérie PÉCRESSE
Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

*La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.
Elle est signée par toutes les Parties et notifiée le _____*

Pour le Département de Seine-et-Marne,

Jean-Francois PARIGI

Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne

*La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.
Elle est signée par toutes les Parties et notifiée le _____*

Pour la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine,

Louis VOGEL

Président de la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine

*La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.
Elle est signée par toutes les Parties et notifiée le _____*

Pour la Société Publique Locale Melun Val de Seine Aménagement,

Florence VERNE-REY
Directrice Générale de la SPL Melun Val de Seine Aménagement

*La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.
Elle est signée par toutes les Parties et notifiée le _____*

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST

Directeur général

ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Contenu type des études AVP

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation des études et de consolidation de l'AVP administratif

Annexe 4 : Représentants des MOA

ANNEXE 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€ courants)

ECHEANCIERS DE LA SPL MELUN VAL DE SEINE AMENAGEMENT :

En € courants	2022	2023	Total
Etat	88 200	22 050	110 250
Région	205 800	51 450	257 250
CD77	109 566	27 391	136 957

Pour rappel, la SPL Melun Val de Seine finance 230 543 € sur fonds propres.

ECHEANCIERS D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES :

En € courants	2023	2024	Total
Etat	5 250	5 250	10 500
Région	12 250	12 250	24 500
CD77	6 522	6 521	13 043
CA Melun Val de Seine	10 978	10 979	21 957
TOTAL	35 000	35 000	70 000

Annexe 2 :

Contenu type des études Avant-Projets soumis à l'approbation d'IDFM

Objectif

L'objectif de l'avant-projet est d'obtenir des études dont le niveau de détail permet d'arrêter le programme détaillé définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux de l'opération puis le dépôt du permis de construire le cas échéant.

Enjeux

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

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile de France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

• Articulation avec la loi MOP

- Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93 1268 précité :
- « Confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers et autres autorisations administratives nécessaires à ce stade du projet et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance au maître de l'ouvrage au cours de leur instruction. »

L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

Adaptation

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

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet 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,

II. diagnostics Transport des Territoires concernés

a. Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,

III. objectifs du Projet / Programme

a. Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents.

Justification des changements apportés le cas échéant,

b. Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),

c. Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),

IV. description du Projet

a. Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),

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. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :

i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,

ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,

e. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,

f. Compatibilité entre l'avant projet et la déclaration de projet,

g. Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,

V. impacts du projet

a. Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais,

VI. management et calendrier du Projet

a. Organisation :

i. identification des différentes parties : Ile de France Mobilités, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...,

ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),

iii. méthodes : Schéma Directeur Qualité,

b. Planification :

i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,

ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,

iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec la 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. économie du Projet

a. Coûts de réalisation :

i. présentation synthétique des coûts : coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou 5%, 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, enquête publique, ...)

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 et des évolutions au regard de l'étape précédente,

iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),

b. Gestion des risques

i. coûts : Schéma Directeur Qualité

c. Coûts d'exploitation :

i. bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,

ii. éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),

VIII. financement :

a. plan de financement global et annualisé,

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. Mise à jour du schéma de principe par rapport au programme retenu

X. annexes graphiques selon loi MOP

XI. annexes de constitution du dossier :

a. Décision de lancement de l'AVP,

b. Avis du commissaire enquêteur,

c. Déclaration de projet,

d. DUP le cas échéant,

XII. annexes complémentaires au dossier :

a. Projet de Convention de Financement,

b. Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.

Une synthèse de l'AVP destinée aux élus et aux services techniques des collectivités concernées devra également être produite.

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation des études AVP et de consolidation de l'AVP administratif

Le délai prévisionnel de réalisation des études est de 36 mois à compter de la signature de la présente convention en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

A titre indicatif, le calendrier prévisionnel de l'AVP est le suivant :

- 2021 : Elaboration de l'AVP « optimisé » du périmètre ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions ;
- 2022 : Elaboration de l'AVP du périmètre intermodal, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine ;
- T4 2022/S1 2023 : expertises et consolidation de l'ensemble des études AVP du pôle d'échanges multimodal de Melun (périmètre ferroviaire et intermodal) pour proposer au Conseil d'Administration d'IDFM l'approbation d'un AVP administratif unique de l'opération.

Annexe 4 : Représentants des MOA

SPL Melun Val de Seine Aménagement :

Florence Verne-Rey – Directrice Générale de la SPL Melun Val de Seine Aménagement florence.verne-rey@spl-mvsa.fr
Sergio Cardoso – Directeur Technique sergio.cardoso@spl-mvsa.fr
Antoine Billaud – Directeur d'opérations antoine.billaud@spl-mvsa.fr

IDFM :

Direction Infrastructures	Arnaud CROLAIS – Directeur de la Direction Infrastructure Arnaud.crolais@iledefrance-mobilites.fr
Département Projet Métros et Pôles	Gilles FOURT - Chef de département PMP Gilles.fourt@iledefrance-mobilites.fr Pascale PILARD - Chargée de projet Pascale.pilard@iledefrance-mobilites.fr