

2021

## Pôle d'échanges multimodal de Melun

Convention de fin  
des Études de  
périmètre

(Financement complémentaire à celui  
du programme SDA)

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°**



## **TABLE DES MATIERES**

<b>0</b>	<b><u>PREAMBULE</u></b>	<b>6</b>
0.1	HISTORIQUE	6
0.2	OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPERATION	6
0.3	COUT D'OBJECTIF GLOBAL DE L'OPERATION	9
0.4	OBJET ET MONTANT DE LA CONVENTION	10
0.5	MODALITES D'ACTUALISATION	10
0.6	RAPPEL DES FINANCEMENTS ANTERIEURS	10
<b>1</b>	<b><u>DEFINITIONS</u></b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b><u>OBJET DE LA CONVENTION</u></b>	<b>11</b>
2.1	PERIMETRE DE LA CONVENTION	11
2.2	DELAIS DE REALISATION	12
<b>3</b>	<b><u>ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u></b>	<b>12</b>
3.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE	12
3.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE	12
3.2.1	IDENTIFICATION ET PERIMETRE DU MAITRE D'OUVRAGE	12
3.2.2	ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE	12
3.3	LES FINANCEURS	13
3.3.1	IDENTIFICATION	13
3.3.2	ENGAGEMENTS	13
<b>4</b>	<b><u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u></b>	<b>13</b>
4.1	ESTIMATION DU COUT DES ETUDES PRO	13
4.2	COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE	13
4.3	PLAN DE FINANCEMENT	14
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	16
4.4.4	PAIEMENT	16
4.4.5	BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION	16
4.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	17
4.6	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DE L'ETAT	17
4.7	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DU DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE	18
4.8	CADUCITE DES SUBVENTIONS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MELUN VAL DE SEINE	18
4.9	COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE	18
<b>5</b>	<b><u>GESTION DES ECARTS</u></b>	<b>18</b>
<b>6</b>	<b><u>MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET</u></b>	<b>19</b>
<b>7</b>	<b><u>MODALITES DE CONTROLE</u></b>	<b>19</b>
7.1	PAR LES FINANCEURS	19
7.2	PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES	19
7.3	INTERVENTION D'EXPERTS	20

<b>8</b>	<b><u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION</u></b>	<b><u>20</u></b>
8.1	LE COMITE DE PILOTAGE	20
8.2	LE COMITE DES FINANCEURS	20
8.3	L'INFORMATION DES FINANCEURS, HORS INSTANCES DE GOUVERNANCE	21
8.4	SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE	21
<b>9</b>	<b><u>DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE</u></b>	<b><u>22</u></b>
<b>10</b>	<b><u>DISPOSITIONS GENERALES</u></b>	<b><u>22</u></b>
10.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	22
10.2	REGLEMENT DES LITIGES	22
10.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	22
10.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	23
	<b><u>ANNEXES</u></b>	<b><u>30</u></b>
	ANNEXE 1 : ÉCHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS	30
	ANNEXE 2 : DESCRIPTION DU PROJET	30
	ANNEXE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DES ÉTUDES ET TRAVAUX	30
	ANNEXE 4 : REPRESENTANT MOA SNCF	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**, sise 297, rue Rousseau Vaudran 77190 Dammarie-lès-Lys, représentée par son Président en exercice, Louis Vogel, ci-après désigné par « la CAMVS », dûment mandaté par délibération du Conseil Communautaire n°2020.3.4.76 en date du 17 juillet 2020 portant délégation d'attribution du Conseil Communautaire au Bureau Communautaire, et suivant une décision du Bureau Communautaire n° .....en date du .....

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 93 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par sa Directrice Générale, Madame Marlène DOLVECK

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

**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, le Maître 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 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2021 approuvant l'Avant-Projet du périmètre ferroviaire du pôle d'échanges multimodal de Melun ;

**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 décision n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ du Bureau communautaire de la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine 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 d'utilité 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, il est prévu qu'elle soit organisée début 2022.

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

- Sur le périmètre ferroviaire : expertise puis présentation de l'Avant-Projet du périmètre ferroviaire par Île-de-France Mobilité à son Conseil d'Administration, conduite des études de Projet (PRO) sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, objet de la présente convention ;
- 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

#### 0.2.1 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 :

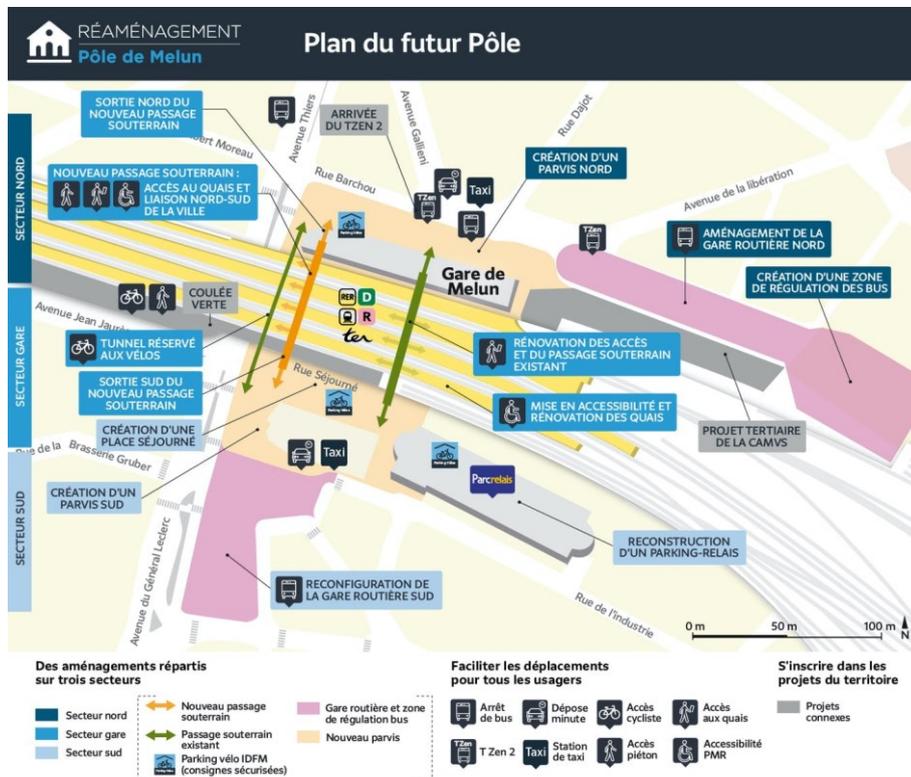
- d'un souterrain urbain piétonnier de 4 m de large sous contrôle d'accès;
- d'un parking de stationnement régional (PSR) de 600 places utilisées à 80% par les usagers du train se rendant en gare de Melun. Des problèmes d'étanchéité et de défauts au niveau de la structure porteuse ont été diagnostiqués ;
- d'une gare routière au nord sur parvis (pour les lignes régulières urbaines Mëlibus) ;
- 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, une reprise 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 Ile-de-France Mobilités, 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 Ile-de-France Mobilités (d'environ 50 m<sup>2</sup>), un bâtiment pour la location de vélos (95 m<sup>2</sup>), 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 au 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).

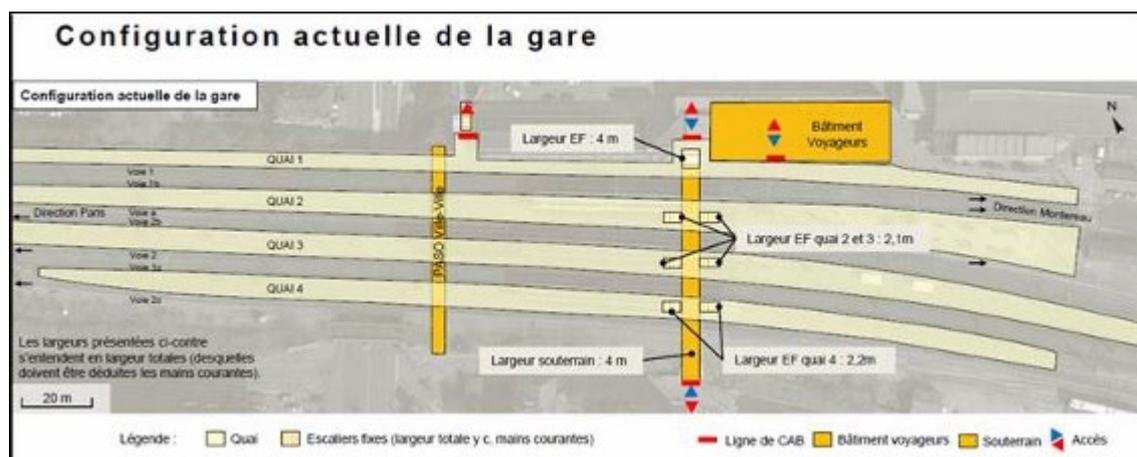
### **0.2.3 La mise en accessibilité de la gare de Melun**

La gare ferroviaire de Melun est non accessible aux PMR, que ce soit pour l'accès aux quais ou par rapport à la hauteur des quais incompatible avec le matériel roulant.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité, voté en 2009, prévoit la mise en accessibilité d'un réseau de 209 gares SNCF. La gare de Melun fait partie de ces gares avec une obligation réglementaire de mise en accessibilité à 2025. Elle est une gare dite « complexe » car elle comporte une définition du programme SDA en interface avec un projet CPER de Pôle d'Echange Multimodal.

Dans le cadre du projet de pôle, le programme prévoit sa mise en accessibilité, notamment grâce à :

- La création d'un nouveau passage souterrain avec des ascenseurs permettant d'accéder aux quais ;
- Le remplacement des portiques de Contrôle automatique de Billets.
- La reprise des quais pour desservis par le RER D, la ligne R et les TER Laroche.



- **Quai 1** (arrivée depuis Paris y compris pour les TER Laroche) : mise à niveau à 55 cm de hauteur par rapport au plan de la voie ferrée adjacente (55 cm/PdV), Le déploiement de la marche mobile est nécessaire en cas d'arrivée du RER D (en situation perturbée)
- **Quai 2** (départ vers Paris pour les RER D et Regio2N de la ligne R et les TER Laroche) : un rehaussement du quai à 76 cm/PdV avec rehaussement partiel à 92 cm côté Province. Cela permet l'accessibilité en autonomie pour les voyageurs du RER D en descente et avec assistance en montée (voie A – Utilisation d'une rampe mobile)
- **Quai 3** (arrivée depuis Paris pour les RER D et ligne R) : un rehaussement et une modification des voies V2 et V2bis pour disposer d'un quai avec une pente latérale inférieure ou égale à 3% (quai à 55 cm/PdV côté V2 et à 76 cm/PdV côté V2bis), Cela Permet l'accessibilité en autonomie pour les voyageurs de la ligne R, lorsque les rames arrivent sur la voie V2 (situation nominale) et avec assistance pour les voyageurs du RER D (utilisation d'une rampe mobile),
- **Quai 4** (arrivée/départ vers Corbeil et Juvisy) : mise à niveau à 55cm/PdV : 55 cm de hauteur par rapport au plan de la voie ferrée adjacente (55 cm/PdV dans le reste de l'exposé) Le scénario choisi privilégie les Regio 2N de la ligne R. L'accessibilité se fait avec assistance (utilisation de plateforme élévatrice) pour les voyageurs du RER D des 3 premiers trains (4/5h du matin).

### 0.3 Coût d'objectif global de l'Opération

L'Avant-Projet du périmètre ferroviaire a fait l'objet d'une expertise par Île-de-France Mobilités qui permet de confirmer le programme, le coût et le planning du Projet.

Le coût d'objectif du périmètre ferroviaire au niveau de l'Avant-Projet optimisé (AVP-optimisé) estimé par SNCF Gares & Connexions et présenté au Comité de pilotage du PEM de Melun du 24 juin 2021 est de 131 M€ HT aux conditions économiques de 01/2019.

Ce Projet et son coût fait l'objet au cours de l'été 2021 d'une expertise externe mandatée par Île-de-France Mobilités qui en arrêtera le coût d'objectif définitif

#### 0.4 Objet et montant de la convention

A l'issue du comité de pilotage du 24 juin 2021, les partenaires sont convenus que le financement des Études PRO du périmètre ferroviaire, d'un montant de 5,05 M€, serait assuré de la manière suivante :

- 50% par les crédits du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA),
- 50% par les crédits du CPER 2015-2020 répartis comme suit :
  - o 1,525 M€ au titre du pôle (15% Etat, 35% Région, 50% Bloc local et maître d'ouvrage),
  - o 1 M€ au titre du schéma Directeur des Gares (22,5% Etat, 52,5% Région, 25% maître d'ouvrage).

<b>Pôle de Melun - Convention PRO Périmètre ferroviaire</b>							
<b>Montant en € courants et clés de financement</b>							
	IDFM	Etat	Région	CD77	CA Melun Val de Seine	SNCF Gares & Connexions	Total
CPER POLE	0%	15,00%	35,00%	6,56%	12,26%	31,18%	100%
	- €	228 750 €	533 750 €	100 000 €	187 000 €	475 500 €	1 525 000 €
CPER SD Gares	0%	22,50%	52,50%	0%	0%	25%	100%
	- €	225 000 €	525 000 €	- €	- €	250 000 €	1 000 000 €
Ss Total CPER	0,00%	17,97%	41,93%	3,96%	7,41%	28,73%	100%
	- €	453 750 €	1 058 750 €	100 000 €	187 000 €	725 500 €	2 525 000 €
SDA	50%		25%			25%	100,00%
	1 262 500 €		631 250 €			631 250 €	2 525 000 €
<b>Total</b>	25,00%	8,99%	33,47%	1,98%	3,70%	26,87%	100,00%
	<b>1 262 500 €</b>	<b>453 750 €</b>	<b>1 690 000 €</b>	<b>100 000 €</b>	<b>187 000 €</b>	<b>1 356 750 €</b>	<b>5 050 000 €</b>

**La présente convention couvre uniquement les dépenses liées aux Études PRO du périmètre ferroviaire au titre du CPER pour un montant de 2,525 M€.**

#### 0.5 Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2019. Le Maître d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

Pour information, cet indice a également été utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants :

- à partir des indices connus à la date de la convention
- puis de 1,8 % par an au-delà.

Les engagements de la présente convention sont formulés uniquement en euros courants ; les appels de fonds seront payés en euros courants.

#### 0.6 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) au titre de l'intégration, dans le passage souterrain, d'un passage ville-ville hors contrôle de titres de transport.

## 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 ;

« **Coût prévisionnel** » : coût calculé sur la base du coût d'objectif et de la durée de réalisation définis lors de l'AVP.

« **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 Projet (PRO) du périmètre ferroviaire de l'Opération « Pôle d'échanges multimodal de Melun » ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des Etudes PRO du périmètre ferroviaire 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 PRO du périmètre ferroviaire ».**

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 de Projet (PRO du périmètre ferroviaire du pôle d'échanges multimodal de Melun qui porte sur les éléments de programme suivants :

- la création d'un nouveau passage souterrain traversant de 9m de large, intégrant un passage ville-ville hors contrôle de titres de transport
- Création de nouvelles liaisons verticales au sein de ce passage souterrain (ascenseurs et trémies d'escaliers avec salles souterraines) desservant les quais
- La mise à niveau et le rehaussement total ou partiel des 4 quais
- La rénovation et l'extension des abris filants existants
- La mise aux normes PMR des équipements/cheminements/signalétique
- L'aménagement d'une sortie Nord au droit du nouveau passage souterrain avec implantations d'activité et circulations verticales vers le parvis et l'avenue Thiers
- L'aménagement de l'accès Sud de la gare

## **2.2 Délais de réalisation**

Le Maître d'ouvrage s'engage à achever les Etudes PRO dans un délai de 20 mois à partir de la notification de la convention.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des Etudes PRO, 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.

### **3.2 La maîtrise d'ouvrage**

#### **3.2.1 Identification et périmètre du Maître d'ouvrage**

Le Maître d'ouvrage de l'Opération est SNCF Gares & Connexions.

Aux termes des articles L. 2111-9 / 5° et L. 2111-9-1 du code des transports, dans leur rédaction issue de l'article 1er de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF RÉSEAU dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière, constituée sous forme de société anonyme qui a pour objet de gérer les gares ferroviaires de voyageurs.

#### **3.2.2 Engagements du Maître d'ouvrage**

Le Maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de 01/2019 tel qu'il résultera du cout d'objectif présenté en Conseil d'Île-de-France Mobilités à l'issue de l'expertise mentionnée à l'article 0.3,
- la réalisation du Projet, objet de la convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art.

La responsabilité du Maître d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

Le Maître d'ouvrage s'engage 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 objet de la présente convention est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 sur la ligne « Pôles » par :

- l'Etat ;
- la région Île-de-France ;
- le Département de Seine-et-Marne ;
- la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine ;
- SNCF Gares & Connexions.

#### 3.3.2 Engagements

La signature de la convention vaut engagement des Financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour les Études PRO 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 PRO

Le coût estimé des Études PRO est de 5,05 M€ courants financés à 50% dans le cadre de la présente convention (les 50% restant étant financés dans le cadre du SDA).

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **2 525 000 € HT en euros courants**.

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, déterminée au stade de l'Avant-Projet.

### 4.2 Coûts détaillés par Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape de l'Opération :

<b>Pôle de Melun - Convention PRO Périmètre ferroviaire</b>		
<b>Montants en € courants HT</b>		
Maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions	Acquisition de données	141 000
	MOE	1 950 000
	HMOA	39 000
	MOA	395 000
	<b>Total</b>	<b>2 525 000</b>

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 du Maître d'ouvrage.

### 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 courants HT :

<b>Pôle d'échanges multimodal de Melun Financement des études PRO du périmètre ferroviaire Montant en € courants et clés de financement</b>						
<b>Périmètre</b>	<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>CD77</b>	<b>CAMVS</b>	<b>SNCF G&amp;C</b>	<b>TOTAL</b>
	17,97%	41,93%	3,96%	7,41%	28,73%	100,00%
<b>MOA SNCF Gares &amp; Connexions</b>	<b>453 750</b>	<b>1 058 750</b>	<b>100 000</b>	<b>187 000</b>	<b>725 500</b>	<b>2 525 000</b>

La répartition précitée, est uniquement valable pour la phase d'étude couverte par la présente convention. Celle-ci n'augure pas des modalités de participation pour la phase travaux à venir (phase REA).

### 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 le Maître d'ouvrage.

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

A cette fin, le 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 dépenses réalisées par le Maître d'ouvrage indiquant notamment la nature des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées;

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 :

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 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 :

La demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- 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 à 80% du montant de la subvention.

Pour le Département de Seine-et-Marne :

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 l'opération indiqué à l'article 4.1.

#### 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 ou par le commissaire aux comptes 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 ou par le commissaire aux comptes 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 budgétaires et financiers 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), 4.5, 4.6, 4.7 des 4.8 (Caducité des subventions) 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 Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du Bénéficiaire aux coordonnées suivantes :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF Gares et Connexions	Agence centrale de la Banque de France à PARIS	30001	00064	00000062471	31

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 <a href="mailto:spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 Saint Ouen	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr</a>

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  <a href="mailto:safdt@departement77.fr">safdt@departement77.fr</a>
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  <a href="mailto:Ksenija.do-calvario@camvs.com">Ksenija.do-calvario@camvs.com</a>
SNCF Gares & Connexions	SNCF - DGIF – Campus Rimbaud  10 rue Camille MOKE  93212 Saint DENIS	Secrétariat Général 06 12 78 06 25  <a href="mailto:philippe.martin4@sncf.fr">philippe.martin4@sncf.fr</a>

#### **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 sont 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 des subventions au titre de l'Etat**

Si, à l'expiration d'un délai de deux 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 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.

Les parties conviennent que les modalités prévues ci-dessus ne sont pas applicables à SNCF Gares & Connexions à condition de l'entrée en vigueur d'un nouveau texte réglementaire écartant l'application du décret n°2018-514 pour les subventions attribuées par l'État à SNCF Gares & Connexions. La réalisation de cette condition sera constatée par courrier, adressé par SNCF Gares & Connexions à l'État. A défaut, la disposition ci-avant demeurera applicable jusqu'au solde de la présente convention.

#### **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 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 du Bénéficiaire**

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

Le 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.

En cas de désaccord entre les Parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii selon lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

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 Modification de l'Avant-Projet**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2 de la convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un Avant-Projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que le Maître d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 2.1 de la convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux Financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du Comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'Opération.

L'Avant-Projet modificatif est présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

L'application de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le Maître d'ouvrage, sur son périmètre, de demandes, d'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'Opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications est soumise à l'accord préalable du Maître d'ouvrage concerné. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

## **7 Modalités de contrôle**

### **7.1 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.

### **7.2 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.

### **7.3 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.

## **8 Organisation et suivi de la convention**

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

### **8.1 Le comité de pilotage**

Sous la présidence de l'Autorité organisatrice, ce comité est composé du Maître d'ouvrage ainsi que des élus, ou leurs délégataires, représentant les Financeurs.

Ce comité pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et des coûts prévus à l'Avant-Projet.

Il se réunit en tant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des Financeurs décrit à l'article suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des Financeurs préparatoire. Le Maître d'ouvrages présente alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 6, 7 et 8 de la convention seront mises en œuvre.

Les membres sont convoqués par l'Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité de pilotage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **8.2 Le comité des Financeurs**

Le comité des Financeurs est composé des représentants de l'ensemble des Parties et notamment des techniciens en charge de la réalisation de l'Opération. Le comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'Opération.

A l'initiative de l'AOM, le comité se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire.

A l'initiative de l'une des Parties, le comité peut être réuni en séance extraordinaire, après convocation envoyée par l'AOM, dans le mois suivant sa saisine.

Le Maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par l'AOM et fait l'objet d'un avis transmis par ce dernier aux Financeurs.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le suivi de l'Opération s'organise principalement autour des deux thématiques suivantes :

#### **1/ Le suivi technique et Opérationnel, soit :**

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des travaux ;
- une appréciation sur le déroulement de l'Opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir ;

- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

## 2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes du Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **8.3 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.

### **8.4 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.

## **9 Diffusion des Etudes et Propriété intellectuelle**

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

Le Maître d'ouvrage transmet aux Financeurs les résultats d'Etudes, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation du comité des Financeurs.

Le Maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice les Etudes 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 Etudes pourront être utilisés librement par l'Autorité organisatrice et les Financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

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

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

Les Financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du Maître d'ouvrage concerné.

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

## **10 Dispositions générales**

### **10.1 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 4.4.5 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.

### **10.2 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.

### **10.3 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 indemnisations dues au(x) titulaire(s) du(des) marché(s) passé(s) pour la réalisation de l'Etude objet de la présente convention.

#### **10.4 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 7 (modalités de contrôle) et des stipulations de l'article 9 (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 Permanent 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-François 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 Île-de-France Mobilités,

**Laurent PROBST**  
Directeur général

*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 SNCF Gares & Connexions,

**Marlène DOLVECK**  
Directrice générale

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Description du Projet

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation des Études et travaux

Annexe 4 : Représentant MOA SNCF

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

### **ECHEANCIERS DE LA SNCF GARES & CONNEXIONS :**

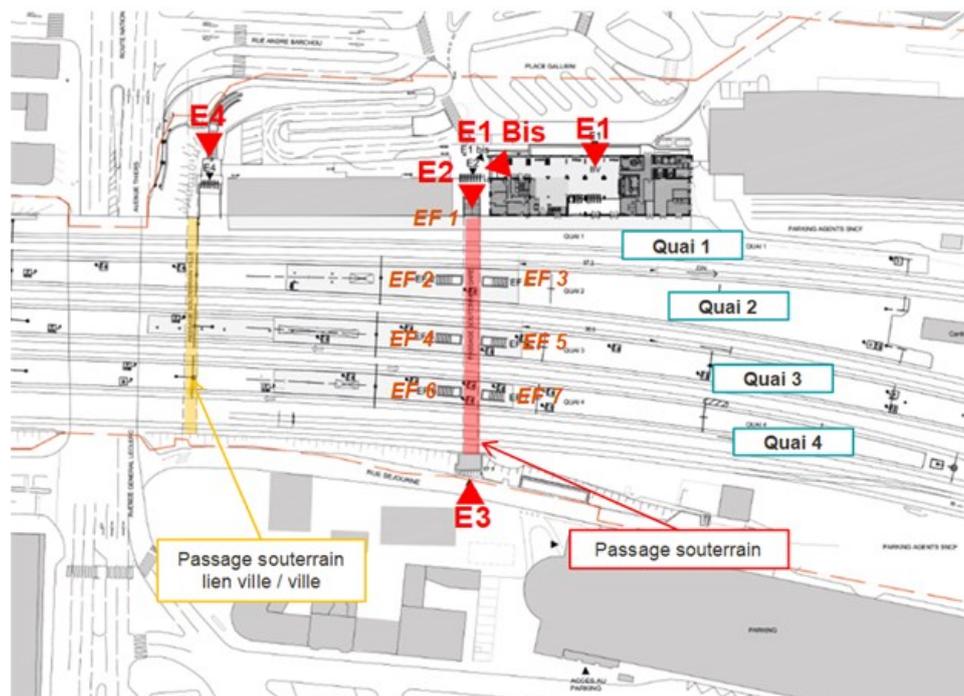
En € courants	2022	2023	Total
Etat	340 313	113 437	453 750
Région	794 062	264 688	1 058 750
CD77	75 000	25 000	100 000
CAMVS	140 250	46 750	187 000
<b>TOTAL</b>	<b>1 349 625</b>	<b>449 875</b>	<b>1 799 500</b>

Pour rappel, la SNCF GARES & CONNEXIONS finance 725 500 € sur fonds propres.

## Annexe 2 : Description du Projet

La gare de Melun se compose actuellement :

- D'un Bâtiment Voyageurs (BV)
- D'un accès principal (E1)
- D'un accès secondaire E1bis au BV et d'un accès direct E2 au quai 1
- D'une sortie directe E4 vers la ville depuis le quai 1
- D'un accès E3 situé côté rue Séjourné à l'autre extrémité du passage souterrain
- De quatre quais (quai 1, quai 2, quai 3 et quai 4)
- D'un passage souterrain,
- D'un passage souterrain ville-ville (liaisons douces)



Ci-après est listé le détail du programme de l'étude PRO SDA – Pôle Gare de Melun.

Une première phase de travaux consiste en la libération du Bâtiment B10 (partie nord), en le déconstruisant :

- Mise en provisoire des équipements sur le quai 1 sous l'auvent : écrans, caméras, etc ;
- Déconstruction de l'auvent du quai 1 devant le B10 et accès E2 existant, y compris passerelle de maintenance ;
- Maintien provisoire de l'accès E4 et de la couverture de l'accès E2 avec mise en place de poteaux ;
- Dépose des panneaux d'affichage fixés sur le Bâtiment B10 ;
- Mise en provisoire des deux casiers Amazone et pick-up Station ;
- Mise en place d'un écran de protection sur le quai 1 ;
- Déconstruction du Bâtiment B10 et dévoiement des réseaux.

A ce même endroit, nommé «Sortie nord», il est prévu ensuite :

- Création de deux dalles permettant la matérialisation de deux niveaux : niveau haut "parvis quais", niveau bas "paso" ;
- Couverture des circulations ;

- Pose d'un ascenseur entre les deux niveaux ;
- Création d'un EF entre les deux niveaux ;
- Pose de 2 EM entre les deux niveaux ;
- Construction de coques commerciales ;
- Relogement du personnel SNCF (B10 actuel) ;
- Création de locaux technique pour les équipements ;
- Construction d'un bassin de rétention ;
- Implantation d'une consigne Véligo ;

#### Les travaux de quais :

- L'adaptation des mobiliers et équipements de quai, les massifs et fourreaux associés
- Mise aux normes de l'ensemble des équipements de quais, sonorisations, éclairage ;
- Pose d'un ascenseur par quai y compris vidéo et interphonie associé ;
- Création d'EF par quai ;
- Mise en place d'une dalle podotactile sur toute la longueur du quai le long de chaque voie ;
- Rénovation ou remplacement des abris existants

#### Passage souterrain existant :

- Mise aux normes PMR ;
- Renforcement de l'éclairage ;
- Comblement et démolition de l'escalier EF1 existant, ses garde-corps et son couronnement ;
- Reconstruction de l'escalier EF1 tourné de 90° vers la gauche (le long du quai 1) ;
- Mise aux normes des escaliers de quai existants (EF2 à EF7) (reprofilage des marches avec ajout éventuel, nez de marche, main courante double lisse, contremarche, BEV, dépose rail vélo, ...)
- Reprise de l'ensemble de la signalétique ;
- Ajout d'une balise sonore en bas et en haut d'un escalier pour chaque quai ;

#### Passage souterrain neuf :

- Création d'un nouveau passage souterrain de 9m de large. En largeur, 6m50 sont dédiés à l'accès aux voies sous CAB et 2m50 sont dédiés au passage ville-ville hors CAB ;
- Mise en place d'une séparation entre le passage sous CAB et hors CAB au travers de paravents vitrés de hauteur 2m50. Un portillon est placé au niveau de chaque sortie du passage ;
- Création de deux lignes de CAB :
- Création d'accès vers le quai :
  - Mise en place d'un ascenseur quart-tournant par quai
  - Mise en place d'escalier sur chaque quai avec des salles souterraines sur les quais 2, 3 et 4 (en option sur le quai 4) permettant le doublement des escaliers.
- Implantation d'éclairage aux normes ;
- Implantation d'équipements d'exploitation : sonorisation, écrans d'informations, caméra de surveillance.

A proximité du Passage souterrain ville-ville existant :

- Raccourcissement du paso ville sur environ 15m en sortie Nord ;
- Création d'un nouveau mur de soutènement avec finition en pierres meulières réemployées ;
- Reprise du nivellement du trottoir (niveau 47.80 à la sortie du paso) ;
- Reprise du talus végétal au-dessus du Paso.

Bâtiment voyageur existant et accès :

- Reprise de l'ensemble de la signalétique ;
- Mise aux normes de la sonorisation et de l'éclairage ;
- Remplacement de la ligne de CAB par des CAB MT ;
- Ajout de bandes de guidage entre le parvis et le quai 1 ;
- Ajout de balises sonores sur le parcours voyageur.
- Remplacement et/ou ajout de vitrophanie.
- Reprise pour mise en accessibilité des accès.

Parvis Nord-Est (Hors périmètre)

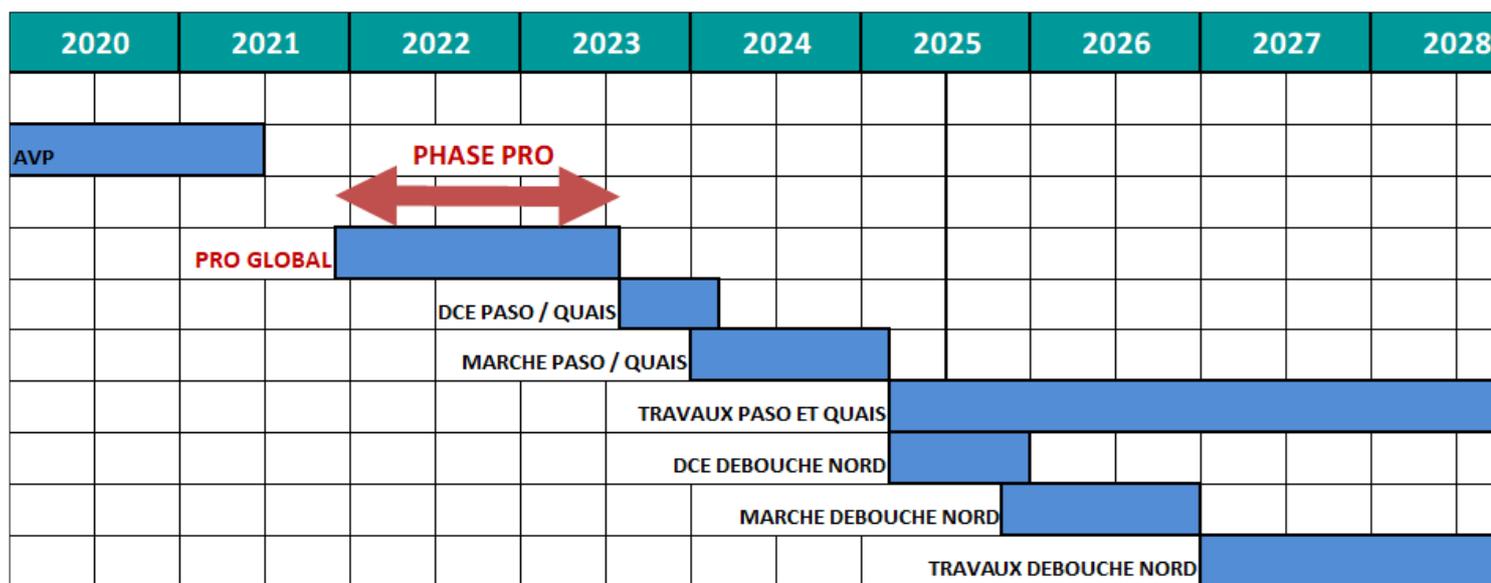
Parvis Nord-Ouest (trottoir rue Barchou et angle avec l'avenue Thiers)

- Dévoisement des réseaux ;
- Démolition de la structure de voirie existante ;
- Dépose des mobiliers et éclairages ;
- Terrassements et nivellement – accès au Véligo par le trottoir ;
- Reprise des réseaux divers ;
- Mise en place de voiries et circulations piétonnes ;
- Pose de nouvel éclairage public ;
- Mise en place d'espaces verts.

Parvis Sud

- Dépose de la marquise vitrée de l'accès E3 ;
- Création d'une nouvelle couverture entre l'accès E3 et le débouché sud du nouveau passage souterrain.

**Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation des Études PRO et tra**



## **Annexe 4 : Représentant MOA SNCF**

### **MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS**

Direction des Gares d'Ile de France :

- Direction des Projets d'Accessibilité Ferroviaire :  
Florent LE GOFF - Directeur d'Opérations D et R
- Direction des Projets de Ligne :  
Blandine DHERS – Directrice de projets D et R