

DEPARTEMENT
DU
VAL DE MARNE

COMMUNE DE BRY-SUR-MARNE

ARONDISSEMENT
DE NOGENT

EXTRAIT
du

Registre des Délibérations du Conseil Municipal

L'an deux mille vingt et un, le lundi 27 septembre, à 20h00, Mesdames et Messieurs les Membres du Conseil Municipal, légalement convoqués le mardi 21 septembre 2021, se sont réunis au lieu ordinaire de leurs séances à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Charles ASLANGUL, Maire.

Nombre de Conseillers en exercice : 33

Nombre de Conseillers présents : 23

Étaient Présents :

M. Charles ASLANGUL, Maire
Monsieur Rodolphe CAMBRESY, Madame Véronique CHEVILLARD,
Monsieur Bruno POIGNANT, Madame Sylvie ROBY, Madame Béatrice MAZZOCCHI, Monsieur Olivier ZANINETTI, Madame Virginie PRADAL,
Monsieur Pierre LECLERC, Adjoints au Maire.
Monsieur Etienne RENAULT, Monsieur Jean-Antoine GALLEGO, Monsieur Didier SALAÛN, Madame Valérie RODD, Monsieur Laurent TUIL, Madame Chrystel DERAY, Madame Sandra CARVALHO, Monsieur Didier KHOURY, Madame Rosa SAADI, Monsieur Julien PARFOND, Monsieur Stefano TEILLET, Monsieur Serge GODARD, Madame Sandrine LALANNE, Monsieur Robin ONGHENA, Conseillers municipaux.

Ont donné pouvoir :

M. Christophe ARZANO à M. Laurent TUIL.
Mme Nicole BROCARD à Mme Sylvie ROBY.
Mme Armelle CASSE à M. Charles ASLANGUL.
Mme Sandrine VILLEMIN à Mme Virginie PRADAL.
Mme Anne-Sophie DUGUAY à M. Rodolphe CAMBRESY.
Mme Isabelle DUJARDIN à M. Bruno POIGNANT.

Absents excusés :

Mme LANTRAIN Marilyne.

Absents :

M. BRAYARD Thierry, Mme MARCOCCIA-WARIN Laure, M. PINEL Vincent.

Secrétaire de séance : Jean-Antoine GALLEGO

2021DELIB0100 - APPROBATION DE LA CONVENTION ENTRE ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS ET LA COMMUNE DE BRY-SUR-MARNE CONCERNANT L'ÉTUDE DU PÔLE D'ÉCHANGE

DELIBERATION

Le Conseil Municipal,

Vu le code des transports,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L.2121-29,

Vu le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par la délibération n° CR 36-14 du Conseil Régional d'Île-de-France en date du 19 juin 2014 ;

Vu la délibération n°2011-0886 du 7 décembre 2011 par laquelle le conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France a modifié son Règlement Budgétaire et Financier ;

Vu la délibération n°2016-0302 du 13 juillet 2016 portant délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général ;

Vu la convention de financement pour l'étude pôle d'échanges de Bry-sur-Marne,

Vu l'avis de la commission "Transition écologique, Environnement, Bâtiments Communaux" du 16 septembre 2021,

Considérant que la Commune de Bry-sur-Marne souhaite poursuivre l'étude de pôle permettant d'améliorer le fonctionnement du pôle de la gare de Bry-sur-Marne classé dans la catégorie des pôles de desserte des secteurs denses dans le projet de Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF) ;

Considérant qu'Île-de-France Mobilités prévoit dans le cadre de la mise en œuvre du PDUIF de contribuer à cette démarche

Après en avoir délibéré, et par 29 voix pour

Article 1 APPROUVE le projet de convention de financement pour l'étude pôle d'échanges de Bry-sur-Marne. Sa durée est de 24 mois à compter de la notification. Pour la réalisation de l'Etude, Île-de-France Mobilités attribue à la commune de Bry-sur-Marne une subvention maximale, non révisable et non actualisable de 100 000,00 € non imposable à la TVA. Les dépenses du bénéficiaire engagées par l'étude sont prises en compte à compter du 1^{er} Février 2018.

ARTICLE 2 : AUTORISE Monsieur le Maire à signer ladite convention dès que la présente délibération sera rendue exécutoire.

La présente délibération pourra faire l'objet d'un recours en annulation devant le Tribunal Administratif de Melun dans un délai de deux mois à compter de son caractère exécutoire.

Publiée le : 1^{er} octobre 2021

Pour copie conforme,
Le Registre dûment signé,
Charles ASLANGUL,

Maire de Bry-Sur-Marne



**CONVENTION DE FINANCEMENT
AVEC LA COMMUNE DE BRY-SUR-MARNE**

ETUDE DU POLE D'ECHANGES DE BRY-SUR-MARNE

SOMMAIRE

OBJET DE LA CONVENTION	6
MONTANT DE LA PARTICIPATION FINANCIERE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS	6
ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION	6
MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION	7
DOMICILIATION DES VERSEMENTS.....	7
DESCRIPTION ET MODALITES DE REALISATION DE L'ETUDE	7
MESURES DE SUIVI ET DE CONTROLE DE L'ETUDE	8
DOCUMENTS A PRODUIRE	8
DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS	9
PROPRIETE INTELLECTUELLE, DIFFUSION DE L'ETUDE ET COMMUNICATION	9
RESILIATION	9
REGLEMENT DES LITIGES.....	10
ANNEXE 1 - MODELE D'ATTESTATION DE NON RECUPERATION DE TVA	11
ANNEXE 2 - DOMICILIATION DES PARTIES POUR LA GESTION DES FLUX FINANCIERS ET ECHEANCIER PREVISIONNEL	12
ANNEXE 3 – DESCRIPTIF DE L'ETUDE	13

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé à Paris 9^e, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Jean-Louis PERRIN, en sa qualité de Directeur Général Adjoint en charge de l'Exploitation, dûment habilité à cet effet par la décision du Directeur Général n°2018-0007 en date du 17 janvier 2018,

Ci-après désigné « **Île-de France Mobilités** »

d'une part,

ET :

LA Commune de Bry-sur-Marne situé 1 grande rue Charles de Gaulle ADRESSE BENEFICIAIRE, numéro SIRET : 219400157 00018, représenté par Charles ASLANGUL, Maire de Bry-sur-Marne dûment habilitée dûment habilité à cet effet par la délibération en date
Du...

Ci-après désigné la « **Commune de Bry-sur-Marne** » ou « **le Bénéficiaire** »

d'autre part,

VISAS

Vu le code des transports ;

Vu le code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par la délibération n° CR 36-14 du Conseil Régional d'Île-de-France en date du 19 juin 2014 ;

Vu la délibération n°2011-0886 du 7 décembre 2011 par laquelle le conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France a modifié son Règlement Budgétaire et Financier ;

Vu la délibération n°2016-0302 du 13 juillet 2016 portant délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général ;

PREAMBULE :

La gare de Bry-sur-Marne étant éligible à une étude de pôle dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF), la Commune de Bry-sur-Marne a sollicité Ile-de-France mobilité pour lancer une démarche de comité de pôle. Sous le couvert d'une première convention d'étude du 1^{er} février 2018, l'étude est parvenue à la notification du schéma de référence de l'étude de pôle en mai 2020.

La première convention ayant expirée, il est proposé ci-dessous d'en établir une nouvelle ayant pour objet de poursuivre la démarche initiée sous la maîtrise d'ouvrage de la Commune de Bry-sur-Marne.

Considérant que :

- la Commune de Bry-sur-Marne souhaite poursuivre l'étude de pôle permettant d'améliorer le fonctionnement du pôle de la gare de Bry-sur-Marne classé dans la catégorie des pôles de desserte des secteurs denses dans le projet de Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF) ;
- Île-de-France Mobilités prévoit dans le cadre de la mise en œuvre du PDUIF de contribuer à cette démarche ;

Il est convenu ce qui suit :

• OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de déterminer les conditions et modalités de la participation financière d'Île-de-France Mobilités à la réalisation par la Commune de Bry-sur-Marne de l'étude du Projet de Pôle (ci-après désignée « **l'Etude** ») en vue d'améliorer le fonctionnement du Pôle de la gare de **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Le Projet de Pôle est ci-après désigné « **le Projet** ».

• MONTANT DE LA PARTICIPATION FINANCIERE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Pour la réalisation de l'Etude, Île-de-France Mobilités attribue à la Commune de Bry-sur-Marne une subvention maximale, non révisable et non actualisable de 100 000,00 € non imposable à la TVA.

• ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa date de notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par Île-de-France Mobilités au Bénéficiaire.

Sa durée est de 24 mois à compter de la notification.

Les dépenses du bénéficiaire engagées par l'étude sont prises en compte à compter du 1^{er} Février 2018.

• MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

La subvention d'Île-de-France Mobilités fait l'objet d'un versement unique, après validation de l'Etude par le Comité de Pilotage, sur présentation d'un appel de fonds, signé du représentant légal du Bénéficiaire, subordonné à la production de :

- l'état des recettes et des dépenses de l'Etude, précisant les cofinancements de l'Etude et le nom des cofinanceurs, signé du représentant légal du Bénéficiaire ;
- l'état récapitulatif des dépenses acquittées visé par le comptable public du Bénéficiaire, précisant le détail par facture (numéro de facture, nom du fournisseur/prestataire, objet, montant HT, le montant TTC, et la date de paiement), permettant de déterminer le coût définitif de l'Etude.
- Le cas échéant, une attestation de non récupération de la TVA selon le modèle joint en **annexe 1** complétée et signée par le représentant légal du bénéficiaire.

Le montant de la subvention d'Île-de-France Mobilités est calculé à partir des dépenses acquittées hors taxes (HT) dans le cadre de l'Etude.

Nonobstant le précédent alinéa, lorsque le bénéficiaire justifie qu'il ne récupère pas tout ou partie de la TVA sur ses dépenses et qu'il n'est pas éligible au fonds de compensation de la TVA (FCTVA) dans le cadre de la présente convention, le montant de la subvention d'Île-de-France Mobilités est calculé à partir des dépenses toutes taxes comprises (TTC), sous réserve de la production de l'attestation de non récupération de la TVA visée ci-avant.

Si le coût définitif de l'Etude est inférieur à la participation d'Île-de-France Mobilités telle que définie à l'article 2, la subvention d'Île-de-France Mobilités est ajustée à hauteur des dépenses réellement acquittées par le Bénéficiaire.

Dans le cas contraire, la subvention d'Île-de-France Mobilités est plafonnée au montant indiqué à l'article 2.

L'échéancier prévisionnel d'appel de fonds est joint en **annexe 2** à la présente convention.

• DOMICILIATION DES VERSEMENTS

Le versement d'Île-de-France Mobilités est effectué au profit de la **Commune de Bry-sur-Marne**, par virement bancaire, dans les 45 jours suivants la réception de l'appel de fond, aux coordonnées ci-après :

- Titulaire du compte : [.....]
- Nom de la banque et localisation : [.....]
- Code établissement : [.....]
- Code guichet : [.....]
- Numéro de compte : [.....]
- Clé RIB : [.....]
- IBAN : [.....]

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est précisé en **annexe 1** à la présente convention.

• DESCRIPTION ET MODALITES DE REALISATION DE L'ETUDE

L'Etude comporte au moins trois phases :

- une première phase d'analyse de l'existant ;
- une deuxième phase de proposition ;

- une troisième phase de formalisation du Projet ;

L'Etude est décrite en **annexe 3** à la présente convention.

• MESURES DE SUIVI ET DE CONTROLE DE L'ETUDE

Un comité de pilotage de l'Etude, appelé également « Comité de Pôle » est mis en place. Il comprend notamment des représentants de la Commune de Bry-sur-Marne, de la commune de **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, d'Île-de-France Mobilités, des transporteurs présents sur le site, des gestionnaires de voirie.

Les réunions du comité de pilotage sont organisées par la Commune de Bry-sur-Marne en tant que de besoin, notamment à l'issue de chacune des trois phases de l'Etude visées à l'article 6 ci-avant, en vue d'examiner les rapports d'étude intermédiaires et de définir les orientations nécessaires à la bonne fin de l'Etude.

La deuxième phase de l'Etude peut faire l'objet d'adaptations éventuelles en fonction des résultats de la première phase.

Le comité de pilotage valide de rapport final de l'Etude.

• DOCUMENTS A PRODUIRE

Les éléments des rapports d'études relatifs au montage financier du Projet nécessitent un accord préalable d'Île-de-France Mobilités avant la tenue des comités de pilotage, notamment sur le montant des subventions attendues d'Île-de-France Mobilités pour les différentes étapes de réalisation du Projet.

• Rapports d'études intermédiaires

La Commune de Bry-sur-Marne transmet à Île-de-France Mobilités des rapports d'études intermédiaires décrivant l'avancée de l'Etude dans un délai de 6 jours ouvrables minimum avant la tenue des comités de pilotage.

Ces rapports correspondent aux différentes phases de l'Etude décrites en **annexe 3**.

• Rapport d'études final

Au terme de l'Etude, la Commune de Bry-sur-Marne transmet à Île-de-France Mobilités un rapport d'étude final dans un délai de 6 jours ouvrables minimum avant la tenue du comité de pilotage.

Le rapport d'étude final comprend :

- la synthèse du diagnostic ;
- le schéma d'aménagement détaillé par opération ;
- un tableau récapitulatif des coûts par opération ;
- un tableau de financement en investissement et exploitation (le cas échéant) distinguant les maîtres d'ouvrage et les financeurs ;
- un phasage prévisionnel des études et travaux ;
- un plan d'ensemble du périmètre au 1/1 000ème.

Ce rapport sera établi en 2 exemplaires (1 relié et 1 au format informatique).

- **DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES**

- **Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière de l'Etude**

A la demande d'Île-de-France Mobilités, la **Commune de Bry-sur-Marne** prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission dans un délai de 30 jours ouvrables, de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique aux documents ponctuel ou permanent, ou d'une transmission des documents sous forme papier.

- **Droit d'audit d'Île-de-France Mobilités**

Île-de-France Mobilités dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer à Île-de-France Mobilités de la bonne exécution par **Commune de Bry-sur-Marne** de l'Etude. Il consiste à vérifier les documents et informations attestant que les financements accordés par Île-de-France Mobilités sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention.

Si les éléments fournis par la **Commune de Bry-sur-Marne** ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution de l'Etude par la **Commune de Bry-sur-Marne**, Île-de-France Mobilités se réserve la possibilité de modifier le montant de sa subvention.

- **PROPRIETE INTELLECTUELLE, DIFFUSION DE L'ETUDE ET COMMUNICATION**

L'Etude réalisée dans le cadre de la présente convention est la propriété de la **Commune de Bry-sur-Marne**.

Les résultats de l'Etude (rapport d'études intermédiaire et final) sont communiqués à Île-de-France Mobilités qui s'interdit toute diffusion, sauf accord préalable de la **Commune de Bry-sur-Marne**.

Nonobstant le précédent alinéa, Île-de-France Mobilités pourra communiquer sur les éléments de présentation générale du Projet notamment sur le plan d'aménagement global et le plan de financement du Projet.

- **RESILIATION**

Si, pour une raison quelconque, la **Commune de Bry-sur-Marne** se trouve dans l'impossibilité d'exécuter l'Etude, elle doit en informer Île-de-France Mobilités par lettre recommandée avec accusé de réception. Île-de-France Mobilités a alors la possibilité de résilier tout ou partie de la convention.

- **REGLEMENT DES LITIGES**

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

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

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les Parties et notifiée le

Fait à Paris, le

Pour Île-de-France Mobilités,

Pour le Directeur Général et par
délégation

Prénom, Nom et Fonction du
représentant d'Île-de-France Mobilités

Pour la Commune de Bry-sur-Marne,

Charles ASLANGUL
Maire de Bry-sur-Marne
Vice-président du Territoire
Conseiller Métropolitain

ANNEXE 1 - MODELE D'ATTESTATION DE NON RECUPERATION DE TVA



VILLE DE BRY-SUR-MARNE
Moult viel que Paris

• ATTESTATION DE • NON-RECUPERATION DE LA TVA

Je soussigné(e) Charles ASLANGUL, Maire de Bry-sur-Marne, atteste que la commune de Bry-sur-Marne[**nom du bénéficiaire**], 1 Grande rue Charles de Gaulle, **n°SIRET**: 219400157 00018, ne récupère pas d'une façon ou d'une autre, en tout ou partie, directement ou indirectement, la TVA sur les dépenses de la convention d'étude de pôle de Bry-sur-Marne RER signée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Commune de Bry-sur-Marne en date du

Le

• Signature et cachet :

**ANNEXE 2 - DOMICILIATION DES PARTIES POUR LA GESTION DES
FLUX FINANCIERS ET ECHEANCIER PREVISIONNEL**

Domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers

	Adresse de facturation	Service Administratif responsable du suivi des paiements
		Nom du service
Île-de-France Mobilités	Syndicat des transports d'Île-de-France 41 rue de Châteaudun 75 009 Paris	Direction de l'Exploitation Division Politiques de Services
Bénéficiaire de la subvention	Commune de Bry-sur- Marne 1 grande rue Charles de Gaulle 94360 Bry-sur-Marne	Service des finances

Echéancier prévisionnel d'appel de fonds

	Montant en € HT	Année
TOTAL	71 275	2021

ANNEXE 3 – DESCRIPTIF DE L'ETUDE

- ***Le diagnostic***

Le diagnostic sera réalisé à partir des éléments suivants :

- un travail de recensement et d'observation de terrain,
- la réalisation d'entretiens individuels avec les maîtres d'ouvrage et acteurs importants du pôle, à savoir principalement :
 - les maîtres d'ouvrage et exploitants de la gare ferroviaire (RFF, SNCF ou RATP)
 - les transporteurs bus,
 - les Services Techniques de la ville,
 - l'exploitant du/des Parc(s) Relais,
 - Île-de-France Mobilités,
 - ...

Ces entretiens devront rendre compte du fonctionnement actuel du pôle et des projets en cours, et faire état des difficultés observées ou rencontrées et des attentes de chacun dans la démarche de pôle.

- une synthèse documentaire à partir des éléments communiqués par les maîtres d'ouvrage et les transporteurs :

Ce diagnostic aura principalement pour contenu :

- une brève analyse de la fonction urbaine du pôle (localisation, insertion urbaine...),
- une analyse de l'offre de transport desservant le pôle et ses lignes de bus en rabattement incluant une cartographie des itinéraires sur le périmètre opérationnel du pôle ainsi que les services, amplitudes, desserte d'équipements et desserte de quartiers...,
- une enquête des rabattements à l'heure de pointe du matin (origines géographique des entrants en gare par quartier dans un périmètre de un à trois kilomètres autour du pôle, modes de rabattement utilisés, recueil d'observations des usagers de la gare...),
- un recensement des règles de domanialité des entités qui composent le pôle,
- d'un diagnostic (plus approfondi) concernant les problématiques suivantes :
 - ✓ l'accessibilité au pôle par les différents modes de déplacement :
 - les bus (accessibilité au pôle, qualité des correspondances, lisibilité de l'offre pour l'usager, fonctionnement de l'offre et éventuelles perspectives d'évolution dans le cadre des contrats de type 2...), et le cas échéant le fonctionnement de la gare routière (organisation des circulations, dimensionnement, accessibilité PMR, conditions d'attente ...)
 - les piétons (qualité et sécurité des cheminements d'accès au pôle et du parvis...),

- les PMR (accessibilité de la voirie aux quais en tenant compte du Schéma Directeur d'Accessibilité),
- les vélos (stationnement au pôle, facilités d'accès...),
- les automobiles (organisation et gestion du stationnement, organisation des déposes-reprises...),
- les deux-roues motorisées,
- les taxis.
- ✓ la qualité de service offerte aux usagers :
 - la qualité des correspondances entre modes de transport,
 - la signalétique,
 - l'ambiance et la sécurité,
 - les services d'accueil,
 - l'information aux usagers,
 - la vente de titres,
- ✓ l'insertion du pôle dans son environnement urbain (la qualité des espaces publics d'accès au pôle)
- ✓ contraintes à prendre en compte pouvant impacter le fonctionnement du pôle
 - les transports de fonds liés à la gare ferroviaire
 - l'accessibilité du pôle pour les véhicules de protection civile
 - les livraisons

Ce diagnostic sera illustré par des plans et des cartes, un relevé photographique voire vidéo notamment du fonctionnement de la gare routière et des carrefours d'accès utiles à une compréhension synthétique des principaux enjeux et dysfonctionnements du site, éléments qui pourront être utilisés pour mettre en place des actions de communication.

Ce diagnostic ira au-delà du constat pour déboucher, pour chacun des thèmes, sur des propositions d'axes d'interventions, accompagnées d'une proposition de hiérarchisation des objectifs à atteindre.

Le bénéficiaire prévoira dans son offre une étude de stationnement complète (dont les principes méthodologiques, l'éventuelle société sous-traitante et le chiffrage seront précisés dans l'offre).

Cette étude doit être réalisée à l'échelle du pôle (Parcs Relais existants, autres parkings et voirie dans un rayon de 500 m environ autour de la gare) et dresser un bilan de l'offre et de la demande de stationnement avec une distinction par motif de stationnement (rabattement, résidentiel, commerces,...), et prenant en compte la desserte par les autres modes, le nombre d'entrants journaliers à la gare...

Cette étude doit permettre :

- Pour les Parcs Relais existants, de quantifier les motifs de stationnement et les origines des usagers (quantifier les origines pour chaque motif),
- Pour la voirie dans le périmètre du pôle, de mesurer précisément le potentiel de rabattement éventuellement encore à traiter.

Les objectifs sont de déterminer le nombre d'automobilistes en rabattement sur la gare (et ce quel que soit l'endroit où ils stationnent) et parmi ceux-ci la part de rabattement de confort.

Outre l'enquête-interview en gare relative aux rabattements évoquée précédemment, ces objectifs supposent de réaliser :

- Inventaire précis et détaillé de l'offre et de la demande sur voirie dans un rayon de 500m autour de la gare. Cette enquête consiste à relever tronçon par tronçon, le nombre de places offertes, leur réglementation et leur occupation. Elle permet d'apprécier de façon quantitative et précise le niveau de pression sur le stationnement de quartier.
- Une enquête de rotation afin de détailler la nature des occupants (pendulaires, visiteurs, résidents,...)

La réalisation d'un diagnostic de l'offre et de la demande (motifs de stationnement, origine des usagers,...) doit permettre d'aboutir à des propositions de dimensionnement de l'offre en Parcs Relais, de gestion des équipements, de réglementation de la voirie et de contrôle.

•

• **Propositions de scénarios d'aménagement**

Les propositions d'actions découlant de la phase de diagnostic seront, dans un premier temps, formulées à travers des scénarios d'aménagement, trois au maximum, faisant l'objet d'une analyse multicritères (fonctionnement, accessibilité, stationnement, coûts ...).

Il est rappelé que ces scénarios s'attacheront à répondre aux enjeux thématiques définis dans le PDUIF pour les pôles d'accès au réseau ferré. A savoir :

- L'amélioration de l'intermodalité avec les lignes de bus en correspondance,
- L'amélioration de l'offre de stationnement de rabattement au pôle,
- L'amélioration du confort d'attente dans les différents espaces du pôle,
- La qualité de l'information voyageur dans l'ensemble du pôle,
- La mise en accessibilité complète des voiries du pôle,
- L'organisation des accès piétons et vélos au pôle.

Et à mettre en œuvre les objectifs généraux du PDU en matière de pôles d'échanges.

Pour chacun des différents thèmes, les propositions formulées pourront comporter des mesures d'exploitation comme d'investissement.

Les propositions de scénarios d'aménagements, composés d'un ensemble cohérent d'actions poursuivant des objectifs identifiés et hiérarchisés par le comité de pôle au cours de l'étude, seront faites selon la trame suivante :

- principes généraux du scénario (objectifs locaux et solutions proposées dans ce cadre),
- impact attendu du scénario sur les déplacements, la circulation et l'insertion urbaine du pôle, vues sous l'angle des usagers, des différents maîtres d'ouvrages, des gestionnaires et opérateurs (on mentionnera à ce niveau les avantages et inconvénients du scénario),
- schéma d'aménagement global.

• **Développement du scénario retenu**

Sur la base des scénarios proposés en phase 2 le comité de pilotage choisira et validera un scénario. Le prestataire devra alors développer le scénario validé pour aboutir à un schéma d'aménagement de pôle opérationnel et programmatique.

Celui-ci proposera une vue d'ensemble des aménagements programmés sur le périmètre opérationnel du pôle. Le schéma d'aménagement se déclinera en un ensemble de fiches détaillant chaque opération (le contenu, la maîtrise d'ouvrage, le coût prévisionnel, le phasage de réalisation ...)

- ***Formalisation du projet de pôle***

La dernière partie de l'étude consistera à mettre en forme les propositions validées par le comité de pôle afin de constituer le dossier nécessaire à la prise en considération par les maîtres d'ouvrage et Île-de-France Mobilités du projet avant engagement des études d'exécution.

Il s'agira de rédiger un « projet de pôle » composé :

- d'une synthèse du diagnostic
- du schéma d'aménagement détaillé par opération
- d'un tableau récapitulatif des coûts par opération (les hypothèses de coûts unitaires pris en compte seront jointes en annexe),
- d'un tableau de financement en investissement et exploitation (le cas échéant), distinguant les maîtrises d'ouvrage et les financeurs,
- d'un phasage prévisionnel des études et travaux,
- d'un plan d'ensemble du périmètre au 1/1 000ème